

Südkurier

Mittwoch, 1. Dez 2004

## "Eine Lösung muss austariert sein"

BAZL-Chef Cron schließt neue Verhandlungen um Fluglärm-Staatsvertrag nicht aus

*Herr Cron, welche Rolle spielt Deutschland für das SIL-Verfahren?*

Deutschland soll in den SIL-Koordinationsprozess einbezogen werden. Die Schweiz hat ein entsprechendes Angebot gemacht und verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt, wie ein solcher Einbezug aussehen könnte. Und das soll sich in den nächsten Wochen klären. Die Informationsveranstaltung in Waldshut soll hier eine wesentliche Rolle spielen.

*Hätte es nicht zunächst eines Staatsvertrages bedurft?*

Ich bin der Meinung - und ich habe auch den Eindruck, dass die deutsche Seite ähnlich denkt - dass das gewählte Vorgehen zielführender ist.

*Zumal die Schweiz den letzten Staatsvertrag abgelehnt hat.*

Nicht nur: Damit man einen Staatsvertrag abschließen kann, muss man zunächst die Konzepte haben. In diesem SIL-Prozess geht es gerade darum, diese zu erarbeiten. Für nicht ausgeschlossen halte ich, dass je nach Ergebnis im Anschluss an den SIL-Prozess ein neuer Staatsvertrag zum Thema werden könnte.

*Braucht man denn den deutschen Luftraum, um das Betriebsreglement des Zürcher Flughafens zu realisieren?*

Zunächst einmal starten wir in diesen Prozess ohne irgendwelche Vorgaben oder fixierten Vorstellungen. Andererseits: Wenn Sie nur einmal die Geografie des Flughafens Zürich betrachten und sich völlig von Landesgrenzen lösen, dann ist die topografisch natürliche Anflugrichtung für Zürich nun einmal der Norden. Es ist deshalb davon auszugehen, dass auch künftig ein Teil des Flugverkehrs von und nach Zürich über den deutschen Luftraum gehen wird.

*Ganz so offen ist das Verfahren damit wohl doch nicht?*

Wieso nicht?

*Solange Sie davon ausgehen, dass die topografische Lage bestimmte An- und Abflugrichtungen erzwingt.*

Wir haben in Zürich ein Pistensystem, das grundsätzlich An- und Abflüge in und aus allen Himmelsrichtungen ermöglicht. Wenn Sie sich also die Topografie anschauen - und für die ist weder die deutsche noch die schweizerische Politik zuständig - dann gibt es gewisse Gegebenheiten, die technische Lösungen einfacher machen als andere. Aber das sind keine Vorbedingungen.

*Auf der Seite der betroffenen Südbadener hält sich hartnäckig der Eindruck, dass Zürich den Flugverkehr ohne den Norden niemals abwickeln würde. Sehen Sie das auch so?*

Ich bin es als gebürtiger Basler gewohnt, wenn man in einer Grenzregion einen ganzheitlichen Ansatz wählt. Es gibt gewisse legitime Bedürfnisse im Landkreis Waldshut,

was den Umgang mit dem Thema Fluglärm angeht. Für mich ist es undenkbar und unrealistisch, wenn man auf Schweizer Seite glaubt, eine völlige Nordausrichtung wie früher sei künftig noch machbar. Von daher wird es zwangsläufig in einer gemischten Form eine gewisse Verteilung des Verkehrs geben. Es muss eine Lösung geben, die am Ende austariert ist.

*Sie beurteilen also eine Lösung mit zwei nach Norden ausgerichteten Parallelpisten in Zürich skeptisch?*

Ja.

*Ist denn der SIL-Prozess überhaupt sinnvoll, solange noch zwei Gerichtsverfahren anhängig sind?*

Der SIL-Prozess und die Gerichtsverfahren haben keinen direkten Zusammenhang. Der raumplanerische Prozess muss nach Schweizer Recht so oder so durchgeführt werden. Denkbar ist, dass die Gerichtsverfahren Einfluss auf die möglichen Varianten haben können.

*Kalkuliert das BAZL Forderungen aus Deutschland ein, die Zahl der Anflüge müsse unter 80000 gesenkt werden?*

Wir müssen Lösungen aufzeigen, die langfristig Bestand haben. Was diese 80000 angeht, so ist die Zahl nirgends als explizite Forderung aufgeführt. Ich habe nach den letzten Kontakten auch keine Hinweise von der Bundesregierung darauf, dass diese Forderung im Vordergrund stünde.

*Ist der SIL-Prozess somit eine Neuauflage des Runden Tisches?*

Nein. Der Runde Tisch ist für mich zu nahe an der Mediation, die bekanntlich nicht zustande gekommen ist. Der SIL-Prozess ist das Verfahren, das die schweizerischen Gesetze vorsehen. Dabei sitzen Körperschaften am Tisch, die raumplanerisch direkt betroffen sind. Am Ende muss nicht zwingend der Konsens stehen, sondern eine Entscheidung der schweizerischen Bundesregierung.

*Der CEO von Skyguide benutzte kürzlich das Wort Eiszeit für die Beziehungen zu Deutschland. Finden Sie auch, dass das Klima eisig ist?*

In meinen Kontakten zu Vertretern des Bundesverkehrsministeriums herrscht keine Eiszeit, weil wir sehr konstruktiv und zielorientiert miteinander arbeiten können.

*Setzt Sie denn der SIL-Prozess unter Zeitdruck?*

Es gibt keinen Zeitdruck in diesem Sinne. Das Jahr 2007, das für das neue Betriebskonzept steht, ist ein von uns selbst gestecktes Ziel. Wir wollten uns einen Fahrplan aufstellen, der ehrgeizig und doch machbar ist. Die Reaktionen zeigen uns auch, dass wir mit dieser Sichtweise nicht alleine sind.

Mit Raymond Cron sprach Nils Köhler