

# «Ich wollte die Südanflüge vermeiden»

Bern: Moritz Leuenberger zu Perspektiven im Fluglärm-Streit und zu den Versuchen, ihn zum Sündenbock zu machen

**Südschneiser und bürgerliche Politiker fordern einen Departementswechsel von Moritz Leuenberger. Vergeblich, wie der SP-Bundesrat sagt. Den Vorwurf, er sei schuld an den Südanflügen, weist der Verkehrsminister vehement zurück.**

BENJAMIN GEIGER / ANDREAS SCHÜRER

Wie haben Sie sich gefühlt, als 2500 Südschneiser vor drei Wochen auf dem Bundesplatz gegen Sie demonstriert haben?

Moritz Leuenberger: Das ist ja nicht neu. Lokalpolitik und lokale Medien in Zürich verbinden seit längerem gezielt meine Person mit den Südanflügen, ja sie bezeichnen mich als die Ursache.

Verstehen Sie denn die Wut der Demonstranten?

Die Wut über den Fluglärm verstehe ich sehr gut. Da bin ich mit den Betroffenen solidarisch, gerade mit den Bewohnern von Schwamendingen. Meine Arbeit war immer darauf ausgerichtet, Südanflüge zu vermeiden. Darum auch der Staatsvertrag. Mit ihm gäbe es heute noch keinen einzigen Südanflug, ab nächstem Jahr an den Wochenenden, jedoch nicht jeden Tag. Das habe ich immer und immer wieder gesagt.

Ist es nur die Lärmbelastung, welche die Leute so aufregt – oder sind es auch die politischen Umstände der Einführung des Südanflugs?

Sicher ist es in erster Linie der Lärm, mit dem sie nicht gerechnet hatten. Dass den Rechtsmitteln die aufschiebende Wirkung entzogen wurde, machte die Leute erst recht hilflos. Das kann ich sehr gut verstehen. Auch davor habe ich damals die Gegner des Staatsvertrags gewarnt.

Die Südschneiser machen Sie verantwortlich für ihre Situation. Wie fühlen Sie sich als Sündenbock?

Ich kann diese Schuldzuweisungen nicht akzeptieren. Die deutsche Verordnung war für den Fall der Ablehnung des Staatsvertrags angekündigt. Danach wurde sie einseitig erlassen. Die heutigen Südanflüge haben also überhaupt nichts mit Verhandlungen zu tun, und die Polemik, sie seien auf mangelndes Verhandlungsgeschick zurückzuführen, ist für mich bar jeder Logik. Eine solche Aussage ist falsch und wird auch durch ständige Repetition nicht wahr.

Die Fluglärm-Diskussion ist blockiert und stark personalisiert. Wäre es nicht im Interesse der Sache, wenn Sie das Fluglärm-Dossier einem andern Bundesrat abtreten würden?

Ich habe diese Möglichkeit im Bundesrat zur Sprache gebracht. Indem ständig über einen Dossierwechsel geredet wird, suggeriert man, jemand anderer könnte bessere Lösungen finden. Genau das findet der Gesamtbundesrat nicht. Er hält es im Interesse der Schweiz für richtig, dass ich dieses Dossier führe – gerade auch mit Blick auf die Beziehungen zu Deutschland. Das ist jetzt mein Auftrag, und das hat man zu akzeptieren.

Die Schneiser tun das aber nicht. Die Schweiz und Zürich bestehen nicht nur aus Südschneisern. Es wäre besser, wenn jetzt auch sie konstruktiv mitarbeiten, um die heutige Situation zu verbessern.

Wie nahe geht Ihnen die emotionale Opposition? Perlte sie an Ihnen ab?

Mich stören die unrichtigen Behauptungen und die Personalisierung. Man muss sich aber im Klaren

sein: Jeder Bundesrat erlebt solche Opposition. An einer Landwirtschafts-Demonstration wurden auch schon Couchepin-Puppen verbrannt. Das ist zwar nicht angenehm. Aber solche Demonstrationen gehören zur politischen Auseinandersetzung.

Wie kam es eigentlich dazu, dass Sie zum Sündenbock wurden?

Für alle bin ich das ja nicht, ich erhalte sehr viele positive Zuschriften, auch aus dem Süden. Die Konstante war von Anfang an, dass die Betroffenen Realitäten ausblendeten. Was wurde in der Debatte über den Staatsvertrag nicht alles behauptet! Es wurde von Rechten gesprochen, deutsches Gebiet zu beanspruchen, obwohl Gutachten klar das Gegenteil sagten, es wurde behauptet, die Deutschen würden dann ihre Ankündigungen schon nicht umsetzen. Da ist ein gigantischer Verdrängungsprozess im Gang.

Fühlen Sie sich in der Frage der Südanflüge auch von Ihrer Partei im Stich gelassen?

Da kann ich mich überhaupt nicht beklagen. Im Stich gelassen wurde ich nach dem Abschluss des Staatsvertrags von andern. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hatte nämlich zuerst den Staatsvertrag unterstützt, ebenso der damalige CEO der Swissair. Ohne deren Rückendeckung hätte ich in Berlin den Vertrag nicht abgeschlossen. In der abschliessenden politischen Diskussion hat der Regierungsrat seine Haltung geändert, und Herr Corti war dann auch nicht mehr da.

Vor verschiedenen Instanzen sind Einsprachen und Klagen gegen das neue Flugregime hängig. Besteht die Gefahr, dass letztlich die Gerichte entscheiden müssen, wie der Zürcher Flughafen angefliegen wird, und nicht mehr die politischen Gremien?

Die politischen Instanzen gestalten, aber sie dürfen die Rechte der Bürger nicht verletzen. Die Gerichte

sind dazu da, die Rechte der Bürger zu schützen. Darauf baut auch die Hoffnung der Betroffenen. Das soll so sein. Aber Gerichte können nicht selber ein anderes Anflugregime verfügen, sondern nur gesetzeswidrige Anordnungen aufheben. Sie sind eine Art Notbremse.

Angenommen, die Schweizer Gerichte erklären die Südanflüge für widerrechtlich. Muss der Bundesrat das akzeptieren, oder könnte er – per Notrecht – weiter von Süden anfliegen lassen?

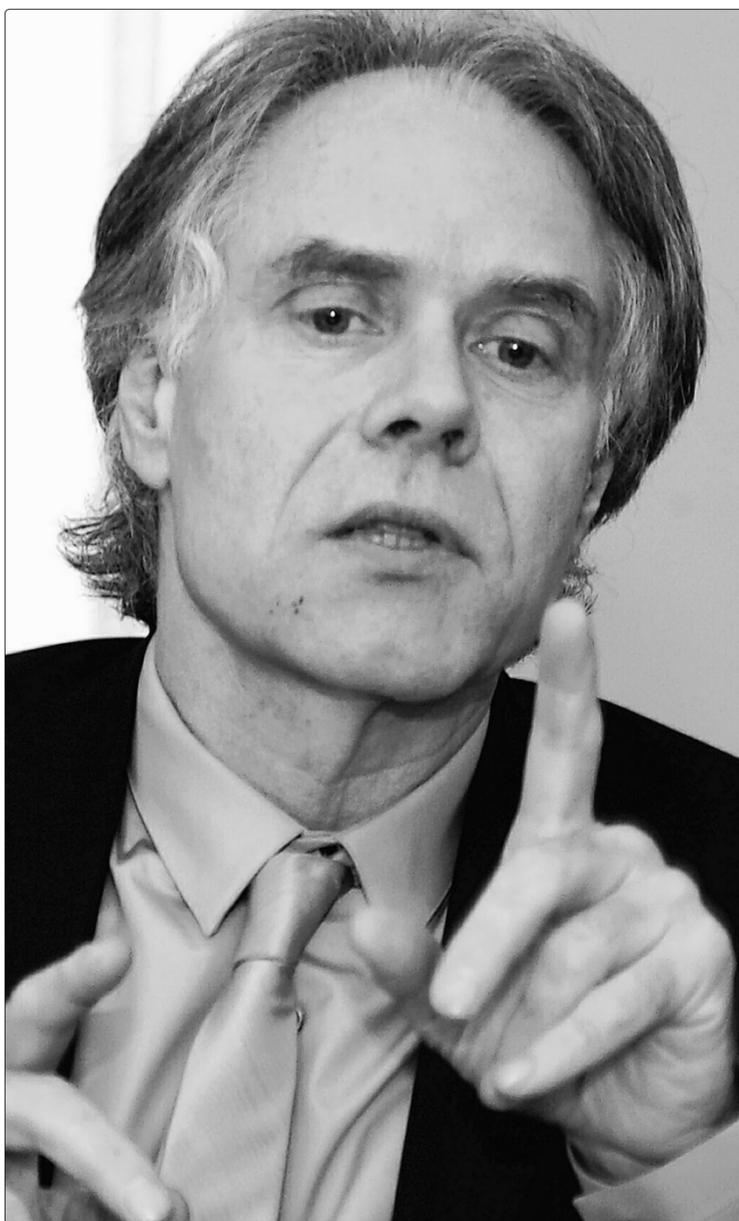
Nein. Dann gilt, was das Gericht entscheidet.

Im Zusammenhang mit der Einführung der Südanflüge haben Sie den Begriff Notrecht selber verwendet und sich darauf berufen.

Den Begriff «Notrecht» habe ich etwas polemisch geprägt, als ich vor den Folgen des Scheiterns des Staatsvertrags gewarnt habe. Gemeint habe ich, dass die ordentlichen Fristen abgekürzt werden müssen. Aber im Gesetz ist vorgesehen, dass man Beschwerden die aufschiebende Wirkung entziehen kann, und die Gerichte haben dieses Vorgehen gutgeheissen. Alle Entscheide sind also in rechtsstaatlichen Verfahren gefällt worden. Trotzdem ist dies für die Betroffenen höchst unbefriedigend.

Nach dem Nein zum Staatsvertrag hätte die Schweiz die einseitige deutsche Verordnung ignorieren sollen, sagen viele Südanflug-Gegner. Wäre das denkbar gewesen?

Ausgeschlossen. Wir hätten die Flugsicherung für das süddeutsche



«Mit dem Staatsvertrag gäbe es heute noch keinen einzigen Südanflug»: Bundesrat Moritz Leuenberger wehrt sich gegen den Vorwurf, er habe mit Deutschland nicht hartnäckig genug verhandelt. Reto Schneider

Gebiet verloren. Ausserdem hätte keine Fluggesellschaft die Sperrzeiten im deutschen Luftraum ignoriert, weil ihre Piloten sonst bestraft worden wären. Ich freue mich zwar immer über anarchische Regungen, aber diese Forderung ist eine Ausblendung realer Verhältnisse. Das sind so Wichtelmännchen-Träume: «Wir Schweizer haben das Recht, über Deutschland zu fliegen, und wenn man uns das nimmt, lassen wir es uns nicht bieten.» Unsere Autonomie bezieht sich auf unser Land und nicht auf Deutschland. Was, wenn Deutschland über der Schweiz Warterräume für München einrichten und unsere Gesetze ignorieren würde?

Haben Sie Hoffnung, dass im Rahmen des nun anlaufenden SIL-Prozesses (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) eine gute Lösung herauskommt?

Hoffnung bedeutet, dass man auf ihr Ziel hinarbeitet. Insofern möchte ich, dass alle diese Hoffnung teilen. Hingegen habe ich keine Hoffnung, einen Konsens zu erreichen, so wie dies das Mediationsverfahren wohl etwas blauäugig angestrebt hat. Es wird nie eine Lösung geben, mit der alle zu 100 Prozent glücklich sind. Das ist die politische Realität.

Die Schweiz lädt auch Deutschland ein, sich am SIL-Prozess zu beteiligen. Wieso?

Ich arbeite nach Kräften daran, Deutschland einzubeziehen, und hoffe, es beteilige sich aktiv an der Suche nach einer für alle akzeptablen Lösung. Deutschland ist einstweilen nicht bereit, die Verordnung aufzuheben, das müssen wir zur Kenntnis nehmen. Aber vielleicht können wir uns auf ein Anflugregime einigen, das sinnvoller ist als die momentane Situation.

Letztlich ein neuer Staatsvertrag? Das wäre die Ideallösung.

Wenn man keine Südanflüge will, braucht man Alternativen. Viele scheint es nicht zu geben, ausser dem gekröpften Nordanflug.

Er ist nicht die einzige Option. In Diskussion ist zum Beispiel auch ein Rotationssystem. Es ermöglicht, die Belastung zu verteilen – an gewissen Wochenenden würde der Süden beschallt, an andern andere Gebiete. Der Kanton Zürich hat ausserdem das Konzept Relief ins Spiel gebracht. Dass nun all diese Möglichkeiten geprüft und diskutiert werden, finde ich richtig. Sie müssen aber realistisch eingebracht werden. Es darf nicht ausgeblendet werden, dass vieles technisch noch nicht abgeklärt ist und dass es verschiedene politische Interessen gibt. Es gibt nicht nur den Süden, nicht nur Zürich, es gibt auch den Aargau, Schaffhausen, den Thurgau. Dass der gekröpfte Nordanflug von Regierungsrätin Rita Fuhrer als die zürcherische Lösung propagiert wird, damit habe ich keine Probleme.

Wäre der gekröpfte Nordanflug auch die Ideallösung für Verkehrsminister Leuenberger?

Ich lege mich nicht auf Modelle fest. Natürlich wäre eine Kanalisierung des Fluglärms das Beste, sinnvollerweise mit Nordausrichtung. Aber als Bundesrat kann ich mich nicht dieser Forderung nicht begnügen. Ich muss mich mit den Realitäten auseinandersetzen, und die bestehen darin, dass rund um den Flughafen Zürich überall Leute wohnen und dass es eine deutsche Verordnung gibt. Es ist einfach zu sagen «Kanalisierung und Nordausrichtung». Aber ich bin in der Verantwortung und nicht in einem Wahlkampf.

Erwarten Sie diese gesamtheitliche Optik auch von den am SIL-Prozess beteiligten Kantonen?

Der Flughafen Zürich ist von gesamtschweizerischem Interesse. Deshalb muss man seine Nachteile nach gesamtschweizerischen Kriterien regeln. Erstes Kriterium ist die Sicherheit, dann sollen möglichst wenig Leute belärmt werden, unabhängig von Kantons-, wenn möglich auch von Landesgrenzen.

Ärgert es Sie, dass zum Beispiel der Kanton Aargau jetzt schon gegen den gekröpften Nordanflug Sturm läuft?

Nein, jeder kämpft für seine Interessen. Das gilt auch für Schaffhausen, den Thurgau und für die Südschneiser erst recht. Es ärgert mich überhaupt nicht, aber ich wünschte, dass es unter Akzeptanz der Realität geschehen würde.

Jetzt sind Sie am Zug. Wie packen Sie die SIL-Diskussion an?

Ich persönlich leite den SIL-Prozess nicht. Das kann ein Bundesrat schon wegen des Zeitaufwands nicht machen. Der Direktor des Bundesamts für Zivilluftfahrt leitet den Prozess.

Aber wenn es um die entscheidenden Fragen geht, müssen Sie dafür sorgen, dass sich die Beteiligten zusammenschauen?

Von der Illusion, wir könnten den umfassenden Konsens erreichen, sind wir weggekommen. Es gibt am Ende eines solchen Prozesses oft die Situation, dass man sich zu 80 bis 90 Prozent einig ist. Über die restlichen 10 Prozent muss dann entschieden werden. Ich habe immer gesagt: Wenn es nicht möglich ist, sich zusammenzurufen, dann wird entschieden nach den genannten Kriterien.

Sollte der gekröpfte Nordanflug im Jahr 2007, am Ende des SIL-Prozesses, die Lösung sein, würde das dann das Ende der Südanflüge bedeuten?

Auch wenn der gekröpfte Nordanflug Realität wird, heisst das nicht unbedingt, dass es gar keine Südanflüge mehr gibt. Vielleicht gibt es einen Mix, vielleicht kann man den gekröpften Nordanflug nicht immer durchführen. Ich muss, wie schon im Fall des Staatsvertrags, vor Illusionen warnen.

Hätten Sie rückblickend irgendwann etwas anders gemacht in den letzten drei Jahren?

Die Frage stelle ich mir auch. Beispielsweise: Hätte ich den Vertrag scheitern lassen sollen? Die Antwort: Dann wäre ganz einfach die deutsche Verordnung schon damals erlassen worden und sie wäre wohl noch weitergegangen als die heutige. Und Sie würden mich heute fragen: Waren Sie damals zu stur? Man kann die Frage, ob ich anders hätte handeln sollen, nicht beantworten.

Man handelt ja immer im aktuellen gesellschaftlichen und politischen Umfeld. In Max Frischs «Mein Name sei Gantenbein» erhält einer die Chance, sein Leben noch einmal zu leben. Er handelt noch einmal genau gleich, weil die Umstände ihn so konditionieren.

Frisch schrieb auch, dass Menschen leicht Rollen annehmen, die ihnen zugeschrieben wurden, zum Beispiel in «Andorra». Beginnen Sie selber, die Ihnen zugewiesene Rolle des Sündenbocks zu verinnerlichen?

Damit helfe ich niemandem. Ich bin nicht Andri – und die Südschneise doch auch nicht gerade Andorra.

**«Der Bundesrat hält es im Interesse der Schweiz für richtig, dass ich dieses Dossier führe»**