

«Die Luftfahrtpolitik ist eidgenössische Politik»

Nachgefragt SVP-Nationalrat Max Binder über Fluglärmstreit, die Plafonierungsinitiative und Fortschritte im Flugzeugbau

Luftfahrtpolitik ist für die gesamte schweizerische Wirtschaft wichtig, sagt Max Binder, Präsident der parlamentarischen Gruppe «Luftfahrt».

RAHEL BUCHER,
 CHRISTOPH BRUNNER

Herr Binder, ist es sinnvoll, dass im Kanton Zürich über ein Thema abgestimmt wird, dass letztlich die ganze Schweiz betrifft?

Max Binder: Das ist eine schwierige Frage. Rein formell gesehen ist es ein Entscheid des Zürchervolkes, der dann aber letztlich auf Bundesebene entschieden wird. Es könnte theoretisch auch in Genf oder Basel zu einer derartigen Abstimmung kommen, weil die Interessen der direkt betroffenen Bevölkerung in einer solchen Frage auch etwas anders gewichtet werden müssen. Grundsätzlich ist aber klar: Luftfahrtpolitik ist eidgenössische Politik, und sie ist letztlich auch wichtig für die gesamte schweizerische Wirtschaft.

Apropos die beiden Städte Genf und Basel: Warum kennt man in Genf und Basel-Mülhausen derartige Probleme offenbar nicht?

Binder: Die Flughäfen Basel und Genf sind noch viel grenznäher als

Zürich Kloten gelegen, und deshalb ist man dort auch auf die Kooperation der Anrainerstaaten angewiesen.

Diese Kooperation fehlte im Fall von Zürich . . .

Binder: In Zürich mangelte es zeitweise am Austausch zwischen schweizerischen und süddeutschen Politikern. Ich sage bewusst «schweizerisch», weil Luftfahrtpolitik wie gesagt eine eidgenössische Angelegenheit ist. Das zuständige Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation sowie das Bundesamt für Zivilluftfahrt haben in diesem Zusammenhang teilweise ganz klar versagt.

Tatsache ist: Kantonale und regionale Befindlichkeiten halten zunehmend die ganze Schweiz in Atem, man denke nur an die Frage der Standorte der Kernkraftwerke. Was ist zu tun?

Binder: Lassen Sie mich vorab eines sagen: Im Kanton Zürich diskutieren wir auch über das Atomendlager Benken im Zürcher Weinland, und in dieser Diskussion äussern sich auch der Kanton Schaffhausen und süddeutsche Gemeinden. Interessant ist, dass die am direktesten betroffene Bevölkerung in der Gemeinde Rudolfingen am ruhigsten bleibt. Zu ihrer Frage: Ich glaube, dass man

frühzeitiger über Probleme reden und offen informieren muss.

Und wo zieht man die Grenze, wer noch mitreden soll? Luftfahrt ist ja grenzenlos . . .

Binder: Ich habe beispielsweise Mühe damit, wenn der Kanton

«Die Wirkung der Plafonierungsinitiative wird immer unterschätzt»

St. Gallen sich auch noch bemüssigt fühlt, beim Zürcher Fluglärm mitzureden. Als Direktbetroffener mit dem Wohnort Illnau habe ich dafür nur ein müdes Lächeln übrig.

Aber auch St. Gallen gehört zur Eidgenossenschaft. Gibt es überhaupt



einen Ausweg aus dieser vertrackten Situation?

Binder: Ja: Auf eidgenössischer Ebene muss ein ganz anderer Takt vorgegeben werden. Es reden zu viele Gruppierungen mit, und was sie sagen, ist nicht kohärent. Fakt ist auch: Bundesrat Moritz Leuenberger war von allem Anfang an die falsche Persönlichkeit, um das Fluglärmproblem mit sämtlichen direkt Betroffenen anzugehen. Man darf bei der Luftfahrt nicht nur den Fluglärm anschauen, sondern muss zwingend die wirtschaftliche Bedeutung berücksichtigen.

Wie gross wäre der Schaden für den Wirtschaftsstandort Schweiz bei einem Ja zur Plafonierungsinitiative?

Binder: Der Schaden wäre absolut verheerend. Die Wirkung der Plafonierungsinitiative wird immer unterschätzt. Durch die Verlängerung der Nachtruhe zum Beispiel würden viele Langstreckenflüge wegfallen, vor allem auch solche von der Swiss. Aber auch Arbeitsplätze werden verloren gehen. Die Annahme der Initiative würde Zürich zu einem kleinen Zubringerflughafen in der «Regionalliga» abstempeln.

Wie realistisch ist die Hoffnung, dass das Fluglärmproblem dereinst durch leisere Jets gelöst werden kann?

Binder: Ich bin völlig überzeugt, dass die Technik das fertigbringen wird. Air Berlin zum Beispiel hat mit dem Kauf von moderneren Flugzeugen massiv die Lärmemissionen reduziert. Dass man ein Flugzeug gar nicht mehr hört, wird allerdings nie möglich sein.

Was halten Sie vom Gegenvorschlag?

Binder: Er ist wesentlich besser als die Initiative. Aber auch der Gegenvorschlag überzeugt mich nicht ganz, weil er ja letztlich auch eine Begrenzung beinhaltet. Trotzdem: Meine Abstimmungsempfehlung ist «Ja zum Gegenvorschlag». Insgesamt lässt sich sagen, dass ein Bewegungsplafond völlig falsch ist. Bes-

ser wäre ein Lärmplafond, der würde wenigstens der technischen Entwicklung freien Raum lassen. Letztlich ist es aber auch im Interesse der Fluggesellschaften, sich möglichst ökonomisch zu verhalten und nicht mit halbleeren Flugzeugen zu fliegen.

ZUR PERSON

Max Binder (SVP/ZH) ist seit 1991 Nationalrat. Der 60-jährige Landwirt wohnt in Illnau und ist vom Fluglärm direkt betroffen. Doch als Präsident der parlamentarischen Gruppe «Luftfahrt» und als Co-Präsident des Komitees «Lebendiges Zürich» kämpft er gegen die Plafonierungsinitiative. (RBC)

