



Neue Zürcher Zeitung
8021 Zürich
044/ 258 11 11
www.nzz.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 129'722
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 14
Fläche: 29'172 mm²

«Mehr Bundeskompetenzen für Flughäfen»

Bundesrat Leuenbergers «letzte politische Rede im Inland»

Am Luftfahrtkongress in Dübendorf hat der abtretende Verkehrsminister Moritz Leuenberger die Forderung nach einem Ausbau der Bundeszuständigkeiten in der Flughafenpolitik erneuert.

Hanspeter Mettler

Neu ist die Forderung nicht. Schon im Luftfahrtbericht aus dem Jahr 2004 hatte der Bundesrat Überlegungen zu mehr Kompetenzen des Bundes für die Regelung des Betriebes auf den Landesflughäfen angestellt – dies mit der Begründung, es handle sich dabei um eine Infrastruktur von fundamentaler nationaler Bedeutung. Am 4. Schweizerischen Luftfahrtkongress in Dübendorf, veranstaltet von Economiesuisse in Zusammenarbeit mit dem Luftfahrt-Dachverband Aerosuisse, der Fluggesellschaft Swiss und dem Verband der internationalen Flughäfen, sprach Bundesrat Leuenberger nun Klartext. Es sei «unerträglich», dass der Bund zwar alleinverantwortlicher Regulator etwa bei Rohrleitungen, Nationalstrassen und Starkstromleitungen sei, dass in Fragen des Betriebes der Landesflughäfen, dieser Herausforderung von nationaler Dimension, jedoch die Kantone das Sagen hätten. Das müsse sich ändern.

Mehrheitsbeteiligungen?

Der Bund brauche hier mehr Kompetenzen, die bis zu Mehrheitsbeteiligungen reichen könnten. Realistischerweise sei das freilich nur in Schritten zu realisieren, sagte der scheidende Verkehrsminister. Eine erste Reform sei eingeleitet: die Bundeszuständigkeit für die Festlegung der Betriebsreglemente. Kernthema des gutbesuchten Anlasses waren die Wachstumschancen des

Schweizer Luftverkehrs. Leuenberger konstatierte zwar eine «Ressourcenknappheit» in Zürich und Genf. Trotzdem sei längerfristig Wachstum eine Devise. So gesehen seien die jüngsten Äusserungen von Swiss-CEO Harry Hohmeister in den Medien mit dem Verweis auf die unmögliche Situation des Zürcher Flughafens «absolut nötig und fällig» gewesen.

Ein Verkehrswachstum sei indes zwingend mit der Forderung nach Nachhaltigkeit zu verknüpfen, meinte Leuenberger. So gesehen sei es eine gute Nachricht, dass die beschlossene Erneuerung der Swiss-Flotte zu mehr als der Hälfte den Ersatz veralteter Flugzeuge zum Ziel habe. Klar sei, dass der Luftverkehr in die internationale Klimapolitik einzubinden sei. Die Schweiz müsse sich dem europäischen Emissionshandelssystem anschliessen. Zum Fluglärmstreit mit Deutschland sagte der Verkehrsminister, einig seien sich beide Seiten, dass eine politische Lösung gefunden werden müsse, auch wenn der Bundesrat, «in konsequenter Fortsetzung des einst eingeschlagenen» Weges, das jüngst ergangene negative Urteil des EU-Gerichtshofes nun weiterziehe. Aus der Sicht der Schweiz illusorisch bleibe ein Durchbruch auf jeden Fall, solange intern kein mehrheitsfähiger Standpunkt gefunden sei.

Zum Schluss gab Leuenberger der versammelten Schweizer Luftfahrtgemeinde mit auf den Weg, der Name «Swiss» müsse auf jeden Fall erhalten bleiben. Ein Flugzeug müsse eben nicht nur fliegen, sondern es müsse auch landen können. Deshalb verfüge es über ein Fahrwerk. Die Luftfahrt brauche den Kontakt mit dem Boden, mit der Bevölkerung – gerade wenn es wie in

Zürich darum gehe, die Zustimmung zu Start- und Landezeiten in den Randstunden zu gewinnen.

Gedanken zum Wachstum machte sich auch Jaan Albrecht, CEO der heute 29 Fluggesellschaften – darunter Luftansa und Swiss – umfassenden Star Alliance. Keine Airline könne heute im Fluggeschäft, dieser hoch kapitalintensiven Branche mit hauchdünnen Margen, ein globales Netz im Alleingang wirtschaftlich betreiben. Die Allianz sei 1996 die Antwort auf diese Entwicklung gewesen. 80 Prozent Auslastung der Flugzeuge seien ökonomisch gesehen das Minimum. Dafür brauche es Umsteigepassagiere, darum brauche es neue, zusätzliche Verbindungen. Massgebend seien dabei die Kapazitäten zu Spitzenzeiten, vergleichbar dem Taktfahrplan der Bahnen. Hohmeister versicherte, die Swiss strebe in Zürich keinen Hub à la Frankfurt oder München an. Zwar gehe es nicht ohne ein gewisses Mass an Umsteigeverkehr, «aber wir machen uns nicht davon abhängig».

Ehrung für Nicollier

Der Zürcher Volkswirtschaftsdirektor Ernst Stocker stellte mit Blick auf die Perspektiven von Zürich fest, die Luftfahrtindustrie, der Flughafen und die Anwohner brauchten endlich Rechts- und Planungssicherheit. Mit dem Objektblatt Zürich im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) und mit der Teilrevision des kantonalen Richtplans sei man auf gutem Weg. – Am Schluss des Kongresses verlieh Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus den 6. Aerosuisse Award an Claude Nicollier. Der Westschweizer Astronaut, Pilot und Dozent wurde damit für seine erfolgreiche Tätigkeit zugunsten der Luft- und Raumfahrt mit Bezug zur Schweiz geehrt.