



Zürcher Oberländer
8620 Wetzikon ZH
044/ 933 33 33
www.zo-online.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 27'922
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 13
Fläche: 51'883 mm²

Dübendorf Letzter Auftritt von Moritz Leuenberger als Bundesrat am Luftfahrtkongress

Abrechnung mit Augenzwinkern

Moritz Leuenberger ist oft vorgeworfen worden, die Luftfahrt als Verkehrsminister stiefmütterlich zu behandeln. Trotzdem hat er ihr seinen letzten öffentlichen Auftritt als Bundesrat gewidmet.

Oliver Steimann

Freudestrahlend mit Bauhelm im Gotthardtunnel oder zerknirscht und mit bissigen Worten am Flughafen: Die Vorlieben von Verkehrsminister Moritz Leuenberger schienen immer klar verteilt. In der Flugbranche wurde er dafür oft und heftig kritisiert. Umso mehr überrascht es, dass sich der Zürcher ausgerechnet den 4. Schweizerischen Luftfahrtkongress in Dübendorf für seine letzte Rede ausgesucht hat.

Die Anwesenden – alles, was in der Schweizer Luftfahrt Rang und Namen hat – begrüssen den abtretenden Magistraten mit höflichem Applaus. Doch falls sie eine selbstkritische Rückschau erwartet haben, werden sie rasch eines Besseren belehrt.

* * *

Er habe es sich abgewöhnt, in der Öff-

fentlichkeit über eigene Fehler zu sinnieren, erklärt ein sichtlich entspannter Leuenberger den versammelten Granden der Aviatik. Vielmehr wünsche er sich in Politik und Medien ein System der straflosen anonymen Selbstanzeigen, wie sie in der Luftfahrt heute bereits Standard ist: «Uns fehlt eine aufgeklärte Fehlerkultur.» Weil es die aber nicht gibt, beschränkt er sich in seiner Rede vornehmlich aufs Austeilen. Nicht ohne Vorwarnung: «Ich habe nicht alles, was ich hier sagen werde, vom Kollegium absegnen lassen.»

Rasch arbeitet sich Leuenberger zu seiner zentralen These vor: Vieles von dem, was in der Luftfahrt schiefgelaufen ist, hat mit Privatisierung und Deregulierung zu tun. Den früher so oft kritisierten «Filz» zwischen Politik und Wirtschaft habe man durch eine zu radikale Trennung ersetzen wollen. Besonders früh bei der Swissair, die es irgendwann überhaupt nicht mehr für nötig befunden habe, die Regierung rechtzeitig über weitreichende Entscheidungen zu informieren. «Auch nicht, als plötzlich der gesamte Interkontinentalverkehr in Genf eingestellt werden sollte.» CEO Philippe Bruggisser habe damals, in Bern zur Rede gestellt, im bundesrätlichen Büro derart laut he-

rumgeschrien, dass sogar der Weibel habe eingreifen müssen.

Heute schwinge das Pendel zurück, glaubt Leuenberger. Wirtschaft und Politik kämen sich wieder näher: «Im Bundesrat sitzt neu auch ein Unternehmer, und alles wird gut.»

* * *

Auch sonst, konstatiert der Noch-Minister, wende sich vieles zum Besseren. «Selbst Unique heisst wieder ganz bescheiden Flughafen Zürich – diese Änderung habe ich mit besonderer Freude in mein Adressbuch eingetragen.» Und die gute Laune reicht gar dazu aus, dass er Komplimente an seine ärgsten Gegner verteilt: Die Diskussion um den Fluglärm sei konstruktiver geworden, «insbesondere die Östler pflegen einen angenehmeren Umgangston».

Doch Hoffnungen auf eine baldige Einigung im Fluglärmstreit erteilt er trotzdem eine Absage. «Berlin möchte Ruhe – vor allem Ruhe vor diesem politischen Gezänk.» Man wird den Eindruck nicht los, dass auch ihm diese Ruhe nicht ganz ungelegen kommt, wenn er heute Mittwoch das ganze vertrackte Dossier seiner Nachfolgerin übergeben kann.

Kein Verständnis für 7 Stunden

Die seit Ende Juli gültige siebenstündige Nachtruheordnung am Flughafen Zürich (23 bis 6 Uhr) stösst bei den Flughafennutzern nach wie vor auf wenig Verständnis, wie an der Podiumsdiskussion betont wurde.

Swiss-CEO Harry Hohmeister sieht in der vom Flughafen beantragten Nachtruheverlängerung einen klaren Wettbewerbsnachteil. Er wehrt sich gegen den Vorwurf, «ein Jammerer» zu sein, sieht für die Swiss mit der verlängerten

Nachtflugsperrre weitere Probleme zukommen. Die Infrastruktur genüge kaum, um in der Zukunft der Nachfrage gerecht zu werden, mit der neuen Ordnung laufe die Airline Gefahr, künftig Passagiere zu verlieren. Wenn ein Kunde wiederholt seinen Anschlussflug auf eine Interkontinentalstrecke verpasse, wechsle er automatisch die Airline. Bei Gewinnmargen von 2 oder 3 Prozent könne die Swiss nicht auf die Umsteigepassagiere verzichten, die in Zürich rund

30 Prozent betragen.

Unterstützung kann die Swiss jedenfalls von den beiden anderen grösseren Flughäfen Genf und Basel keine erwarten. «Unsere Anwohner würden mit Recht protestieren, wenn wir auch noch die Flüge von Zürich übernehmen müssen», befürchtet Flughafendirektor Robert Deillon. Flüge, die bis 23.30 Uhr nicht in Klotten landen können, würden in Genf nicht akzeptiert werden. Deillon betonte, dass die letz-



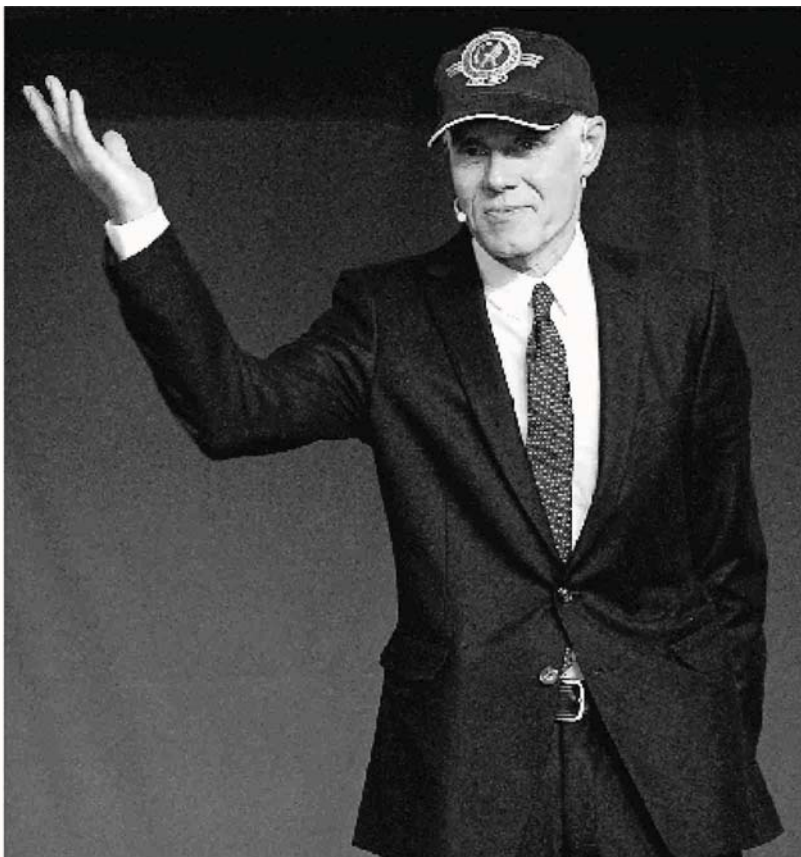
Zürcher Oberländer
8620 Wetzikon ZH
044/ 933 33 33
www.zo-online.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 27'922
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 13
Fläche: 51'883 mm²

te Stunde für seinen Flughafen sehr wichtig sei und er eine Verlängerung der Nachtruhezeit nur ungern sähe. «Eine Lösung muss sobald wie möglich gefunden werden.» Das Bazl wird die einmal beschlossene Änderung so schnell nicht wieder rückgängig machen, sagte Bazl-Direktor Peter Müller. Er sprach von einer «einmaligen Situation» für einen Hub, die sich Zürich selber zuzuschreiben habe. Er rechnet, dass auch die Bevölkerung von Genf und Basel ähnliche Einschränkungen verlangen werden.

Harry Hohmeister votierte für eine politische Lösung. Nur eine nationale Regelung mache Sinn. Er könne das Verlangen der Bevölkerung nach mehr Ruhe zwar durchaus verstehen. Nur müssten auch die Airlines eine Chance haben, ihren Flugbetrieb abwickeln zu können. Zur Nagelprobe dürfte der kommende Winter werden, wenn es wegen der meteorologischen Bedingungen (Schnee, Eis) zu Verspätungen kommen wird. Bazl-Direktor Müller hatte früher schon angekündigt, Ausnahmegewilligungen (die Toleranzgrenze beträgt nur noch 30 Minuten) grosszügig handhaben zu wollen. (ph)



Zum Abschluss mit Applaus, Aerosuisse-Käppi und Pilotenuhr beschenkt, nimmt Moritz Leuenberger Abschied von der Luftverkehrspolitik. (key)