

# Geliebt, gebeutelt – und gefährdet?

Der erste Schweizerische Luftfahrtkongress drehte sich vorab um den Flughafen Zürich

STEFAN SCHUPPLI

**Ohne Politik geht nichts, findet der Verkehrsminister Moritz Leuenberger. Mit der Politik noch weniger, finden Aviatik-Experten. Auf dem Flughafen Zürich wurden Positionen markiert.**

Rund 180 000 Arbeitsplätze seien in der Schweiz direkt und indirekt vom Luftverkehr abhängig; zugleich schafft dieser Wirtschaftszweig eine jährliche Wertschöpfung von 26 Mrd. Fr. Und sogar unschätzbar ist der Wert internationaler Anbindung der weltverflochtenen Schweizer Wirtschaft. Am ersten Schweizerischen Luftfahrtkongress fehlte es nicht an Bekenntnissen. Doch von verschiedener Seite droht Ungemach, die Branche bewegt sich nicht im luftleeren Raum. Unter den Wolken sei die Freiheit nicht grenzenlos, sagte Bundesrat Moritz Leuenberger. Da gälten demokratische Spielregeln und die Notwendigkeit des Dialogs. Fehle dieser, habe das Folgen. Der Flughafen Zürich be-

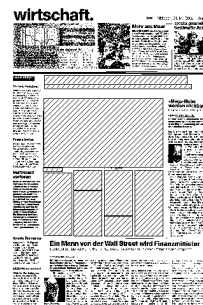
zahlt heute mit den Anflugsbeschränkungen die Zeche dafür, dass man die süddeutschen Nachbarn nicht ernst genommen hat. Jetzt sei es umgekehrt, sagte Verkehrsminister Moritz Leuenberger an der vom Verband Economiesuisse organisierten Veranstaltung. «Ich erwarte, dass die deutschen Nachbarn unsere Anliegen endlich ernst nehmen und dass wir im konstruktiven Gespräch zu besseren Lösungen kommen», sagte Leuenberger. Die Wahlen in Deutschland seien jetzt vorbei.

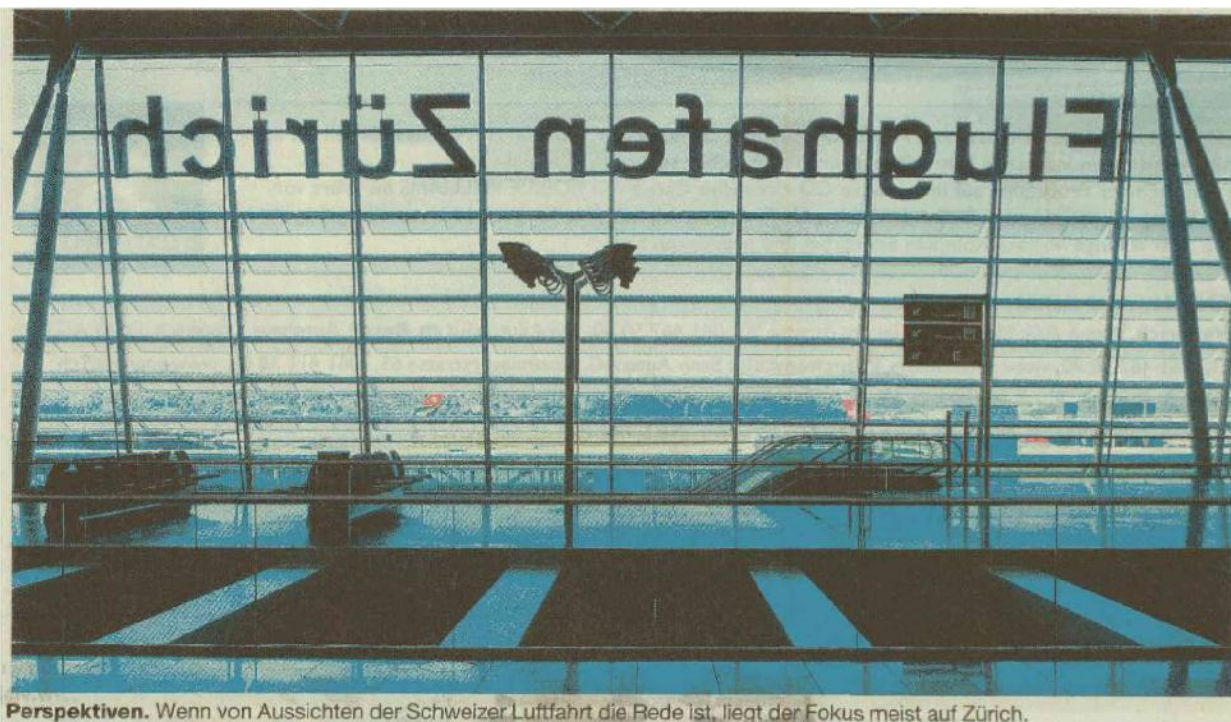
**EXISTENZIELL.** Ein wichtiges Thema war die von Fluglärmgegnern eingereichte Plafonierungsinitiative, die in Zürich eine Beschränkung auf 250 000 Flugbewegungen pro Jahr verlangt. Würde die Initiative angenommen, könne die Swiss ihr Netzwerk nicht mehr wirtschaftlich betreiben, sagte Swiss-Chef Christoph Franz. Langfristig wäre gar ihre Existenz gefährdet. Auch die Verlängerung des Nachtflugverbots würde ein sinnvolles Anschlusskonzept für Langstreckenflüge in Zürich ver-

unmöglich machen. Kommt dazu, dass Zürich in Konkurrenz zu anderen Verkehrsdrehscheiben steht (vgl. Interview).

Paul Kurrus, Präsident des Luftfahrtverbandes Aerosuisse, redete einer institutionalisierten, vom Bund geförderten Luftfahrtausbildung das Wort. Die Krise in den vergangenen Jahren habe dazu geführt, dass viele qualifizierte Leute ihre berufliche Zukunft in anderen Branchen gesucht hätten. Dieses Personal fehle im Aufschwung. Kurrus fordert, dass die Ausbildung in der Luftfahrt inschweizerische Bildungssystem reintegriert wird.

**KRITISCH.** Der Zürcher Flughafendirektor Josef Felder ging noch kritischer mit dem Bund ins Gericht. Dieser sei als Gesetzgeber untätig geblieben, was schlicht verantwortungslos sei. Der Bund sei überdies nicht bereit, sich an den Sicherheitskosten zu beteiligen. Und zur problematischen Plafonierungsinitiative habe man vom Bundesrat auch noch nichts gehört.





**Perspektiven.** Wenn von Aussichten der Schweizer Luftfahrt die Rede ist, liegt der Fokus meist auf Zürich.