

Handelszeitung
8021 Zürich
043/ 444 59 00
www.handelszeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Publikumszeitschriften
Auflage: 40'822
Erscheinungsweise: wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 10
Fläche: 100'975 mm²

Lärm ums Landen

Swiss Süddeutschland will die Nordanflüge auf den Zürcher Flughafen drastisch reduzieren. Der neu entbrannte Streit belastet die Schweizer Airline. Muttergesellschaft Lufthansa interveniert in Berlin.



Anflug auf Piste 14 des Flughafens Zürich: Eine Reduktion der Nordanflüge bringt der Swiss enorme Kosten.

Christoph Franz reiste für einmal im Kanzlerjet. Angela Merkel hatte den Lufthansa-Chef an Bord geholt, um sie auf ihrem Afrika-Trip letzte Woche zu begleiten. Der frühere Swiss-Sanierer det sich auf neuem Terrain rasch zurecht. Er weiss Brücken zu schlagen und sich zu vernetzen. Mit ihm an der Spitze der karätigen Wirtschaftsdelegation wollte die Kanzlerin von Kenia über Angola bis Nigeria wichtige Projekte anschieben.

Jenseits von Afrika kam derweil neue Bewegung in eine alte Geschichte: Die neue Regierung in Stuttgart macht im Lärmstreit um den Flughafen Zürich heftig Druck auf Berlin. Die rot-grüne Koalition Baden-Württembergs hält nicht nur an den heute schon geltenden einseitig verordneten Flugraum-Sperrzeiten fest. Noch im laufenden Jahr will man auch die Anflüge nach Zürich drastisch verringern. Statt aktuell mehr als 100'000 sollen bald

nur noch maximal 80'000 Anflüge im Jahr über Süddeutschland möglich sein.

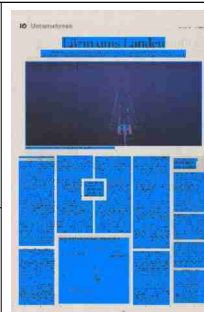
Mit Siegfried Kauder hat die umtriebige Bürgerinitiative Flugverkehrsbelastung im Deutschen Bundestag überdies ein lautes Sprachrohr gefunden. Der kleine Bruder von Unions-Fraktionschef Volker Kauder kann in Berlin bereits erste Erfolge melden: Alle Fraktionen sagten dem CDU-Abgeordneten vor wenigen Tagen im Petitionsausschuss ihre Unterstützung für Beschränkungen des Anflugs auf Zürich zu. Seither sehen sich die Fluglärm-Gegner aus dem Süddeutschen wieder im Aufwind.

Von Airlines zur Chefsache erklärt

Ihr Lärm dürfte bis tief nach Afrika zur deutschen Kanzlertruppe gedrungen sein. Zwar will niemand verraten, ob Franz Regierungschefin Merkel am Rande des Reise-Marathons auf die neueste Wendung im Lärmstreit um den Zürcher Flughafen angesprochen hat. Im Normalfall lässt er

solche Gelegenheiten aber nicht ungenutzt. Schon zu Swiss-Zeiten hatte der Lufthansa-Lenker das heikle binationale Dossier zur Chefsache erklärt. Auch an der Spitze des Mutterkonzerns soll er sich laut Insider noch immer persönlich für eine baldige Lösung starkmachen.

Für seine Fluggesellschaften steht auch viel auf dem Spiel. Mit knapp 148'000 Flugbewegungen ist die Swiss mit ihrer Tochter Edelweiss mit Abstand die grösste Airline am Zürcher Flughafen. Die Lufthansa folgt mit über 13'000 An- sowie Abflügen nach dem Billigflieger Air Berlin auf dem dritten Platz. Alle diese Gesellschaften fliegen die Schweiz überwiegend von Süddeutschland her an. Eine Reduktion der Nordanflüge um rund einen Fünftel hätte für sie daher fatale Folgen. «Es entstünden enorme Kosten», sagt Thomas Kropp. Es ist Geld, das die Lufthansa laut dem Leiter Konzernpolitik «lieber für weitere emissionsärmere Flugzeuge» ausgeben würde.



Handelszeitung
8021 Zürich
043/ 444 59 00
www.handelszeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Publikumszeitschriften
Auflage: 40'822
Erscheinungsweise: wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 10
Fläche: 100'975 mm²

Um was für Summen es im Detail geht, kann allerdings keiner sagen. Berechnungen scheitern am völlig offenen Schlüssel, nach dem die Anflüge in Zürich auf die anderen Pisten verteilt würden. Klar aber ist: Die Swiss ist für die Lufthansa eine Ertragsperle. Die Airline geriet nicht einmal in der Finanzkrise in Turbulenzen. Sie blieb profitabel, während andere Verluste machten, und lieferte auch 2010 einen Gewinn von 368 Millionen Franken in Frankfurt ab. Jede Einschränkung der Ertragsperle wäre daher für die Mutter schmerzhaft.

So weibeln hinter der Lärmkulisse der süddeutschen Anwohner denn auch die Airlines in Bern und Berlin um ihre Gunst. Zeugnis davon sind nicht nur zwei Briefe, die die Fluglinien-Chefs verfassten und im Frühling an die Verkehrsminister in der Schweiz und in Deutschland sandten. Die Branche bemüht sich auch um direkte Gespräche: «Wir stehen in einem ständigen Dialog», sagt Lufthansa-Cheflobbyist

Airline-Chefs wandten sich in gemeinsamen Briefen an die Verkehrsminister.

Kropp. «Es vergeht keine Woche, in der wir nicht mit Mitgliedern der Bundesregierung, Vertretern der Bundesländer oder Abgeordneten des Bundestags sprechen.»

Bedecker zeigt sich Swiss-Chef Harry Hohmeister. Man sei nicht Partei in den Verhandlungen zum Fluglärmstreit. «Das ist Sache der Politik». In der Tat sitzen in der deutsch-schweizerischen Arbeitsgruppe zur Regelung der Affäre nur die Chefs der zuständigen Ämter

beider Verkehrsministerien sowie Vertreter des Kantons Zürich, von Baden-Württemberg und dem Landkreis Waldshut. Einzig der Zürcher Flughafen als direkt betroffenes Unternehmen darf mit an den Tisch. Gehört werden die Fluggesellschaften gleichwohl. «Natürlich bringen wir unsere Anliegen und unser Wissen ein», so Hohmeister.

In Berlin gibt es seit kurzem nun gar einen neuen Kanal für die Brancheninteressen. Eben hat der Verband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft seine Arbeit aufgenommen. An seiner Spitze steht mit Matthias von Randow wohl einer der bestvernetztesten Kenner des Fluglärm-Dossiers. Er diente von 1998 bis 2008 fünf verschiedenen deutschen Verkehrsministern – zuletzt war er Staatssekretär. Im Anschluss lobbyierte er für die Air Berlin. Für die Billiglinie ist eine wirtschaftsfreundliche Lösung des Fluglärm-Streits wegen seiner starken Basis in Zürich, aber auch des Kaufs des Schweizer Ferienfliegers Belair von ebenso zentraler Bedeutung wie für die Lufthansa mit ihrer Tochter Swiss.

Von Randow findet auch in seiner neuen Funktion klare Worte: «Die Auseinandersetzung um die Anflüge auf den Flughafen Zürich dauert schon viel zu lange.» Dabei habe Kanzlerin Merkel vor einiger Zeit einen geeigneten Weg zur Lösung des Problems gewiesen. Grundlage eines neuen Staatsvertrags muss demnach die tatsächliche Lärmbelastung und nicht die Anzahl der Überflüge sein.

So sieht das auch Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus, welcher im Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt die Interessen von mehr als 130 Airlines, Flughäfen und Firmen und Organisationen der

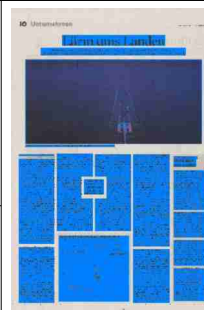
Aviatick vertritt. «Es geht um eine diskriminierungsfreie und nicht wettbewerbsverzerrende Lösung auf Basis der durchgeführten Lärmbelastungsanalyse», erklärt der Experte. Es könne nicht sein, dass man in Baden-Württemberg nur die 100'000 Anflüge betone und verschweige, dass die deutsche Bevölkerung lediglich 4 Prozent des Fluglärms zu ertragen habe.

Immer wieder stören sich die Airline-Vertreter auch daran, dass in der öffentlichen Fluglärm-Diskussion der technische Fortschritt kaum eine Rolle spielt. Dabei hat sich der Lärmteppich um den Flughafen Zürich in den letzten 20 Jahren gemäss Kurrus um zwei Drittel reduziert – trotz einer 50-prozentigen Zunahme der Flugbewegungen. Dieser Trend werde dank neuer leiserer Maschinen weiter anhalten.

Geniesserecke Schwarzwald

Widerstand regt sich seit längerem jedoch auch im süddeutschen Gewerbe. So anerkennen viele Firmen durchaus, dass sie vom nahen Zürcher Flughafen profitieren. «Die regionale Wirtschaft leidet unter dem Lärmstreit», sagt Claudius Marx. Der Chef der Industrie- und Handelskammer Hochrhein-Bodensee hofft, dass auch seine Landsleute endlich anerkennen, dass es in der Flughafen-Debatte nicht nur um Lärm, sondern auch um Warenströme, Arbeitsplätze und Tourismus geht.

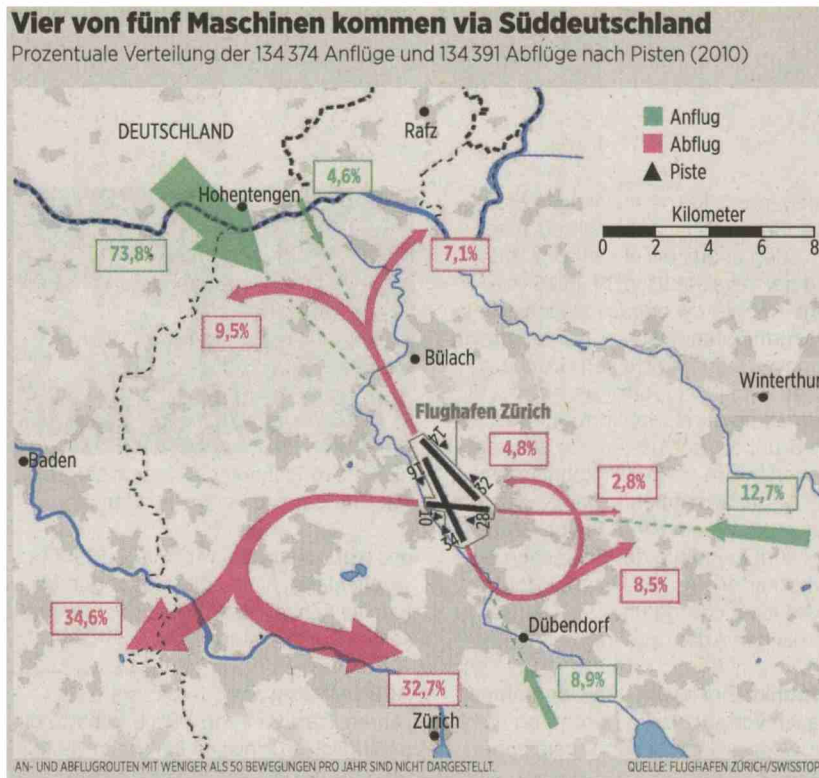
Auf Letzteres zielt inzwischen auch die Swiss ab. So veröffentlichte die Fluggesellschaft in der Juni-Ausgabe ihres Hochglanz-Bord-Magazins einen schwärmerischen Artikel über den «kontrastreichen Schwarzwald». Die Ferienregion gelte dank ihrer Vielfalt, Küche und ihren Weinen als «schönste Geniesserecke Deutschlands». Ob solche Schmeicheleien im Fluglärmstreit helfen, wird sich zeigen.



Handelszeitung
8021 Zürich
043/ 444 59 00
www.handelszeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Publikumszeitschriften
Auflage: 40'822
Erscheinungsweise: wöchentlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 10
Fläche: 100'975 mm²



FLUGLÄRMSTREIT Ein 30 Jahre alter Konflikt.

Abkommen gekündigt Der Fluglärmstreit zwischen der Schweiz und Deutschland ist ein bald 30-jähriger Disput, der seit dem Jahr 2000 auf höchster Politenebene ausgetragen wird. Kern ist der Lärm, den die Flugzeuge bei ihrem Landeanflug auf Zürich über Süddeutschland machen. Ab 1984 galt eine Verwaltungsvereinbarung, wonach die Pisten 14 und 16 (siehe Grafik) ausgenutzt werden sollten – was so nie geschah. 2000 kündigte Deutschland deshalb das Abkommen und setzte der Schweiz ein Ultimatum zur Lösung. Andernfalls würde Berlin die Spielregeln diktieren.

Staatsvertrag abgelehnt 2001 beschlossen die Verkehrsminister beider Länder die Unterzeichnung eines Staatsvertrags. Nach diesem hätten maximal 100 000 Überflüge (etwa 70 bis 80 Prozent der damaligen Flugbewegungen) über süddeutschem Gebiet abgewickelt werden dürfen. Die Ratifikation des Staatsvertrags wurde vom Schweizer Ständerat auf unbestimmt verschoben. **Einseitige Verordnung** Nach dem Scheitern des Staatsvertrags erliess Deutschland 2003 eine Rechtsverordnung (DVO), die den Anflug von Zürich einseitig regelt. Zu Lasten der Schweiz sind Flüge über das süddeutsche Hoheitsgebiet von 21 bis 7

Uhr werktags sowie von 20 bis 9 Uhr am Wochenende und an Feiertagen nicht erlaubt. Nicht definiert ist die Obergrenze der Bewegungen. **Resultate bis Ende Jahr 2008** kam es anlässlich eines Staatsbesuchs von Kanzlerin Angela Merkel in der Schweiz zu einem Neuanfang. Im Auftrag beider Länder wurde eine Lärmanalyse erstellt. Das Resultat: Von einem Lärmexport nach Süddeutschland kann keine Rede sein. Seither trifft sich eine deutsch-schweizerische Arbeitsgruppe regelmäßig zu einer Lösung des Konflikts. Bis Ende 2011 sollen die Gespräche um eine einvernehmliche Regelung abgeschlossen sein.