

Interview mit Nationalrat Max Binder, Präsident der PGL

«Die Luftfahrt ist wichtig»

Die Luftfahrt ist für die Schweizer Wirtschaft und den Tourismus sehr wichtig. Dies betont Nationalrat Max Binder im Interview mit SkyNews.ch. Er präsidiert die parlamentarische Gruppe Luftfahrt (PGL) und setzt sich auch für den Erhalt des Militärflugplatzes Dübendorf ein.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgli

I Seit Herbst 2006 präsidieren Sie die parlamentarische Gruppe Luftfahrt. Wie setzt sich dieses Gremium zusammen und welche Funktion nimmt es wahr?

Das ist eine von vielen parlamentarischen Gruppen, aber eine mit Tradition. Alle Parlamentsmitglieder können sich für die Veranstaltungen der PGL anmelden, ohne irgendwelche Verpflichtungen. Die PGL organisiert jeweils am letzten Dienstag der Session eine Mittagsveranstaltung, wo ein Gedankenaustausch zwischen Politikern und Entscheidungsträgern von Unternehmen der Luftfahrt, von Flughäfen, der Flugsicherung aber auch der Aufsichtsbehörde stattfindet. Es ist nicht so, dass nur bürgerliche Parlamentarier teilnehmen, auch links-grüne Politiker lassen sich je nach Thema sehen. Das Interesse ist meistens gross, bei 15 bis 20 teilnehmenden Parlamentariern sprechen wir von einem Erfolg. Das ist meistens bei Themen zum Flughafen Zürich der Fall.

«Für mich ist die Luftfahrt ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, ganz sicher kein Störfaktor.»

I Welche Bedeutung messen Sie persönlich der Schweizer Luftfahrt zu?

Sie ist ein wichtiger Faktor für die Wirtschaft der Schweiz und insbesondere für meinen

Kanton Zürich und meine Gemeinde Illnau-Effretikon, in der ich als Stadtrat und Vizepräsident wirke. Aufgrund unserer Nähe zum Flughafen (20 Minuten) wohnen viele Personen in Illnau-Effretikon, die am Flughafen Zürich arbeiten. Die Schweizer Luftfahrt ist ein grosser Arbeitgeber, direkt und indirekt mit zahlreichen Zulieferfirmen. Für den Wirtschaftsstandort Schweiz ist die Luftfahrt unverzichtbar, ebenso für den Tourismus. Für mich ist die Luftfahrt ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, ganz sicher kein Störfaktor.

I Sie engagieren sich auch für den Fortbestand des Flugplatzes Dübendorf. Was beinhaltet Ihre parlamentarische Initiative zum Sachplan Militär?

Meine parlamentarische Initiative stammt aus dem Jahr 2005, sie ist in der Sicherheitspolitischen Kommission schon behandelt worden, aber im Parlament noch nicht. Das bedaure ich, da man meiner Ansicht nach meine Initiative zusammen mit der Initiative von Franz Weber (keine Kampffljets über Tourismusgebieten) behandeln hätte sollen. Mit meiner Initiative sollen nicht in erster Linie die F/A-18 nach Dübendorf zurückgeholt werden, sondern sie richtet sich gegen das Stationierungskonzept aus dem Departement Schmid, das meiner Ansicht nach untauglich ist. Wir streben eine Optimierung an und haben auch eine Alternative vorgelegt. Wir haben dies Bundesrat Samuel Schmid überreicht und mit ihm gesprochen, aber bislang ohne Erfolg.



I Wie schaut diese Alternative aus?

Die Wahrung der Lufthoheit ist der bedeutendste Fähigkeitsbereich unserer Luftwaffe. Dazu gehört der Luftpolizeidienst, der jederzeit (in der normalen Lage als auch in Existenz-, Raumsicherungs-, Verteidigungs- und Friedensförderungsoperationen) garantiert werden muss. Ein Stationierungskonzept, das allein aufgrund finanzieller Überlegungen entwickelt wurde, ökologische und wetterbedingte sowie militär-operationelle Faktoren unberücksichtigt lässt, schränkt den Handlungsspielraum, auch im Hinblick auf einen Teilersatz der Tiger F-5, zu stark ein. Zudem wächst der Widerstand enorm, jetzt auch in Payerne. In Dübendorf waren die Kampffjets zuletzt akzeptiert, weil man sich auf die Betriebszeiten der Luftwaffe verlassen kann. Das war nicht immer so. Als Mitte der 1990er-Jahre Philippe Bruggisser mit dem Gedanken spielte, die Kleinfliegerei von Kloten nach Dübendorf zu verlagern, änderte sich die Stimmung massiv zugunsten der Luftwaffe.

I Ist das neue Stationierungskonzept der Luftwaffe gescheitert?

Das kann ich nicht sagen. Das VBS kann dieses Konzept erzwingen. Ich finde aber, die Luftwaffe und letztlich die Armeeführung sollten nochmals darauf zurückkommen und neuste Erkenntnisse für eine Neubeurteilung einfließen lassen. Deshalb habe ich in der Session im Juni auch eine Frage eingereicht, ob der Sachplan Militär festgesetzt werden kann, wenn nicht zuvor die parlamentarische Initiative zum Stationierungskonzept im National- und Ständerat behandelt worden ist. Die Antwort darauf lautet (Zitat): «Aufgrund der geltenden Kompetenzordnung kann der Bundesrat den Sachplan Militär verabschieden, bevor die angesprochene parlamentarische Initiative in Ihrem Rat behandelt worden ist. Die Einreichung einer parlamentarischen Initiative entfaltet keine suspensive Wirkung. Mit der laufenden Anpassung des Sachplans Militär wird das heute gültige und teilweise bereits umgesetzte Stationierungskonzept der Armee raumplanerisch abgestimmt. Sollte nun das Stationierungskonzept als Ganzes oder Teile

davon zu einem späteren Zeitpunkt geändert werden, wäre eine erneute Anpassung des Sachplans Militär nötig und auch möglich.» (Zitatende) Die Richtplanung stellt jedoch eine langfristige Planungsgrundlage für die Gemeinden dar. Diese Grundlage ist deshalb nicht eine beliebig und jederzeit veränderbare Grösse, so wie man Bauten nach einer Umzonung nicht einfach verschieben kann.

I Ohne Stationierungskonzept wären die dadurch erhofften Einsparungen dahin?

Uns stört besonders, dass im Stationierungskonzept des Bundesrates nie eine Bilanz ersichtlich ist, aus der man die Grösse der Einsparungen, aber auch neue und jetzt zusätzlich anfallende Kosten ersehen und beurteilen kann. Beispielsweise spricht man bereits von einer Pistenverlängerung für Meiringen, um die Lärmausbreitung der F/A-18 Kampfflugzeuge – dank höherer Startgeschwindigkeit – eindämmen zu können. Das Konzept wurde aber unter dem Titel Sparen ausgearbeitet. Wir haben genau diese Frage Bundesrat Schmid gestellt. Die Antwort lautete: Die Einsparungen würden erst ersichtlich, wenn das Konzept umgesetzt sei. Das war für meine parlamentarische Initiative ausschlaggebend. Wenn man nicht informieren will, ist es nicht anständig und ungeschickt gegenüber den Parlamentariern. Wenn man nicht informieren kann, ist es umso schlimmer.

◀ *Mein Ansatz ist nicht:
Dübendorf um alles in
der Welt.*

I Wäre Ihrer Ansicht nach eine Rückkehr der F/A-18 nach Dübendorf möglich?

Mein Ansatz ist nicht: Dübendorf um alles in der Welt. Aber die Infrastruktur für einen Jetbetrieb ist nach wie vor vorhanden. Auch die Arbeitsplätze in Dübendorf stehen bei mir nicht im Vordergrund, sondern dass die Luftwaffe optimal strategisch operieren kann. Gerade punkto Witterungsverhältnisse bietet

Dübendorf gegenüber den Gebirgsflugplätzen viele Vorteile. Ich habe persönlich einmal bei einem Nachtflugeinsatz erlebt, dass von allen Schweizer Militärflugplätzen nur noch Dübendorf offen war. Starten durften die Jets – weil Friedenszeit herrscht – zwar auch nicht, weil bei einem Notfall in der Luft kein anderer Flugplatz mehr verfügbar gewesen wäre. Dagegen landeten zwei Tiger unplanmässig in Dübendorf, da ihr Ausgangsflugplatz nach ihrem Start geschlossen werden musste.

I Wie könnte die Luftwaffe Ihrer Meinung nach Ihre Aufgabe optimal erfüllen?

Eigentlich so wie wir es bis vor wenigen Jahren gekannt haben: Ohne Buochs, aber mit Dübendorf, Payerne, Sion und Meiringen. Was in Dübendorf die Situation nicht vereinfacht, ist das ganze Anflugregime auf Kloten. Aber ich weiss, dass man dies in der Vergangenheit koordinieren konnte und dies auch in Zukunft koordinieren kann. Früher wurden beide Flugplätze nebeneinander mit einem Vielfachen an Luftfahrzeugbewegungen ohne jede Gefahr während Jahren betrieben. Die Autobahn A1 könnte zudem wieder als «natürliche» Grenze zwischen dem Flughafen Kloten und dem Flugplatz Dübendorf dienen.

I Wie stellen Sie sich zu einer zivilen Mitbenutzung von Dübendorf?

Eine zivile Mitbenutzung haben wir bereits mit der Rega und der Ju-Air. Ich konnte nie verstehen, dass es Widerstand gegen die Rega gab. Der Rettungsheli muss dort stehen, wo es operationell am meisten Sinn macht. Wir haben mit Kloten und Speck-Fehraltorf Infrastrukturen, welche den zivilen Flugverkehr aufnehmen können. Wenn die Freizeitfliegerei auch nach Dübendorf verlagert würde, nähme die Belastung dieses stark bebauten Gebietes zu stark zu. Im Moment ist das auch nicht zwingend notwendig, noch hat Kloten Kapazitäten. Mögliche Nutzungs-Szenarien können am Stammtisch besprochen, aber nicht mit den raumplanerischen, wirtschaftlichen und ökologischen Folgen seriös beurteilt werden. Die Auswirkungen müssen sachlich gegenein-


ander abgewogen werden, erst dann kann ein politischer Entscheid gefällt und allenfalls zur Volksabstimmung gebracht werden.

I Die Fliegerei wächst, insbesondere aber die Geschäftsluftfahrt. Könnten Sie sich vorstellen, dass Businessjets in Dübendorf landen könnten?

Es geht nicht darum, Businessjets in Dübendorf als Pendant zum Flughafen Kloten zu operieren. Es geht darum, Unterhaltsbetriebe für Businessjets in Dübendorf anzusiedeln. Damit kann die Infrastruktur noch besser genutzt, eine hohe Wertschöpfung erzielt und die bestehenden, vom Militär festgelegten Betriebszeiten, eingehalten werden.

I Was halten Sie vom gekröpften Nordanflug auf den Flughafen Zürich?

Grundsätzlich bin ich der Meinung, dass die Luftfahrt eine internationale Angelegenheit ist. Deshalb müsste meiner Meinung nach zum normalen Nordanflug zurückgekehrt werden, so wie er sich Jahrzehnte lang in Kloten bewährt hat. Ist dies nicht möglich, so kann der «gekröpfte» Nordanflug als Ersatz dienen, da mit ihm weniger Personen belastet werden, als mit dem heutigen Regime. Wir in Illnau werden vom Ostanflug tangiert. Von meinen Hof aus sehe ich am Abend die einschwebenden Flugzeuge, ich sehe sie aber nur, hören kann ich sie nicht. Den Fluglärm zu kanalisieren ist meiner Ansicht nach die richtige Strategie und zwar dort, wo die Bevölkerungsdichte am kleinsten ist. Das soll keine Diskriminierung dieser Personen sein, die dort wohnen. Aber es macht keinen Sinn den Fluglärm zu verteilen und den halben Kanton damit zu belasten – das ist heute der Fall. Das «alte» Flugregime wäre für mich ideal.

 *Den Fluglärm zu kanalisieren ist meiner Ansicht nach die richtige Strategie.*

I Wie bringt man dies Deutschland bei?

Es war von Beginn weg eine verunfallte Übung. Man kann die Schuld dem Kanton Zürich zuschieben, aber mitverantwortlich ist klar auch der Bund. Denn Luftfahrt ist Bundessache, heisst es im Gesetz. Das BAZL hätte damals gemeinsam mit dem Kanton Zürich mit Deutschland verhandeln müssen. Falsch war es auch, dass der Bundesrat mitverhandelte, das hätte auf unteren Stufen geschehen sollen. Ist es nun aber nicht, und es ist müssig, sich darüber zu ärgern. Heute ist der Fluglärmstreit mit Deutschland zum «Jekami» geworden. Die ganze Geschichte kommt mir als sehr unkoordiniert vor: Parlamentariergruppen werden aktiv, das UVEK mischt mit, das EDA ebenfalls, einzelne Kantone machen sich stark und auch solche Sonderschauspieler wie der Zürcher Stadtpräsident Elmar Ledergerber. Das ist billiger Wahlkampf und wirft uns immer wieder zurück. Es braucht im Moment ein Machtwort an alle Akteure und eine geeinte Meinung, die nur durch ein Sprachrohr geäussert wird. Dazu kommt, dass Berlin sehr weit weg ist, das Problem wird dort gar nicht gleich wahrgenommen, wie bei uns in Bern.

I Swiss wächst, andere Airlines auch. In Zürich wird es früher oder später eng. Wie soll das bewältigt werden?

Das ist eine schwierige Frage. Einmal haben wir die Plafonierungsinitiative, die hoffentlich abgelehnt wird, auf der anderen Seite aber die «natürlichen» Grenzen durch das Pistensystem und das Betriebskonzept. Ich bin generell gegen jeden Plafond, das ist hinderlich und lässt keinerlei Entwicklung zu, selbst wenn diese ökologisch besser wäre. Zudem spricht man bei der Plafonierung nur von Flugbewegungen und nicht von Lärm. Dabei nimmt dieser aufgrund des technischen Fortschrittes laufend ab.

I In der Schweiz kommen die Flughäfen für die laufend steigenden Sicherheitskosten auf, im Ausland der Staat. Was halten Sie davon?

Sicherheit ist grundsätzlich eine Sache des Staates. Luftfahrt ist weitgehend öffentlicher

Verkehr, das ist im luftfahrtpolitischen Bericht auch so festgeschrieben. Beim anderen öffentlichen Verkehr, wie beispielsweise der Bahn, sorgt auch der Staat für die Sicherheit der Passagiere. Deshalb ist es für mich schwer verständlich, dass es beim Luftverkehr nicht so ist. Immerhin soll nun ein Teil der Besteuerung des Flugbenzins für Sicherheit- und Lärmassnahmen verwendet werden. Heute fliessen diese Gelder einfach in die Bundeskasse. Die Strassentreibstoffgelder gelangen ja auch nicht direkt in die Bundeskasse, sondern werden weitgehend für die Strasse und den öffentlichen Verkehr verwendet. Der Luftverkehr sollte gleich wie der übrige öffentliche und private Verkehr behandelt werden.

I Wie beurteilen Sie das BAZL?

Seit zwölf Jahren wirke ich in der Geschäftsprüfungskommission und hatte in dieser Zeit immer wieder mit dem BAZL zu tun. Ich stelle fest, dass das BAZL heute eine höhere Qualität als damals aufweist. Früher empfand ich, dass BAZL-Angestellte viel reisen, viele internationale Kongresse besuchen. Sie haben die Schweiz sicher gut vertreten, aber dadurch Aufgaben im eigenen Land vernachlässigt. Heute wird man sehr schnell und sehr offen vom BAZL informiert, das schätze ich.

I Das BAZL benötigt immer mehr Geld für immer mehr Aufgaben. Wer zahlt?

Es ist ein Bundesamt wie ein anderes Bundesamt, deshalb ist es ganz klar, dass es mit Steuergeldern und nicht über Gebühren finanziert wird. Ich sehe diesbezüglich keinen Unterschied zwischen einem Bundesamt für Zivilluftfahrt und einem Bundesamt für Energie.

I Wie sehen Sie die Zukunft der Schweizer Luftfahrt?

Für die Schweiz als Tourismus- und Wirtschaftsland ist die Luftfahrt sehr wichtig. Wir stellen auch fest, dass persönliche Kontakte, Auge in Auge, wieder zunehmen – trotz allen technischen Kommunikationsverbesserungen. Deshalb sind Flugreisen weiterhin sehr wichtig, um Leute zusammen zu bringen. Zudem

reisen auch immer mehr Leute in die Schweiz. Die Bedeutung der Schweizer Luftfahrt nimmt weiter zu.

I Wann sind Sie das letzte Mal geflogen?

Im Sommer 2006 nach Prag, als wir an einer Gruppenreise von ehemaligen Landwirt-


schaftsschülern aus Wülflingen teilnahmen. Der Flug war überbucht, zwei Passagiere waren zuviel, einer davon ich. CSA entschuldigte sich in aller Form und buchte mich auf einen Swiss-Flug um. Vier Stunden später stiess ich dann zur Reisegruppe in Prag. 

Foto Hansjörg Bürgi



Nationalrat Max Binder in der Wandelhalle des Bundeshauses: «Ich finde, die Luftwaffe und die Armeeführung sollten nochmals auf ihr Stationierungskonzept zurückkommen.»

ZUR PERSON

Max Binder

Der 1947 geborene Max Binder ist diplomierter Landwirt und wirkt seit Ende November 1991 für die Schweizerische Volkspartei (SVP) im Nationalrat. Seit 1990 arbeitet er zudem auch als Stadtrat von Illnau-Effretikon. Max Binder ist verheiratet, Vater von zwei Söhnen sowie einer Tochter und wohnt in Illnau. Als Interessensbindungen werden in seiner Biographie neben bäuerlichen Verbänden das Komitee Pro Flughafen Zürich und die Verkehrsbetriebe Glattal aufgeführt. Zu seinen Hobbys zählen die schweizerische Volkskultur, Blasmusik (er spielte 25 Jahre Saxophon), Theaterspielen, Singen, Jassen und Wandern.

2004 hatte Max Binder als Nationalratspräsident die Funktion des «höchsten Schweizers» inne. An der Herbstsession 2006 in Flims löste er in der Parlamentarischen Gruppe Luftfahrt (PGL) Peter Weigelt als Präsident ab. Zuvor wirkte Max Binder in der PGL als Vizepräsident. Er präsidiert auch die parlamentarischen Gruppen für Wald und Volkskultur. Max Binder ist Mitglied der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, der Geschäftsprüfungskommission und der Neat-Aufsichts-Delegation. Diesen Herbst kandidiert er zum fünften Mal als Nationalrat.

STICHWORTE

Aerosuisse

Ein wichtiger Luftfahrt-Lobby-Verband, der uns gut betreut.

Forum Flugplatz Dübendorf

Sie sind die Botschafter für den Militärflugplatz Dübendorf und setzen sich unter der Führung von Peter Bosshard auch für das alternative Stationierungskonzept ein.

Skyguide

Hat in Dübendorf einen super-modernen neuen Standort und sorgt mit der Luftwaffe für Flugsicherheit. Ich bringe Skyguide nie als erstes mit «Überlingen» in Kontakt.

Swissair-Prozess

In erster Instanz abgeschlossen, der zweite Akt folgt. Rechtlich ist das Urteil wohl korrekt, auch mit den Entschädigungen, aber im Volk – wie man so sagt – nur schwer verständlich. Schade, dass der Nationalrat eine «PUK Swissair» ablehnte.

Moritz Leuenberger

Eine Persönlichkeit mit vielen Facetten. Seine Stärken liegen im philosophischen Bereich, was sich in seinen perfekten, animierenden Reden widerspiegelt. Doch gelegentlich habe ich das Gefühl, dass er amtsmüde ist. In gewissen Debatten kommt er mir teilnahmslos vor. In seinem Departement gibt es viele offene Unbekannte, was Strategie, Zielerreichung aber auch Finanzierbarkeit betrifft.