

Nun doch ein Bekenntnis zum Hub Zürich

Bundesrat verabschiedet Bericht über Luftfahrtpolitik

Im am Montag veröffentlichten Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz bekräftigt der Bundesrat – anders als noch im Entwurf – die Bedeutung eines Drehkreuzes in Zürich. Festgehalten wird an der kontrovers aufgenommenen Forderung nach mehr Einflussmöglichkeiten des Bundes bei den Betriebsreglementen der Landesflughäfen.

met. Bern, 13. Dezember

Der Bundesrat hat am vergangenen Freitag den mittels verschiedener parlamentarischer Vorstösse angebehrten Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz verabschiedet und den eidgenössischen Räten zugeleitet. Gegenüber dem Ende Juli veröffentlichten Entwurf hat die Landesregierung aufgrund des Konsultationsverfahrens einige Akzentverschiebungen vorgenommen. Sie betreffen vor allem die Aussagen zur Bedeutung des Hubs in Zürich und die Fluglärmmfrage. Festgehalten wird in der definitiven Fassung an der kontrovers aufgenommenen Forderung nach mehr Einfluss des Bundes auf die Landesflughäfen. Der Bundesrat räumt hier, aber einige Missverständnisse aus und sagt klarer, worum es ihm geht.

In vielen Fällen, schreibt er im Bericht, seien die Flughafenbetreiber und die Kantonsregierungen nicht in der Lage, zwischen den Beteiligten einvernehmliche Lösungen zu finden. Unbefriedigend sei die Situation vor allem beim Flughafen Zürich. Der Bund sei heute wegen seiner begrenzten Befugnisse nicht in der Lage, verbindliche Vorgaben zum Betrieb des Flughafens aufzustellen. Die heutige Rollenverteilung werde der nationalen Bedeutung der Landesflughäfen nicht gerecht. Die bundesrechtliche Genehmigungspflicht für Betriebsreglemente erschöpfe sich in der Möglichkeit, Gesuche zu bewilligen oder abzulehnen. Das habe dazu geführt, dass der Kanton Zürich primär die eigenen Interessen vertreten und übergeordnete, namentlich grenzüberschreitende Anliegen zu wenig wahrgenommen habe – mit der bekannten Folge belasteter Beziehungen zu den Nachbarkantonen und zu Deutschland. Die Zürcher Regierung hat diese Feststellung im September zurückgewiesen.

Keine «Verstaatlichung»

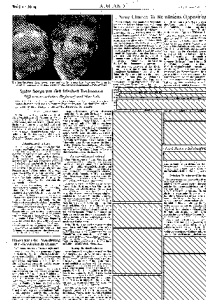
Besserung verspricht sich der Bundesrat von der Prüfung von Nutzungseinschränkungen (spezialrechtliche Baulinien, Lärmzonen) in Gebieten, welche durch Immissionen belastet werden. Sie wären im Einvernehmen mit Flughafenhaltern und Standortkantonen zu erlassen. Ferner brauche der Bund Möglichkeiten, direkt Einfluss zu nehmen auf die Organisation der Flughäfen, auf die Betriebszeiten und auf die An- und Abflugver-

fahren, um übergeordnete nationale Interessen wahrnehmen zu können. Langfristig will der Bundesrat neue Formen der Trägerschaft prüfen, darunter weitergehende Privatisierungen. Eine direkte Trägerschaft durch den Bund («Verstaatlichung») schloss Verkehrsminister Moritz Leuenberger am Montag bei der Präsentation des Luftfahrtberichts vor den Bundeshausmedien in aller Form aus, auch weil sie quer zu allen Trends im Ausland läge.

Prüfen will der Bundesrat weiter die Verwendung der heute dem Strassenverkehr zugute kommenden Erträge aus der Treibstoffbesteuerung für den Binnenluftverkehr – etwa 60 Millionen Franken jährlich – zugunsten von Massnahmen in den Bereichen Umweltschutz, Sicherheit und Schutzmassnahmen gegen terroristische Angriffe. Hier geht es darum, Wettbewerbsnachteile der Schweizer Luftfahrtbranche auszugleichen.

Umdenken beim Zürcher Hub

Andere, neue Töne schlägt der Bundesrat zum Thema Hub in Zürich an. Im Entwurf hatte es noch geheissen, die Drehscheibenfunktion Klotens sei für den Bund kein zentrales Anliegen. Nunmehr lautet die Formulierung, der Hub sei ein effizientes Mittel, um die Anbindung der Schweiz an Europa und wichtige internationale Zentren zu optimieren. Der Zürcher Flughafen sei eine Schlüsselinfrastruktur, sein reibungsloses Funktionieren für die Schweiz von grösster Bedeutung. Erwartet werde die «Ermöglichung eines Drehkreuzbetriebs für eine Fluggesellschaft». Allerdings könne der Bundesrat den Hubbetrieb nicht verordnen, sondern lediglich



günstige Rahmenbedingungen dafür schaffen, ergänzte Bundesrat Leuenberger. Die Marktkräfte müssten entscheiden, ob ein Drehkreuz wirtschaftlich betrieben werden kann. Zur Lärmproblematik rund um Kloten hält der Bundesrat fest, betriebliche Restriktionen müssten für den Flughafen wirtschaftlich verkraftbar sein. Einschränkungen der Betriebszeiten hätten in vernünftigem Verhältnis zu den Bedingungen auf konkurrierenden Airports im Ausland zu stehen.

Es ist nicht zu übersehen – das Verhältnis von Bundesrat Leuenberger zum Thema Luftverkehr hat sich in letzter Zeit gewandelt. Zunächst im Bereich Sicherheit. Nach der im Weltmassstab unbegreiflichen Häufung von Unfällen im schweizerischen oder im von der Schweiz aus kontrollierten Luftraum beauftragte der Verkehrsminister eine niederländische Fachstelle mit der schonungslosen Diagnose der Schwachstellen im hiesigen System Luftverkehr. In einer Art Kraftakt befinden sich die Erkenntnisse bereits in Umsetzung,

im Bundesamt für Zivilluftfahrt gilt heute eine sehr viel risikobewusstere Aufsichts- und Sicherheitsphilosophie. Der Luftfahrtbericht beschreibt damit im «Safety»-Kapitel einen Paradigmenwechsel, der in Teilen schon stattgefunden hat. Vorbei sind auch die Zeiten, da Leuenberger über die Frage zu sinnieren beliebte, ob der Luftverkehr überhaupt öffentlicher Verkehr sei. Und es ist neu, dass der Chef des Verkehrsdepartements die Feststellung des Berichts, der schweizerischen Luftfahrt komme eine überragende volkswirtschaftliche Bedeutung zu, mit Verweisen auf die 150 000 Arbeitsplätze (zum Vergleich: Pharmaindustrie 70 000, Maschinenindustrie 100 000), auf den Tourismus und auf die wertmässig über 30 Prozent auf dem Luftweg abgewickelten Exporte unterstreicht. Es war aber auch überfällig, dass das UVEK, dass der Bundesrat einmal mit aller Deutlichkeit darlegten, dass nationale Luftfahrtpolitik weit über die Beschäftigung mit Lärmfragen hinausgehen muss.

Positives Echo

(ap) Der Bericht des Bundesrates zur Luftverkehrspolitik stösst in seiner revidierten Fassung mehrheitlich auf ein positives Echo. Angetan zeigte sich Swiss-Chef Christoph Franz: Bundesrat Leuenberger gebühre Anerkennung für die Erarbeitung des richtungsweisenden Berichts, sagte Franz laut Mitteilung. Die Konsultation sei umfassend und fair gewesen. Begrüsst wurden von der Swiss besonders die Anerkennung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der schweizerischen Luftfahrt und des Stellenwerts von europäischen und interkontinentalen Direktverbindungen.

Aerosuisse, der Dachverband der Schweizer Luftfahrt, zeigte sich erleichtert darüber, dass der Bund den Betrieb der Flughäfen nicht selber übernehmen will. Der Verband anerkannte aber, dass zusätzliche Bundeskompetenzen nötig sein könnten, um auf den Landesflughäfen übergeordneten nationalen Interessen zum Durchbruch zu verhelfen. Der Bericht messe der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Luftverkehrs einen grösseren Stellenwert zu als der Entwurf, lobte auch der Wirtschaftsdachverband Economiesuisse. Das Zürcher Komitee «Pro Flughafen» wertete den Bericht als Bekenntnis des Bundesrates zum Drehkreuz Zürich. Der Flughafen Zürich will sich erst nach vertiefter Analyse äussern.