

## Stillstand beim Fliegen bedeutet Absturz

Der schweizerischen Luftfahrt ergeht es heute politisch wie der Kernenergie nach Tschernobyl und Kaiseraugst in den späten achtziger Jahren. Sie hat nach mehreren Unfällen und dem Swissair-Debakel den Nimbus und den Glauben an ihre Zukunft verloren. Noch gibt es zwar keine Volksinitiativen für einen Ausstieg aus der Zivilluftfahrt, aber von Moratorien und Plafonds für Landesflughäfen sind wir leider nicht mehr weit entfernt. Der Luftverkehr wird vielerorts nur noch als Immission und nicht mehr als wichtiger Dienstleister für die Exportwirtschaft wahrgenommen. Die aviatische Begeisterung der Nachkriegsjahrzehnte hat in apathische Teilnahmslosigkeit und zum Teil sogar in offene Ablehnung umgeschlagen.

Auch an Ideen, wie man diesen Verkehrsträger zusätzlich mit neuen Steuern und Abgaben schwächen könnte, fehlt es nicht, in der EU so wenig wie in der Schweiz. Man denke etwa an die von der EU-Kommission vorgeschlagene Abgabe pro Flugticket für die Entwicklungshilfe oder an den Versuch des Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), neue «Aufsichtsabgaben» für aviatische Unternehmen in der Schweiz zu erheben.

Der heimliche Wunsch desillusionierter Politiker, das Ausland möge es für eine handlungsunfähig gewordene Schweiz richten, ist im Luftverkehr, anders als in der Energiepolitik, mit der Übernahme der Swiss durch die Lufthansa und den zuvor schon ins Ausland verkauften ehemaligen Tochtergesellschaften der SAir Group, SR Technics, Atraxis, Swissport und Gate Gourmet, schon halbwegs vollzogen. Käme in absehbarer Zeit auch noch die zu teure schweizerische Flugsicherung Skyguide im angepeilten Single European Sky nicht zum Zuge, wäre die Schweiz im zivilen Luftverkehr fortan in zentralen Bereichen fremdbestimmt.

Damit sei weder einem Protektionismus noch weiterem staatlichem Risikokapital für die schweizerische Luftfahrt das Wort geredet. Der kommerzielle Luftverkehr hat weiterhin ein enormes Wachstumspotenzial.

70 Prozent des heutigen Weltluftverkehrs werden von nur 13 Prozent der Weltbevölkerung beansprucht. Selbst für relativ saturierte Märkte wie Europa ortet der Weltluftverkehrsverband noch immer jährliche Wachstumsraten von 5 bis 6 Prozent. Daran kann der Standort Schweiz durchaus über Unternehmen teilhaben, die von ausländischen Zentralen aus gesteuert werden. Aber in jedem Fall muss die Politik Rahmenbedingungen für die Luftfahrt schaffen, die diese Unternehmen konkurrenzfähig machen. Wer Nullwachstum im Luftverkehr fordert oder den Fluglärm demokratisch verteilen will und damit auf den Landesflughäfen alles blockiert, geht hohe Risiken ein, denn beim Fliegen bedeutet Stillstand letztlich Absturz.

Nächste Woche bietet sich Gelegenheit zur Standortbestimmung in der Luftverkehrspolitik: Beide Kammern des Parlamentes behandeln den Luftfahrtbericht 2004, der noch vor dem Grounding der Swissair aus einem Vorstoss des Baselbieter FDP-Politikers Paul Kurrus resultierte. Dass der letzte Bericht des Bundesrates volle 50 Jahre zurückliegt, ist auch ein Zeichen dafür, dass die Behörden mit der dynamischen Entwicklung dieser Wachstumsbranche nicht Schritt halten konnten.

Der Bericht aus dem Departement Leuenberger steckt die Ziele der Luftverkehrspolitik ab, die immer auch (ausser)wirtschaftliche Standortpolitik ist, und listet die Interessenkonflikte auf. In der nun vorliegenden, nachgebesserten Form hat der Bericht ein eher positives Echo gefunden. Doch Ziele formulieren ist leichter, als diese im politischen Alltag gegen regionalen, nationalen oder internationalen Widerstand mit konkreten Schritten auch zu erreichen. Mit der Botschaft zur Teilnahme an der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) hat der Bundesrat immerhin schon einen ersten Schritt getan.

Die Wettbewerbsfähigkeit der drei wichtigsten Unternehmen im schweizerischen Luftverkehr, Skyguide, Unique und Swiss, hängt von Vereinbarungen mit Deutschland ab, die heute fehlen. Die schweizerische Flugsicherung Skyguide ist heute eine der teuersten Anbieterinnen in Europa. 45 Prozent der von Skyguide kontrollierten Flug-

kilometer liegen über den angrenzenden Nachbarländern. Im geplanten Single European Sky wird deshalb eine eigenständige Skyguide nur mithalten können, wenn sie für ihre erbrachten Dienstleistungen im süd-deutschen Raum von Deutschland jährlich mit 20 Millionen Franken entschädigt wird und mit diesem Geld ihre Gebühren auf wettbewerbsfähiges Niveau senken kann.

Seit Jahrzehnten erbringt die schweizerische Flugsicherung diese Leistungen für Deutschland, ohne dafür bezahlt zu werden. Als Monopolist im hoch regulierten System des Luftverkehrs konnte die schweizerische Flugsicherung unbequeme Forderungen an Deutschland vermeiden und die ausbleibenden Einnahmen bisher einfach via Zwangsgebühren auf ihre Kunden, die Fluggesellschaften, überwälzen. Gleiches gilt für die an Skyguide delegierten Lufträume über Italien und Österreich. Einzig mit Frankreich hat die Schweiz einen Vertrag über die Abgeltung erbrachter Leistungen in der Höhe von jährlich 38 Millionen Franken abgeschlossen. Was mit den anderen drei Nachbarländern während Jahrzehnten versäumt wurde, fällt nun am Vorabend des Single European Sky, unter grösserem Zeit- und Wettbewerbsdruck, noch schwerer als früher.

Der Flughafen Zürich und sein grösster Kunde, Swiss/Lufthansa, können das Dreikreuz Zürich nur wettbewerbsfähig betreiben und bedienen, wenn Starts und Landungen wieder über weniger dicht besiedeltem Gebiet kanalisiert werden. Die damit verbundene Rückkehr zur optimierten Nordausrichtung des Flughafens setzt Verhandlungen mit Deutschland voraus, die über das Thema An- und Abflüge hinausgehen und weitere grenzüberschreitende Probleme einbeziehen.

Das ist leichter gesagt als getan, selbst wenn Unique und Swiss mit der Lufthansa nun eine Fürsprecherin in Berlin haben. Die angekündigten Neuwahlen in Deutschland verweisen die Schweiz in eine längere Warteschlange. Die rot-grüne Regierung wird vor September Süddeutschland gewiss nicht ohne Not verstimmen, und falls es danach zum Machtwechsel kommt, werden weitere Monate verstreichen, bis sich eine neue Regierung für dieses Problem fernab von Berlin Zeit nehmen wird. Skyguide beziffert auf ihrer Homepage denn auch den bisherigen «Erreichungsgrad» bei den finanziellen

## Europäische Agentur für Flugsicherheit

### Bundesrat will an EASA teilnehmen

(ap) Die Schweiz soll sich im Bereich der Flugsicherheit enger an die EU anlehnen. Der Bundesrat beantragt dem Parlament im Rahmen des bilateralen Luftverkehrsabkommens mit der EU eine Teilnahme an der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA). Die EASA wird ihre Aufgaben systematisch auf die sicherheitsrelevanten Bereiche der Zivilluftfahrt wie Flugbetrieb, Lizenzwesen oder Flugsicherung ausdehnen. Die Schweiz erhält den gleichen Status wie die beiden EWR-Staaten Norwegen und Island; sie wird in den verschiedenen EASA-Gremien aktiv mitwirken und dort ihre Anliegen einbringen können. Bis anhin hat sie lediglich Beobachterstatus. Die Teilnahme der Schweiz soll im Frühjahr 2006 wirksam werden.

Abgeltungen mit mickrigen 5 Prozent. Und das BAZL lässt sibyllinisch verlauten, bei den Verhandlungen über ein neues Anflugregime sei man an «Vorbereitungsarbeiten», was ausgedeutet heisst: Es läuft noch gar nichts. Man darf also wetten, ob Verkehrsminister Leuenberger mit einem weiteren neuen deutschen Amtskollegen noch eine Lösung finden wird, bevor er in wenigen Jahren selber sein Amt abgeben wird.

Das Parlament wird den Luftfahrtbericht des Bundesrates «zur Kenntnis nehmen», sollte aber darüber hinaus die Gelegenheit für ein klares Bekenntnis zum Luftverkehr nutzen. Es darf sich dabei an der britischen Regierung orientieren, die schon 2003 ein «Weissbuch» zur Zukunft der Luftfahrtindustrie in Grossbritannien verfassen liess. Und selbst in Deutschland besteht seit 2003 die «Initiative Luftverkehr für Deutschland» mit Fachvertretern aus Bund, Ländern und den wichtigsten Industrien. In der Schweiz will das Departement Leuenberger dagegen die bisherige Luftfahrtkommission, die keine grossen Stricke zerrissen hat, auflösen und sie durch ad hoc beizuziehende Experten ersetzen. Nach dem aviatischen «brain drain» durch den Zusammenbruch der Swissair reicht bloss Expertise von Fall zu Fall nicht. Es braucht ein «Kompetenzzentrum Luftfahrt» und auf der Ebene der Fachhochschulen anerkannte Lehrgänge für aviatische Berufe und Technologien.

Sx.