

Rückenwind für den Zürcher Flughafen

Der erste Schweizer Luftfahrt-Kongress stösst auf reges Interesse

Am an einem symbolträchtigen Ort, nämlich im stillgelegten Terminal B des Flughafens Zürich, haben am Dienstag Experten von fern und nah über die Zukunft der Schweizer Luftfahrt debattiert. Wo früher Passagiere auf den Abflug warteten, konnte Ueli Forster, Präsident der Economiesuisse, über 350 Gäste begrüßen, womit die Erwartungen der Organisatoren des 1. Schweizer Luftfahrt-Kongresses bei weitem übertroffen wurden. Forster durfte für einmal mit der uneingeschränkten Unterstützung aller Kreise aus der Wirtschaft rechnen für seine Einschätzung, die Schweiz brauche auch in Zukunft eine dynamische Flughafen-Infrastruktur und es müsse darum gehen, eine Abkoppelung von der ausländischen Entwicklung zu verhindern.

Vogel-Strauss-Politik in Bern

Sowohl Bundespräsident Moritz Leuenberger als auch die Zürcher Regierungsrätin Rita Fuhrer brachten die Erwartungshaltung zum Ausdruck, es sei nun an der Zeit, mit Deutschland in formelle Verhandlungen zur Neuregelung des Anflugregimes zu treten. Wichtig sei hierbei, dass die Schweiz mit einer Stimme spreche und sich nicht mit «Kantönlicheist» aufhalte. Weiter müsse beidseits der Grenzen vermehrt das Verständnis für die eminente volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens für den Grossraum Nordschweiz-Südbaden geweckt werden. Dass eine zahlenmässige Begrenzung der Flüge oder auch eine Ausdehnung des jetzt schon im europäischen Vergleich einschneidenden Nachtflugverbots Zürich im Konkurrenzkampf mit München, Mailand oder Wien weiter schwächen würde, kam offen zur Sprache. Christoph Franz, CEO der Swiss, gab zu bedenken, ein nochmaliger Ausbau des auf sieben Stunden angesetzten Nachtflugverbots könnte die Hub-Funktion der Airline im Nerv treffen.

Verkehrsminister Leuenberger zeigte in seiner mit Ausflügen in die griechische Mythologie gewürzten Rede in der Substanz kaum Wege auf, wie dem Flughafen im Kampf gegen die Plafonierungsinitiative gesamtschweizerischer Sukkurs zukommen könnte. Auch gab er nicht zu erkennen, wo er als Verkehrsminister in dieser zentralen Frage steht. Mit dem Argument, eine Einmischung des Bundes wäre mit Sicherheit kontraproduktiv, schob er die heisse Kartoffel an die Zürcher Regierung zurück. Erst nach der Abstimmung, und erst auf Antrag des Zürcher Regierungsrats, sei dereinst zu prüfen, ob Landesinteressen gefährdet sein könnten. Im Widerspruch dazu konstatierte Leuenberger, der Flughafen Zürich sei ein nationaler Flughafen. Ständeratspräsident Rolf Büttiker übte in der Podiumsdiskussion unverhohlenen Kritik; der Bundesrat habe Führungsarbeit zu leisten.

Ein Zückerchen aus Bern kam dann doch noch auf den Tisch. Aus der Kerosin-Besteuerung des Binnen-Luftverkehrs fliessen dem

Fonds für Nationalstrassen jährlich rund 50 Mio. Fr. zu; da der Aufwand für Sicherheit, z. B. zur Abwehr von Terrorismus – definitionsgemäss eine hoheitliche Aufgabe –, noch immer von den Flughäfen getragen wird, könnte der Bund sein finanzielles Engagement zu deren Entlastung aufstocken. Für Letzteres fand auch Nationalrätin Doris Leuthard Gehör, vor allem aber bezog sie Position gegen die Plafonierungsinitiative. Der Generaldirektor der International Air Transport Association (IATA), Giovanni Bisignani, sprach die internationale Dimension der Luftfahrt an, was hierzulande oft zu kurz kommt. Europa könne mit dem Wachstumstempo Asiens oder auch Amerikas nicht mithalten, doch dürfe in den nächsten Jahren mit jährlichen Zuwachsraten im Passagierverkehr von über 5% gerechnet werden.

Zu teure Flugsicherung

Hinter die Wettbewerbskraft der Schweizer Flughäfen, vor allem Zürichs, setzte der Italiener ein Fragezeichen; bezüglich der Kosten je Passagier liege Zürich weitweit an zehnter Stelle, wogegen Genf dank niedrigeren Gebühren bessere Perspektiven für Wachstum besitze. Bisignani sagte weiter, nicht nur die Flughäfen, sondern auch die Flugsicherung nütze ihre Monopol-Position zum Abschöpfen von Gewinnen aus.

Norbert Walter, Chefökonom der Deutschen Bank, provozierte mit der Aussage, Schweizer und Deutsche seien «Langsamkriecher», die wie andere Bürger Europas auf Kosten von aufstrebenden Destinationen wie Schanghai oder Dubai in eine Aussenseiterrolle gedrängt würden. Die Position Zürichs sei wegen des kleinen Heimmarkts verwundbar. Weiterer Schwachpunkt sei die untergeordnete Rolle, die Zürich als Umschlagplatz für internationale Fracht spiele. Last, but not least sei die hohe Abhängigkeit von den Dispositionen des Gespanns Lufthansa-Swiss zu erwähnen. Würden die Flugbewegungen noch weiter eingeschränkt, schnitten sich die Schweizer ins eigene Fleisch. Die Durchführung des 1. Schweizer Luftfahrt-Kongresses, der nächstes Jahr vermutlich wieder stattfinden wird, ist dieser pessimistischen Prognose zum Trotz weitherum als Zeichen des Aufbruchs gedeutet worden.



Order: 0050448
Topic: 0050448.20
Size: 287086mm²
Color: 0
MediaID: 0011
DocID: 2647726
Category: Diverses