

# Bund will mehr Sicherheit und mehr Einfluss im Luftverkehr

Der Bundesrat will die Schweizer Luftfahrt sicherer machen. Ihr Gedeihen überlässt er aber hauptsächlich dem Markt.

Von **Bettina Mutter und Erwin Haas** Bern/Zürich. - Der Bund möchte die Landesflughäfen stärker beeinflussen. Das Angebot an Flugverbindungen will er jedoch dem Markt überlassen, wie es im neuen Bericht zur Schweizer Luftfahrtpolitik heisst. Eine direkte Beteiligung des Bundes an einer Flughafenträgerschaft sei ausgeschlossen, sagte Bundesrat Moritz Leuenberger, der den Bericht am Montag in Bern den Medien vorstellte.

Für die Sicherheit des Schweizer Luftverkehrs strebt der Bund einen Qualitätsstandard an, der über dem Durchschnitt der Branche liegt. Und er will mehr Einfluss auf die Gestaltung der Landesflughäfen ausüben - diese lag bisher vorwiegend in den Händen der Standortkantone - um übergeordnete nationale Interessen durchsetzen zu können, sagte Verkehrsminister Leuenberger.

Die Liberalisierung im internationalen Luftverkehr habe dazu geführt, dass die Unternehmen nicht mehr - wie früher die Swissair in ihrer geschützten Monopolstellung - in jedem Fall von sich aus einen hohen Sicherheitsstandard aufrechterhielten, schreibt der Bundesrat. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt als Regulator soll härtere Saiten aufziehen und wurde deshalb in den letzten Monaten entsprechend

ausgebaut.

Die optimale Anbindung der Schweiz an die internationalen Metropolen hält der Bundesrat für volkswirtschaftlich überlebenswichtig. Er will dem Flughafen Zürich das Recht nicht verweigern, ein Drehkreuz des Luftverkehrs mit Umsteigepassagieren zu sein. Doch er verordnet dies nicht als Strategie. Der Bund will gute Rahmenbedingungen für die Entwicklung der Luftfahrt schaffen, überlässt sie aber den marktwirtschaftlichen Regeln von Angebot und Nachfrage. Über neue Trägerschaftsmodelle für die Flughäfen denkt der Bund nach, seine direkte Beteiligung schliesst er aber aus.

## Luftfahrtlobby freut sich

Die Swiss, der Luftfahrtverband Aerosuisse und das Zürcher Komitee Pro Flughafen zeigten sich in ersten Reaktionen über das Bekenntnis des Bundesrats zu einer starken Schweizer Luftfahrt erfreut. Unique, die Betreiberin des Flughafens Zürich, will sich erst nach eingehender Analyse des Luftfahrtberichts äussern. Zahlreiche ihrer Forderungen sind jedoch in dem 100 Seiten dicken Dossier, das noch den Segen des Parlamentes braucht, erfüllt. Zufrieden zeigte sich auch die Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer.

Moritz Leuenberger äussert sich im Interview mit dem «Tages-Anzeiger» auch zu den Südanflügen. Er wolle eine «einvernehmliche Lösung mit Verbesserungen für alle», bleibe aber realistisch. «Es wäre falsch, Hoffnungen zu wecken, die ich nicht heute und morgen einlösen kann.»



# Der Bundesrat will beim Flughafen mitreden

Von **Erwin Haas**

**Der Bundesrat will die An- und Abflüge in Kloten möglichst kanalisieren, den Flughafen Zürich aber nicht einschränken. Er soll ein Drehkreuz des Luftverkehrs bleiben dürfen.**

**Bern/Zürich.** - Der Bundesrat hält an der Überzeugung fest, dass der Flughafen Zürich für die export- und tourismusorientierte Schweiz ein Schlüsselock zu Europa und Übersee ist und reibungslos funktionieren muss. Den Entwurf zur Luftfahrtspolitik, den Verkehrsminister Moritz Leuenberger im Juli in die Vernehmlassung gab, hat der Bundesrat in einem zentralen Punkt präzisiert: Unique soll den Flughafen gemäss den Spielregeln des Marktes, nach Angebot und Nachfrage, als Drehkreuz (Hub) betreiben können. Das sei ein effizientes Mittel, um die Anbindung der Schweiz an die Welt zu optimieren. Massnahmen zur Lärminderung müssten für den Flughafen wirtschaftlich tragbar sein und dürfen ihn gegenüber der Konkurrenz im Ausland nicht benachteiligen. Das gelte besonders für eine allfällige Begrenzung von Bewegungszahlen und Betriebszeiten. Die Landesregierung pocht aber auf Nachhaltigkeit und will wirtschaftliche, ökologische und gesellschaftliche Vor- und Nachteile des Luftverkehrs ausgewogen berücksichtigen.

## **Etwas Lärmverteilung unvermeidbar**

Es sollen möglichst wenige Bauzonen von Überschreitungen der Planungswerte betroffen sein und so wenig Gebiete und Menschen wie möglich neu beschallt werden. Deshalb soll der Lärm unter den faktischen und rechtlichen Rahmenbedingungen konzentriert werden. Der Bundesrat ist sich allerdings bewusst, dass auf

Grund der heutigen Lage «eine gewisse Verteilung des Lärms» unumgänglich ist.

Um die ökologischen Nachteile der Luftfahrt in Grenzen zu halten, will der Bund mehr Kompetenzen. Er prüft «den Erlass von Nutzungseinschränkungen in Gebieten, welche durch Fluglärm belastet werden», etwa spezialrechtliche Baulinien und Lärmzonen, die im Einvernehmen mit dem Flughafen und dem Standortkanton festgelegt würden. Generell wünscht der Bundesrat mehr Einfluss auf Betriebsreglement, An- und Abflugverfahren und Betriebszeiten, «um übergeordnete nationale Interessen wahrnehmen zu können».

Diese Interessen sind handfester Art und kommen in den Zahlen zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Schweizer Luftverkehrs deutlich zum Ausdruck: Die Zivilluftfahrt bietet 154 000 Personen Arbeit (zum Vergleich: Pharmaindustrie 70 000, Maschinenindustrie 100 000). Allein der Flughafen Zürich beschäftigt 20 000 Personen, die sich 15 000 Vollzeitstellen in 180 Unternehmen teilen. Der Tourismus gene-

## **Die Landesregierung misst dem Zürcher Tor zur Welt grösste Bedeutung bei.**

rierte letztes Jahr landesweit gut 22 Milliarden Franken, fast 57 Prozent davon mit ausländischen Gästen, von denen mehr als ein Drittel mit dem Flugzeug anreiste. Gemäss einer Studie des Bundesamtes für Raumentwicklung fliegen auch die Schweizer selber viel: Jede in der Schweiz wohnhafte Person unternimmt pro Jahr 0,87 Flüge, zu mehr als 90 Prozent in die Ferien.

Zur umstrittenen Frage, welche Flüge volkswirtschaftlich wichtig und nötig sind, äussert sich der Bundesrat unverbindlich, weil sich «die Marktverhältnisse ständig ändern». Direktverbindungen in europäische Wirtschaftszentren und interkontinentale Metropolen seien von grosser Be-



deutung. Doch viele Schweizer Unternehmen nähmen auf Überseestrecken Umsteigen und Zeitverluste in Kauf, wenn sich damit signifikant sparen lasse.

#### Unique dürfte zufrieden sein

Unique will sich zum Luftfahrtbericht des Bundesrats erst nach eingehender Analyse äussern, dürfte aber wie die Swiss, der Luftfahrtsverband Aerosuisse

und das Komitee Pro Flughafen zahlreiche Forderungen erfüllt sehen:

■ Die Regierung hält die direkte Anbindung des Landes an die Welt für sehr wichtig.

■ Der Flughafen Zürich darf ein Hub sein, wenn ihm der Markt dies ermöglicht, und er soll gegenüber der Konkurrenz im Ausland nicht benachteiligt werden.

■ Der Bundesrat will den Fluglärm konzentrieren.

■ Die deutschen Anflugsperrungen sollen im Gespräch mit Deutschland einvernehmlich gelockert, andererseits weiterhin rechtlich bekämpft werden. Alternative Anflugmög-

lichkeiten, einschliesslich des gekröpften Nordanflugs, werden geprüft.

■ Von einer Plafonierung hält der Bundesrat nichts: Die Landesflughäfen sollen sich entsprechend der Nachfrage entwickeln können. Fachleute rechnen mittelfristig mit einer erheblichen Zunahme des Luftverkehrs.

■ Der Bundesrat prüft, ob ein Teil der Kerosinsteuer für den Binnenluftverkehr, die pro Jahr rund 60 Millionen Franken einträgt, für Umweltschutzmassnahmen und die Sicherheit des Flugverkehrs in den Flughäfen und in der Luft eingesetzt werden kann. Unique forderte, dass ihre Sicherheitskosten im Flughafen wie in anderen Ländern vom Staat getragen werden.

#### Zürcher Anliegen berücksichtigt

Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer sagte gestern auf Anfrage, der Bundesrat habe die in der Vernehmlassung angemeldeten Bedürfnisse des Kantons Zürich berücksichtigt. Solange der Bund allfällige Nutzungseinschränkungen in empfindlichen Gebieten im Einvernehmen mit Zürich erlasse, sehe sie darin keinen Eingriff in die Planungsautonomie des Kantons.