

Den Abstieg Zürichs verhindern

Von **Marcel Speiser**

Die Wirtschaft ist sich einig: Nur die Nachfrage soll der Luftfahrt Grenzen setzen, nicht der Staat. Dieser soll aber mehr bezahlen.

Im Kampf gegen die Plafonierungsinitiative, welche die Zahl der Flugbewegungen in Zürich auf 250 000 beschränken und die Nachtruhe verlängern will, setzt die Flughafenbetreiberin Unique offensichtlich ganz auf deutsche Lobbyarbeit.

Nur einen Tag nachdem mit Bernd Schips, dem ehemaligen Leiter der ETH-Konjunkturforschungsstelle, ein erster Ökonom die wirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs für die gedeihliche Entwicklung der Schweizer Wirtschaft (TA von gestern) betont hatte, setzte am Dienstag Norbert Walter noch eins drauf. «Eine Obergrenze ist für einen Flughafen das Todesurteil», sagte der Chefökonom der Deutschen Bank am ersten schweizerischen Luftfahrtkongress, organisiert vom Wirtschaftsverband Economiesuisse.

Zürichs Potenzial in Gefahr

Walter stellte eine Studie vor, die sich mit den Aussichten des Flughafens als Drehkreuz beschäftigt und die – wie schon Schips' Werk – von Unique bezahlt wurde. «Solange wir europäischen Bürger «Schläfer» sind», argumentierte Walter weiter, «werden wir versuchen, unsere Flughäfen regulatorisch einzugrenzen.» Mit fatalen Folgen für Wirtschaft und Wohlstand: «Europa ist heute auf dem Weg Roms, nachdem die Barbaren eingefallen sind», donnerte Walter den rund 350 Branchenvertretern am Kongress entgegen. «Poli-

tisch bedingte Restriktionen gefährden das Wachstumspotenzial Zürichs. Sie könnten Marktanteilsverluste sowie eine schrittweise Rückentwicklung zu einem Sekundärflughafen verursachen – mit deutlich weniger direkten Verbindungen im Interkontinentalverkehr.» Und just diese sind – wie die Schweiz spätestens seit dem Ende der Swissair weiss – quasi eine heilige Kuh der Wirtschaft. Dies, obwohl letztes Jahr fast 88 von 100 Flugzeugen und 76 von 100 Passagieren im Europaverkehr unterwegs waren.

Neben Walter sprachen sich weitere Wirtschaftsvertreter dagegen aus, den Luftverkehr politisch oder regulatorisch in Schranken zu weisen. Der Direktor des internationalen Airline-Verbandes Iata, Giovanni Bisignani, rechnete etwa der staatlich kontrollierten Luftraumüberwachungsfirma Skyguide vor, wie viel ihre mangelnde Effizienz die Fluggesellschaften koste: rund 125 Millionen Franken. Bisignani forderte die Schweiz auf, den Airlines wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen anzubieten. «Ein effizienterer Luftverkehr ist das Herzstück für eine wettbewerbsfähigere Schweiz.»

In den Reigen stimmten auch Swiss-Chef Christoph Franz, Unique-Chef Josef Felder oder Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus ein. Sie forderten die Beseitigung der deutschen Überflugregelung (siehe Kasten) und mehr Geld vom Staat. Wie in anderen Ländern soll der Bund die Kosten für die Sicherheit der Fluggpassagiere übernehmen. Diese Kosten würden ständig steigen – und sie seien teils «blödsinnig», wie Felder sagte. Generell seien die Anliegen der Flughafenanwohner nicht stärker zu gewichten als die volkswirtschaftlichen Interessen des ganzen Landes.



Streit um Anflüge «belastet massiv»

Zürich. – Verkehrsminister Moritz Leuenberger hat Deutschland zu neuen Gesprächen im Streit um die Anflüge auf den Flughafen Kloten aufgefordert. «Die an sich guten und engen Beziehungen zwischen der Schweiz und Deutschland werden durch das Flughafenproblem massiv belastet», sagte der Bundespräsident am ersten schweizerischen Luftfahrtkongress. «Ich erwarte, dass die deutschen Nachbarn unsere Anliegen endlich ernst

nehmen», so Leuenberger weiter. Die Wahlen in Berlin und in Baden-Württemberg seien schliesslich vorbei. Es sei nun Zeit, dass sich die Regierung von Angela Merkel an die vor mehr als einem Jahr getroffene Vereinbarung für neue Gespräche gebunden fühle. Alles andere widerspräche der guten Nachbarschaft und würde von vielen Schweizern nicht verstanden», sagte Leuenberger. (AP/spm)



BILD STEFFEN SCHMIDT/KEYSTONE

«Über den Wolken ist die Freiheit nicht grenzenlos»: Leuenberger über das Zürcher Anflugregime.

Argus Ref 23198658