



Kantönligeist bedroht Flughäfen

Wirtschaft fordert mehr Einfluss des Bundes auf die Entwicklung der wichtigen Drehscheiben

Economiesuisse versucht zu verhindern, dass die Schweizer Luftfahrt wegen lokaler Befindlichkeiten ihre Rolle als Wirtschaftsmotor verliert.

Von Birgit Voigt

Gute Flughäfen, eine Fülle von Zielen in Europa und Übersee: Die Schweizer Bevölkerung fliegt im Durchschnitt doppelt so viel wie die Bewohner der Nachbarländer. Doch die öffentliche Debatte zur Luftfahrt wird bestimmt durch die unangenehmen Begleiterscheinungen: den Lärm, den Landverbrauch. Mit Erfolg haben die Vertreter von Anwohnern ihre Interessen in den letzten Jahren in den Vordergrund gerückt. So hat Zürich die kürzesten Betriebszeiten in ganz Europa mit Beginn ab 6 Uhr und Schluss um 23 Uhr.

Economiesuisse, der Dachverband der Schweizer Wirtschaft, versucht erstmals seit langem wieder, in der Debatte Gegensteuer zu geben. In einem Positionspapier, das morgen Montag publiziert wird, fordert das Sprachrohr der Wirtschaft Weichenstellungen, um die Zukunft der Luftfahrtindustrie zu sichern.

Der Verband macht sich aus Selbstinteresse für die Luftfahrt stark, denn eine konkurrenzfähige Wirtschaft braucht ein gutes Streckennetz in alle Welt. Ein engmaschiges Netz von Zielen könne aber nur aufrechterhalten werden, wenn sich die Infrastrukturen entsprechend der Nachfrage weiterentwickeln könnten, schreibt der Verband. Doch «die Rahmenbedingungen [werden] in der Schweiz zu nehmend verschärft, oftmals basierend auf einer lokalen Perspektive», kritisiert Economiesuisse die praktizierte Sankt-Florians-Politik.

Eine nationale oder «lokale Optik» greife zu kurz in einem global geführten Wettbewerb der Flughäfen und Airlines. «Wir haben einen systemischen Mangel», sagt Kurt Lanz, Mitglied der Economiesuisse-Geschäftsleitung, und weist auf die Situation in Zürich hin. «Der Kanton ist Grossaktionär des Flughafens, und ein Kantonsrat vertritt die Interessen im Verwaltungsrat. Er kann nichts anderes tun, als für die lokalen Prioritäten zu kämpfen.»

Das Vertrauen des Wirtschaftsverbandes in die Einsicht der örtlichen Entscheidungsträger, für das übergeordnete Ganze zu schauen, ist nicht mehr vorhanden. Economiesuisse fordert deshalb, dass der Bund bei der Entwicklung der Landesflughäfen eine Führungsrolle übernehmen müsse.

Weil die Wirtschaftsspitze das föderale System hochhält und die Kantone nicht vor den Kopf stossen will, schlägt Economiesuisse indirekte Einflussmöglichkeiten vor: Der Bund solle die «wesentlichen Zielvorgaben, beispielsweise hinsichtlich Kapazität und Mindestbetriebszeiten [...] festlegen». Dazu kommt die klare Forderung: «Die Betriebs-



zeiten an den Landesflughäfen dürfen nicht weiter eingeschränkt werden.» Durchsetzen könne der Bund diese Rahmenbedingungen über «klar definierte Leistungsaufträge» im Sachplan Infrastruktur (SIL).

Lanz rechtfertigt den Vorschlag mit dem allgemeinen, übergeordneten Interesse der Schweiz: «Die Kritiker der Luftfahrt fokussieren zu stark auf negative Effekte, die sich dank technischem Fortschritt auch stetig zurückbilden. Wir müssen den zentralen Nutzen dieses Verkehrsnetzwerkes für die Schweiz wieder stärker ins Bewusstsein rücken.»

Es ist kein Zufall, dass sich die Wirtschaft diesen Frühling zu Wort meldet. Im permanenten Streit um die fliegerische Infrastruktur der Schweiz stehen richtungsweisende Entscheide an. Derzeit brütet das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) über einer Neuaufgabe des Luftfahrtpolitischen Berichts, kurz Lupo genannt. Der letzte stammt aus dem Jahr 2004. Der Lupo wird für die kommende Dekade das politische Leitbild der zivilen Luftfahrt entwerfen. Bundesrätin Doris Leuthard dürfte im Herbst die Eckpunkte vorstellen. In den Bericht werden auch die Erkenntnisse einer am

letzten Freitag veröffentlichten Studie einfließen, die das unabhängige deutsche Institut Intraplan im Auftrag des Bazl erhoben hat. Die Kernaussagen dieses «Monitorings der Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs» sind beunruhigend. Die Luftfahrt-

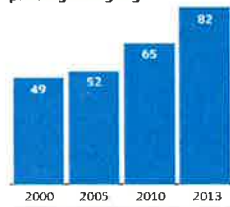
Nicht nur in der Abflughalle herrscht oft Gedränge.
 (Zürich, Juli 2014)

industrie produziere innerhalb eines stetig enger werdenden Korsets dank «überdurchschnittlicher Effizienz» zwar noch erstaunliche Resultate. Zum Beispiel konnten dank grösseren Flugzeugen mit weniger Starts und Landungen mehr Menschen befördert werden. Dieser Trend lasse sich aber nicht unendlich fortschreiben. Längerfristig müsse an den Schweizer Flughäfen auch ein Wachstum der Flugbewegungen möglich sein, nur um den erreichten Standard halten zu können, sagt Studienautor Markus Schubert und warnt: «Die Erfolge sind keine Selbstläufer.»

Grundsätzlich ortet die Studie bei den Entwicklungsmöglichkeiten die grössten Probleme. Zu den Spitzenzeiten seien die Kapazitäten ausgereizt. Die Gefahr, dass bei weiteren Einschränkungen die Hub-Funktion des Flughafens Zürich und damit die Auswahl an internationalen Strecken Schaden nehme, «ist nicht von der Hand zu weisen», sagt Schubert. Angesichts des Pistenausbaus in Frankfurt und der Pläne in Wien sowie des steigenden Angebots an Langstrecken über die Drehscheiben-Flughäfen in der Golfregion verliere Zürich «zunehmend Wettbewerbsfähigkeit».

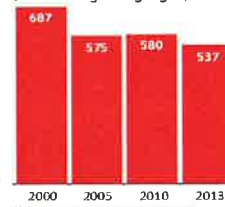
Flugzeuge werden grösser, der Verkehr sinkt

Zahl der durchschnittlich beförderten Passagiere pro Flugbewegung



Quelle: ITP, 2015

Zahl der Starts und Landungen an Schweizer Flughäfen (in 1000 Flugbewegungen)



Quelle: ITP, 2015