

Zürichsee Zeitung

28. April 2005

«Ostanflug wird nicht voll genutzt»

Berlin: Deutscher Verkehrsminister Stolpe gegen Verknüpfung von Swiss-Übernahme und Verhandlungen

Für den deutschen Verkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) ist die Frage der Lärmbelastung nicht eine Frage der Kopffzahlen, sondern der Auswirkungen. Nach wie vor laufe ein grosser Teil der Tiefanflüge über Süddeutschland. Bei der Frage einer gleichmässigen Verteilung sind laut Stolpe die Ostanflüge noch nicht ausreichend berücksichtigt worden.

HELMUT UWER

Hat die Übernahme der Swiss durch die Lufthansa die Situation für den Flughafen Zürich verändert?

Manfred Stolpe: Ich glaube, die Chancen für Swiss und Zürich werden dadurch besser. Wenn zwei so leistungsfähige Partner des Luftverkehrs sich zusammentun, dann sind die Karten für beide besser. Daraus werden sich positive Entwicklungen ergeben. Was es nicht gibt, ist ein Automatismus aus dieser Wirtschaftsfusion im Blick auf die Fragen, die Deutschland und die Eidgenossenschaft klären wollen, wie zum Beispiel die Beeinträchtigung der Anwohner und Fragen der Luftsicherheit. Diese Fragen müssen unabhängig erörtert werden.

Gibt es Anfragen von Seiten der Lufthansa, wieder verstärkt über Süddeutschland anfliegen zu können?

Die gibt es nicht. Damit rechne ich auch nicht. Wir haben der Lufthansa gesagt, dass wir erstens Interesse haben, dass der Hub Zürich zukunftssicher ist. Zweitens wollen wir darauf achten, dass eine gerechte Belastung der betroffenen Regionen erfolgen sollte. Diese Belastungsfrage kann aber nicht eine Frage der Kopffzahlen, sondern muss eine der Auswirkungen sein.

Was heisst gerechte Belastung?

Wir haben von deutscher Seite handeln müssen, weil der Staatsvertrag nicht zustande gekommen ist. Ich habe in meiner Dienstzeit zwei Ereignisse gehabt, die mich ausserordentlich betroffen gemacht haben. Das eine war die Erkenntnis, dass die deutsche Industrie mit der Maut nicht so vorankam. Das zweite war das Scheitern des Staatsvertrages. Er war ein Kunstwerk des Kompromisses. Er hat allen weh getan. Aber er hätte die Chance gehabt, eine zwischenstaatliche Regelung zu schaffen. Den Weg hat das schweizerische Parlament verbaut, deshalb mussten wir eine Verordnung ziehen. Und im Juni 2003 haben wir eine Absprache getroffen, in Schritten Lösungswege zu finden. Dazu gehört neben der Ertüchtigung der Anflugmöglichkeiten über der Schweiz, also auch des Südanfluges, auch eine Ertüchtigung des Ostanfluges über der Schweiz.

Was heisst das konkret?

Auf Sicht wird man zusehen müssen, dass es drei Anflugwege gibt, um eine Verteilung zu erreichen. Bis jetzt wird immer noch ein grosser Teil der Tiefanflüge über den süddeutschen Raum abgewickelt, und es gibt lediglich einige geschützte Zeiten. Wir blockieren Zürich damit

übrigens nicht. Wir müssen darauf achten, dass der Tourismus, die Existenzgrundlage des süddeutschen Raumes, nicht zerstört wird. Das wäre, wenn man in die Richtung gehen würde, wie es der südliche Ballungsraum von Zürich gerne haben würde. Die Frühflüge hatte man zuvor sehr stark von Norden her vorgenommen. Deshalb war es gerecht, das umzuverteilen.

Ist die jetzige Regelung sakrosankt?

Für uns ist ein wichtiger Gesichtspunkt, dass wir nicht wieder neue Belastungen für die Bevölkerung im süddeutschen Raum akzeptieren können. Das Prinzip der Gerechtigkeit ist für uns wichtig. Die Menschen, die dort leben, sind ja nicht gegen Zürich. Aber sie erwarten eine gleichmässige Verteilung der Anflüge. Da ist eine Karte noch nicht voll genutzt, das ist der Ostanflug.

Könnten Sie sich vorstellen, dass man den gescheiterten Staatsvertrag wieder ausgräbt?

Gegenwärtig ist das kein Thema. Die Schweiz hat den Staatsvertrag seinerzeit nicht ratifiziert.

Wann treffen Sie Bundesrat Leuenberger wieder?

Wir werden uns ganz sicher bei den verschiedenen internationalen Gremien treffen, vermutlich schon im Mai in Moskau. Wenn wir uns treffen, werden wir verschiedene Fragen wie diese erörtern. Dazu zählen Fragen der Flugsicherheit. Im Laufe eines Jahres wollen wir zudem überprüfen, ob es neue Entwicklungen gibt, die berücksichtigt werden müssen.

Sie haben vereinbart, dass bis Jahresende eine neue Regelung zustande kommen soll?

Nein, wir wollen dann eine Auswertung der gegenwärtigen Verhandlungen auf Fachebene vornehmen. Im Ergebnis darf es aber keine zusätzlichen Belastungen für Süddeutschland geben.

Die Schweiz fordert, dass Zürich wie ein deutscher Flughafen behandelt werden soll...

Ich würde mir diese Formulierung nicht zu Eigen machen. Es steht aber ausser Frage, dass Zürich ein wettbewerbsfähiger, leistungsfähiger Flughafen bleibt und vergleichbar ist mit Frankfurt und München. Die andere wichtige Frage ist, wie wir die Bevölkerung Südwestdeutschlands vor unverhältnismässiger Belastung schützen.

In der Schweiz ist oft von Tauschhandel die Rede...

Ich lese davon mit Interesse in den Zeitungen. Ich empfinde das als positives Mitdenken. Ich räume derartigen Überlegungen aber keine Chancen ein.

«Wir haben der Lufthansa gesagt, dass der Hub Zürich zukunftssicher sein muss»

«Den Weg zu einer zwischenstaatlichen Regelung hat das schweizerische Parlament verbaut. »