

Zum Flughafen Zürich

Bundesrat Moritz Leuenberger bei der Eröffnung der 5. Bauetappe am Flughafen Zürich im Rahmen der Unique-Erlebnistage

Kloten, 10.9.04

Vor wenigen Wochen prangte im „Tages Anzeiger“ die Überschrift „Unique vermisst Leuenbergers Liebe!“ Ich bin sicher, der Flughafen war mit dieser journalistischen Zuspitzung nicht einverstanden. Ein Flughafen lebt schliesslich von Luft und nicht von Liebe, schon gar nicht von der Liebe eines Bundesrates. Dennoch bohrt seither in mir die Frage, ob denn nicht doch ein Körnchen Wahrheit in diesem Titel stecke. Noch heute scheint es für den Flughafen ein Trauma zu sein, dass ich bei seinem 50-Jahr-Jubiläum von Nachhaltigkeit sprach und neben der wirtschaftlichen Bedeutung des Flugverkehrs auch das Wort Fluglärm in den Mund nahm. Das wurde mir bei der Vorbereitung des heutigen Tages wieder bedeutungsvoll in Erinnerung gerufen.

Unsere Standpunkte sind ganz offensichtlich nicht dieselben. Doch das muss so sein.

1. Verschiedene Rollen und Kompetenzen

Flughafen und Bund dürfen kein Liebespaar sein. All zu viele würden sonst eifersüchtig: Anwohner, Kantone, Passagiere, all die verschiedenen Teilnehmer der Wirtschaft mit ihren verschiedenen Interessen, die von einander auch wieder abweichen – KMU, Multis, Arbeitnehmer, die Tourismusbranche. Alle haben je ihre Rolle und sie müssen diese auch wahrnehmen.

Der Flughafen nimmt seine Interessen wahr, die Swiss die ihren, die Kantone vertreten ihre Anliegen und der Bund die seinen. Von daher ist es völlig natürlich, dass im Konsultationsverfahren zum Bericht über die Luftverkehrspolitik gegensätzliche Meinungen und Anliegen vertreten werden. Ich habe mit den Stellungnahmen des Kantons Zürich und des Flughafens nicht die geringste Mühe.

2. Bericht über die Luftverkehrspolitik

Der Bericht betrifft die schweizerische Luftfahrt und nicht nur die zürcherische.

- Der Bericht ist in Konsultation. Wir wollen die Meinung aller Beteiligten kennen. (Dass diese uns unter Absingen wüster Lieder gleich in einem Zeitungsinserat kundgetan wird, das von Flugverkehrskreisen bezahlt worden sei, wäre nicht unbedingt nötig - aber selbstverständlich zulässig. Jeder handelt nach seiner Façon.)
- Der Bericht zur Luftfahrtpolitik zeigt bei den umstrittensten Fragen verschiedene Varianten auf. Es ist allerdings falsch, sich nur auf eine Variante zu stürzen und zu behaupten, nur sie wolle der Bund.

3. Der Landesflughafen und der Bund

Jedes Unternehmen – ob im Bank-, im Post- oder im Fluggeschäft – ist in einem gesellschaftlichen Umfeld tätig und von diesem abhängig. Kein Unternehmen kann es sich leisten, seine Politik einzig auf die Aktionäre auszurichten. Die Anliegen der Anwohner, der Nachbarn, die öffentliche Meinung überhaupt, bestimmen das Geschäftsgebaren eines Unternehmers. Das gilt für eine Industrie, für ein Dienstleistungsunternehmen genauso wie für einen Flughafen. Betriebe des Flugverkehrs sind noch viel mehr als andere vom politischen Geschehen abhängig.

Ich sage dies heute, am Vorabend des 11. Septembers, der dem Flugverkehr diese Abhängigkeit vom Weltgeschehen und von der Politik drastisch in Erinnerung rief und für die heutige Nutzung der 5. Ausbaustufe einen entscheidenden Einfluss hatte.

Die Landesflughäfen sind von nationaler Bedeutung. Was hier geschieht, beeinflusst die Volkswirtschaft und die Lebensqualität weit über die Kantons- und auch über die Landesgrenzen hinaus.

Es sind jedoch die Standortkantone, welche - vor allem in ihrer Rolle als Hauptaktionäre - über die Landesflughäfen bestimmen.

Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen: Es ist für den Trägerkanton gar nicht möglich, alle Interessen unter einen Hut zu bringen. Was für den Flughafen gut sein mag, widerspricht gelegentlich den Bedürfnissen der Wohnbevölkerung. Und was diese möchte, wird von den benachbarten Kantonen abgelehnt - oder von Regionen jenseits der Landesgrenze.

Es braucht eine einheitliche und koordinierte Infrastrukturplanung, die auf die Interessen des ganzen Landes abgestimmt ist. Das setzt voraus, dass der Bund mehr Einfluss nehmen kann - auf die Raumplanung zum Beispiel, aber auch auf die Ausgestaltung des Flughafenbetriebs. Dabei ist eine von mehreren Varianten die Übernahme der Trägerschaft der Landesflughäfen durch den Bund.

Von einer „Verstaatlichung“ kann dabei keine Rede sein. Eine solche Aussage findet sich in keiner Stellungnahme des Bundes.

4. Zur Frage des Hubs

Für die Schweiz sind möglichst gute Anbindungen ans Ausland wichtig. Direktflüge sind eine gute Anbindung. Aber es gibt auch andere wichtige Kriterien, zum Beispiel die Pünktlichkeit oder der Zeitpunkt der Ankunft. Unter Umständen bietet ein Flug mit Umsteigen in diesem Sinne mehr.

Denn den allermeisten Passagieren geht es immer noch um zuverlässige und rasche Flugverbindungen, nicht um das Shopping im Flughafen.

Viele direkte Flüge können nur mit Transitpassagieren gefüllt werden, womit ein Hub entsteht. Ein Hub ist aber kein Selbstzweck.

Ob die Verbindungen mit einem Hub hergestellt werden oder auf andere Weise, entscheidet nicht der Bund, sondern die Fluggesellschaft und ihre Passagiere, also der so genannte Markt.

Findet die Fluggesellschaft nicht genügend Passagiere, schafft der Markt also keinen Hub, wird der Bund nicht unterstützend eingreifen, um ihn am Leben zu erhalten. Denn im Unterschied zum übrigen öffentlichen Verkehr betrachtet der Bund bis jetzt den Linienverkehr nicht als Service public. (Ich weiss, die Zürcher Inzeratenpartei und diejenigen, die das Inserat bezahlt haben, sind anderer Meinung; auch darüber kann selbstverständlich diskutiert werden.)

Der Bund will also nicht den Hub selber schaffen, jedoch die nötigen Rahmenbedingungen, damit ein Hub möglich ist. Rahmenbedingungen sind zum Beispiel Lärmgrenzwerte oder das Betriebsreglement und sie sollen nicht etwa bedingungslos geschaffen werden, sondern in Anwendung der Gesetze, wie etwa der Raumplanung und des Umweltschutzes, nachhaltig also. Aber den Hub selber, den kann und will der Bund nicht schaffen. Das tut die Fluggesellschaft und ihre Passagiere - oder eben der Markt.

5. Fluglärm kanalisieren oder verteilen?

Wenn wir einen Flughafen auf dem Reissbrett entwerfen könnten, dann würden wir die Flugzeuge natürlich über ein Gebiet lenken, in dem niemand wohnt. Die Realität sieht anders aus: Überall um den Flughafen Zürich herum leben Menschen.

Die zweitbeste Lösung könnte sein: Wir konzentrieren den Lärm dort, wo am wenigsten Menschen leben. Das wäre im Norden. Doch auch dieser Lösung stehen Realitäten entgegen.

Angenommen, es würde nur noch auf den Nordpisten gelandet und gestartet:

- § Das hiesse erstens: Deutlich weniger Starts und Landungen, damit die Flugzeuge sicher aneinander vorbei manövriert werden können.
- § Die zweite Realität besteht darin, dass der Flughafen in den deutschen Sperrzeiten schlicht geschlossen wäre. Es gäbe während der Woche keine Flüge zwischen 21 Uhr abends und 7 Uhr morgens, am Wochenende keine zwischen 20 Uhr abends und 9 Uhr morgens. Die Folge: Die meisten Interkontinentalflüge würden auf andere Flughäfen ausweichen, und damit wäre nicht nur ein Hub, sondern die Existenz des Flughafens gefährdet.
- § Drittens müsste der Flughafen bei all jenen Wind- und Wetterlagen geschlossen werden, welche eine Landung von Norden nicht zulassen.

Eine reine Kanalisierung der Flüge im Norden ist heute also unrealistisch und bleibt ein Schlagwort, welches so nicht umgesetzt werden kann. Wir kommen um eine gewisse Verteilung der An- und Abflüge nicht herum, selbst wenn wir die Kanalisierung grundsätzlich lieber hätten.

Wie diese Verteilung aussehen soll, wird nach dem Scheitern der Mediation im Rahmen des SIL-Prozesses festgelegt. Dabei werden ohne Vorurteile auch neue Betriebskonzepte geprüft. Dazu gehören der gekröpfte Nordanflug oder Relief. Auch sie müssen sich an den Realitäten messen lassen, das heisst an der rechtlichen, technischen und politischen Machbarkeit.

Politik ist die Kunst des Möglichen. Was nützt es den Betroffenen, wenn mutige Bekenntnisse für die eine bzw. die andere Variante abgelegt werden? Wir brauchen Konzepte, die realistisch und umsetzbar sind. Jedes Gesuch für den zukünftigen Betrieb des Flughafens muss diesen Realitäten Rechnung tragen, die unangenehmen Fakten – technische, hoheitliche, topografische – dürfen nicht aus lokalpolitischen Gründen ausgeblendet werden.

6. Das Verhältnis zu Deutschland

Der Flughafen wird für den Landeverkehr auf den Norden angewiesen bleiben. Der gerichtliche Weg gegen die einseitige Verordnung war bisher nicht erfolgreich. Um die Situation zu verbessern, braucht es das Gespräch mit Deutschland, Erfolg kann nur haben, was auch die süddeutsche Bevölkerung akzeptiert.

Wir müssen also mit Deutschland zu einer Einigung kommen und dazu müssen wir verhandeln.

Doch da müssen wir auch wieder Realitäten zur Kenntnis nehmen.

Es kann nicht öffentlich verhandelt werden. Denn es gibt in Deutschland nicht eine homogene Meinung. Süddeutschland und Berlin haben nicht die gleichen Interessen.

Für ein Verhandlungsergebnis braucht es sodann das Einverständnis beider Parteien und später dann auch der interne Wille zur Umsetzung.

Wir können uns auf ein allfälliges Ergebnis nicht heute fixieren. Heute müssen wir von den jetzigen Realitäten ausgehen.

7. Lernen vom Ballett

Wir leben alle vom Flugverkehr.

Als Folge davon müssen wir auch mit dem Flugverkehr leben.

Dass dies nicht einfach ist, hat uns das Scheitern der Mediation gezeigt.

Es geht wohl nicht gerade um Liebe, aber es geht doch darum, verschiedene Positionen zu versöhnen und gemeinsame Schritte zu wagen.

Wohl deshalb ist als anschliessender Beitrag an die politischen Interventionen ein Ballett vorgesehen. Schauen wir uns dieses an. Vielleicht lernt es uns etwas.