

NACHGEFRAGT
BEI ...

Josef Felder
Chef der
Flughafenbetrei-
berin Unique



«Der ‹Gekröpfte› ist eine Frage der Muskeln»

Worum geht es bei der von Luftamts-Direktor Raymond Cron erwähnten «Aeronautical study» zum gekröpften Nordanflug? Nicht um Deutschland, sondern um die Sicherheit eines gekröpften Nordanflugs: Dieser darf keine Risiken beinhalten. Es geht also um eine vertiefte Sicherheitsüberprüfung.

Wo liegt denn das eigentliche Konfliktpotenzial mit Deutschland? Laut den heute gültigen Vorschriften der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) kann der gekröpfte Nordanflug so geflogen werden wie beantragt – die Schweiz muss Deutschland also nicht um Bewilligung bitten.

Deutschland könnte dann aber als «unfriendly act» eine Sperrzone über Süddeutschland verhängen. In diesem Falle wäre auch der einzuhaltende Grenzabstand grösser als heute, und der «Gekröpfte» wäre nicht mehr möglich wie geplant. Deshalb argumentiert Bundesrat Leuenberger, wir kämen nicht um eine Einwilligung Deutschlands herum. Bei der Verhängung einer Sperrzone hätten wir tatsächlich ein Problem.

Die Schwierigkeiten des «Gekröpften» sind also nicht technischer, sondern politischer Art? Ja.

Was geschieht, wenn Deutschland eine Sperrzone einrichtet? Dann stellt sich die Frage, ob die Schweiz das so akzeptiert. Es gibt keine Rechtsvorschriften, wonach man für das Einrichten einer Sperrzone einen stichhaltigen Grund haben muss.

Die Schweiz ist also auch mit der Idee eines gekröpften Nordanflugs in der schlechteren Position?

Ja. Wir sind auf den Goodwill der Deutschen angewiesen. Wenn sie wollen, können sie auch den «Gekröpften» verhindern. Die Verhängung einer Sperrzone nach 60 Jahren der Überflüge käme allerdings einer Kriegserklärung an die Schweiz gleich. Sie könnte diplomatisch oder juristisch dagegen vorzugehen versuchen.

Gibt es juristische Präjudizien für eine solche Situation? Nein – sie ist sehr ungewohnt.

Welchen Wert haben denn die Schweizer Studien für einen «Gekröpften» überhaupt noch? Deutschland hat sich ja bereits dagegen ausgesprochen. Es ist eine Frage des Muskelspiels. Denn immerhin kann die Schweiz dieses Anflugverfahren nach heutigen ICAO-Regeln anwenden. Wenn wir uns jetzt gleich beeindruckt liessen, würden wir nochmals in die Knie gezwungen!

Wann könnte der gekröpfte Nordanflug realisiert werden? Technisch, nach Bestätigung durch die Aeronautical study, in ein paar Monaten – wir haben das Verfahren mit Entzug der aufschiebenden Wirkung von Einsprachen beantragt. Entscheidend ist aber das Vernehmlassungsverfahren durch den Bund. Eine zeitliche Prognose für den politischen Prozess wage ich nicht.

INTERVIEW: ANDREAS WIDMER

Leuenberger fordert Gespräche

Bundespräsident Moritz Leuenberger hat Deutschland zu neuen Gesprächen über den Fluglärmstreit. Das Problem belastet die schweizerisch-deutschen Beziehungen massiv, sagte der Verkehrsminister am 1. Schweizerischen Luftfahrtkongress.

KLOTEN – «Wir haben ein Problem mit den Beschränkungen im süddeutschen Luftraum, und ich erwarte, dass die deutschen Nachbarn unsere Anliegen endlich ernst nehmen», sagte Leuenberger vor rund 350 Vertretern der Luftfahrtbranche. Schliesslich seien die Wahlen sowohl in Berlin als auch in Stuttgart vorbei. Damit sei es auch an der Zeit, dass sich die neue deutsche Regierung an die vorüber einem Jahr getroffene Vereinbarung mit dem früheren Verkehrsminister Stolpe für neue Gespräche gebunden fühle. «Ein anderes Verhalten widerspräche einer guten Nachbarschaft und würde von vielen Schweizerinnen und Schweizern nicht länger verstanden», betonte der Bundespräsident. Deutschland müsse nun Hand zu einer besseren Lösung bieten.

Konzessionen beiderseits

Aber auch die Schweizer Seite müsse bei neuen Gesprächen über die Anflüge via süddeutsches Gebiet auf den Flughafen Zürich «verhandlungsbereit und ergebnisoffen» sein und dürfe nicht einfach an Maximalforderungen festhalten. Der Flughafenkanton Zürich habe die Anliegen der deutschen Nachbarn zu lange nicht ernst genommen, und die Flughafenbetreiberin Unique habe vorgegaukelt, die Probleme liessen sich gerichtlich lösen. Daraufhin habe Deutschland auf seine eigene Souveränität gepocht und einseitige Einschränkungen verfügt, die den Zürcher Flughafen nun im Konkurrenzkampf mit Frankfurt und München behinderten und seine Entwicklungschancen beschränkten.

Gekröpfter nur mit Plazet

Es dürften auch keine falschen Hoffnungen geweckt werden: «Die gekröpften Nordanflüge können, so wie sie beantragt wurden, nur mit Einwilligung Deutschlands geflogen werden.» Es zahle sich auf die Länge nicht aus, so etwas auszublenden und die unbegründete Hoffnung zu erwecken, dieses Anflugverfahren könne demnächst eingeführt werden.

Der Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (Bazl), Raymond Cron, präzisierte auf Nachfrage des «Landboten», beim gekröpften Nordanflug handle es sich gegenwärtig um ein Gesuch des Flughafens Zürich ans Bazl als Bewilligungsinstanz. Bei der Prüfung der ursprünglichen Eingabe habe sein Amt realisiert, dass der beantragte Anflug nur mit der Zustimmung Deutschlands geflogen werden könnte, weil er deutschen Luftraum (der nicht identisch ist mit der Landesgrenze, die Red.) beansprucht. «Als wir das im Bazl merkten, teilten wir es Unique mit.

Nordanflüge: neuer Check

«Jetzt sind Unique und Skyguide am Studieren, ob es ein Verfahren gibt, das keinen deutschen Luftraum beansprucht.» Dies sei im Endeffekt ei-

ne Sicherheitsfrage, denn um diesen Anflug zu ermöglichen, müsse man internationale Sicherheitsmargen reduzieren. Dazu werde gegenwärtig in einer «Aeronautical study» der Nachweis gesucht, dass das Anflugverfahren trotzdem noch sicher sei (vgl. «Nachgefragt» mit Josef Felder).

180 000 Arbeitsplätze

Der 1. Schweizerische Luftfahrtkongress wurde vom Wirtschaftsverband Economiesuisse mit Partnern aus der Luftfahrtindustrie organisiert. Man habe die Probleme der Schweizer Luftfahrt von verschiedener Seite beleuchtet und die volkswirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs unterstreichen wollen, sagte Verbandsdirektor Rudolf Ramsauer an einem Medienbriefing. 180 000 Arbeitsplätze und eine jährliche Wertschöpfung von 26 Milliarden pro Jahr seien in der Schweiz direkt und indirekt vom Luftverkehr abhängig.

Angesichts der starken internationalen Konkurrenz ruft die Luftfahrtbranche nach einer Verbesserung der

Rahmenbedingungen. Hier sei die Politik gefordert, erklärte Paul Kurus, Präsident von Aerosuisse, dem Dachverband der Schweizer Luftfahrt. Als Beispiele nannte er die Abgeltung von Schweizer Flugsicherungsleistungen im Ausland, die Verwendung der Mineralölsteuerschläge auf Flugtreibstoffe zu Gunsten der Luftfahrt und vorab die Übernahme der Sicherheitskosten durch die öffentliche Hand.

Franz gegen Initiative

Thema zahlreicher Voten in einem anschliessenden Podiumsgespräch war die von Fluglärmgegnern eingereichte Plafonierungsinitiative, die eine Beschränkung der jährlichen Flugbewegungen am Zürcher Flughafen auf 250 000 verlangt.

Wenn dieses Volksbegehren angenommen würde, könnte die Swiss ihr Netzwerk nicht mehr wirtschaftlich betreiben, sagte Swiss-Chef Christoph Franz, und langfristig wäre sogar ihre Existenz gefährdet.

ANDREAS WIDMER



Leuenberger: «Die gekröpften Nordanflüge können so wie beantragt nur mit Einwilligung Deutschlands geflogen werden.» Bild: key

Badestrände feiern ihr Comeback

Die Schweizer buchen vermehrt klassische Badeferien, und auch Reisen in die USA sind wieder begehrt.

ZÜRICH – Kuoni, Hotelplan und TUI Suisse verzeichnen bei den Badeferien-Buchungen ein Wachstum von 10 Prozent oder höher, wie eine Umfrage der Nachrichtenagentur AWP ergab. Dabei erfreuen sich die klassischen Mittelmeerländer Spanien – insbesondere die Kanaren und Balearen – sowie Griechenland bei allen drei grossen Schweizer Reisean-

biern wieder grosser Beliebtheit. Auch Zypern, Kroatien und Italien fallen unter den Kurzstrecken-Destinationen bei einem Grossteil der Anbieter positiv auf. Im Langstrecken-Geschäft richten die Reisenden aus der Schweiz ihren Blick wieder verstärkt über den grossen Teich: Die Vereinigten Staaten sind als beliebte Reisedestination zurück.

Familien auf Charter-Flügen

Hotelplan verzeichnet ausserdem weiterhin hohe Buchungszahlen für Kanada, und bei Kuoni zählt die Dominikanische Republik zu den Desti-

nationen mit den höchsten Passagierzahlen. Wie die hoch im Kurs liegenden Destinationen bereits erahnen lassen, erholen sich Schweizer Touristen vermehrt wieder mit Badeferien. Und sie tun es mit Kind und Kegel: So sind die Familienangebote von TUI und Hotelplan besonders beliebt. «Wir haben die Familien zurück auf die Charter-Flüge gebracht», sagt Hotelplan-Sprecher Hanspeter Nehmer. Im 2006 können sich denn auch schon 25 000 Kinder auf Ferien mit Hotelplan – respektive mit Mami und Papi – freuen.

Die vom Tsunami betroffenen Gebiete in Asien haben sich wieder erholt und liegen laut Kuoni-Sprecher Peter Brun auf dem Niveau der «Vor-Tsunami-Saison». So zählen zum Beispiel auch die Malediven wieder zu den beliebtesten Destinationen von Kuoni. Starke Asien-Buchungszahlen für die Sommersaison beobachtet auch Hotelplan. Ebenfalls die Gunst der Kundschaft genießt bei TUI Suisse und Kuoni das Reiseziel Ägypten – trotz des Terroranschlags in Dahab Ende April. Die Reisenden würden heute «moderater» auf solche Nachrichten reagieren als früher, meint TUI-Sprecher Roland Schmid in diesem Zusammenhang. «Die Kunden und Kundinnen haben sich meist schon im Voraus Gedanken über diese Thematik gemacht. Sie sind sich daher bewusst, dass so etwas geschehen kann.» (sda)



Sonne, Sand und Meer: Vor allem Spanien und Griechenland sind wieder in. Bild: key

INKÜRZE

Sterne nicht vom Tisch

ZÜRICH – Der Restaurant- und Hotelverband Gastro Suisse verzichtet bei seinem Hotelklassifikationssystem nur vorerst auf die Verwendung von Sternen. Das Projekt Hotelklassifikation werde fortgeführt, wie Gastro Suisse gestern mitteilte.

Kim muss hinter Gitter

SEOUL – Der frühere Chef des zusammengebrochenen südkoreanischen Auto-Konzerns Daewoo, Kim Woo Choong (Bild), ist zu zehn Jahren Gefängnis verurteilt worden. Zudem muss der 69-Jährige die astronomische Summe von 28 Milliarden Franken Entschädigung zahlen. Kim ist für eine der grössten Firmenpleiten der Welt verantwortlich: Der Daewoo-Konzern war 1999 unter Milliardenschulden zusammengebrochen.



Tieferer Mobilfunkkrise

LONDON – Der Mobilfunkkrise Vodafone hat den grössten Verlust der britischen Wirtschaftsgeschichte eingefahren. Letztes Jahr häufte er einen Nettoverlust von 32 Milliarden Euro an. Hintergrund sind immense Abschreibungen für ausländische Konzerntöchter. (ap/sda)