

suedkurier.de - 24.08.2007

Bereit zum Abheben

Lufthansa-Chef Wolfgang Mayrhuber sagt der Luftfahrt eine große Zukunft voraus

VON MORITZ OEHL

Lärm, Emissionen, ruinöser Wettbewerb und die stets vorhandene Terrorgefahr - obwohl die Luftfahrtbranche die große Krise nach dem 11. September 2001 überwunden hat, steht das Fliegen längst nicht im besten Licht. Voller Optimismus schaut dagegen Wolfgang Mayrhuber, Vorstandsvorsitzender der Lufthansa AG, in die Zukunft. Gerade die europäische Luftfahrtindustrie habe durch verschiedene Herausforderungen die Chance, ihre Spitzenposition zu halten, erklärte der 60-Jährige im schweizerischen Ermatingen.

Vor allem in Asien sieht Lufthansa-Chef Wolfgang Mayrhuber Wachstumspotential und Chancen für die europäische Luftfahrt. Im Bild Passagiere kurz vor dem Abflug in Hong Kong.

Bild: AFP

Die Zukunft des Fliegens liegt für Mayrhuber in asiatischen Ländern, allen voran China. "Das ist ein großes Potential für die Branche", sagt er. Schließlich habe China bisher nur so viele Passagiere wie Deutschland - und das bei über 1,6 Milliarden Einwohnern. Aber auch in Europa und Nordamerika, den zwei Ursprüngen der Luftfahrt, in denen heute zusammen über 70 Prozent des weltweiten Luftverkehrs stattfindet, sieht Mayrhuber noch Potential. Die Zeiten, in denen Fliegen etwas für die Elite war, seien schließlich vorbei. Die Luftfahrt stehe daher erst am Anfang ihrer Entwicklung. Sie werde zur "Verbindung zwischen Menschen, Völkern, Industrie und Handel". In der Pflicht sieht der Vorstandsvorsitzende der Lufthansa dabei die europäischen Flugzeughersteller und Flugunternehmen: "Um das Mobilitätsbedürfnis der Menschen zu befriedigen, müssen aus Europa heraus Antworten gefunden werden".

Dass dazu Anpassungen nötig sind, verschweigt der Chef des 94000 Mitarbeiter starken Unternehmens Lufthansa nicht. Größere Flughäfen und Flugzeuge seien bei steigenden Passagierzahlen genauso wenig zu umgehen wie eine europaweit einheitliche Flugsicherung. "Wäre der Luftraum nicht hoheitlich aufgeteilt, könnten rund 12 Prozent Treibstoff eingespart werden", erklärt Mayrhuber. Vor allem in Europa bereite die Erweiterung von Flughäfen oft Probleme. Dies könnte zum "Damoklesschwert" für die Branche werden. "3 Kilometer Startbahn bringen sie in die ganze Welt, drei Kilometer Autobahn nur drei Kilometer weit", so sein Vergleich. Auch milliardenschwere Subventionen für den Schienenverkehr seien nicht zwingend nachzuvollziehen. "Diese Gelder sind falsch platziert. Die Bahn ist keine Hochtechnologie, auch wenn sie eine gute Ergänzung zum Flugzeug sein kann".

Allen Zukunftschancen zum Trotz werde der Luftfahrtbranche jedoch noch immer mit Skepsis begegnet. Vor allem aufgrund der Klimaschutzdiskussion habe man viel mit Vorurteilen zu kämpfen. "Das hat eher mit Psychologie als mit Logik zu tun", so Mayrhubers Erklärung. Dabei habe auch ein Unternehmen wie die Lufthansa durchaus Interesse, mit dem Image der Schmuddelflieger

aufzuräumen und die eigene Ökobilanz zu verbessern. "Alles, was Treibstoff reduziert, geht direkt in unser Ergebnis ein", sagt der 60-Jährige.

Umweltbewusstsein erkennt man daher auch bei dem Unternehmen mit dem Kranich im Logo: So verbrauche die neue Flugzeug-Flotte des Konzerns nur noch 3 anstelle von 4,4 Litern Kerosin pro Passagier und 100 Kilometer, erklärt Mayrhuber. Mit der Konzern-Vision, in 50 Jahren emissionsneutral zu fliegen, unterstreicht der Österreicher die Bedeutung des Umweltschutzes. Neben der Entwicklung effizienterer Flugzeuge sei bei diesem Thema jedoch auch die Politik in der Verantwortung. "Die Luftraumordnung muss optimiert werden. Auch international sollten keine Umwege geflogen werden", so der Lufthansa-Chef. Gerade einmal drei Anflugschneisen nach China, so Mayrhuber weiter, seien alles andere als optimal.

Auch am Hochrhein wird das Problem der Hoheit über Lufträume heiß diskutiert. Grund ist der von Schweizer Behörden geplante "gekröpfte Nordanflug" auf den Flughafen Zürich-Kloten, einen der drei zentralen "Hubs" der Lufthansa in Europa. Deutsche und Schweizer fürchten eine hohe Lärmbelastung entlang des Rheins. Sorgen, für die Mayrhuber Verständnis hat. "Die Anflughematik muss insgesamt umweltverträglicher gestaltet werden", fordert er in seinem Vortrag. Einer Verringerung der Anflüge auf Zürich-Kloten auf 250000 im Jahr, die von den Schweizern im November mit einer Volksabstimmung beschlossen werden könnte, steht der Lufthansa-Chef jedoch entschieden entgegen. "Der Flughafen in Zürich ist ein Segen für die Schweiz. Hier werden wir unsere ganze Kraft reinstecken. Dass die Schweizer sich ihren eigenen Ast absägen, traue ich Ihnen nicht zu", sagt er mit der Gelassenheit, mit der er als Chef eines erfolgreichen Luftfahrtunternehmens sprechen muss .

Diesen Artikel finden Sie im Online-Angebot unter
http://www.suedkurier.de/nachrichten/wirtschaft_sk/art948,2765762

© SÜDKURIER

Alle Rechte vorbehalten

Vervielfältigung nur mit Genehmigung der SÜDKURIER GmbH
