



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'007
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 43
Fläche: 125'810 mm²

Aerosuisse-Forum der Luftfahrt zur Nachhaltigkeit der Luftfahrt

Enge Grenzen beflügeln

Nach dem ersten Auftritt der neuen Verkehrsministerin, Bundesrätin Doris Leuthard, vor der Schweizer Luft- und Raumfahrtbranche anlässlich des Aerosuisse-Forums der Luftfahrt (siehe SkyNews.ch 11/2011), fand im Anschluss daran am 14. Oktober im Verkehrshaus Luzern eine Diskussionsrunde statt. Fazit: Die engen Grenzen beflügeln die Schweizer Luftfahrt.

Report von Hansjörg Bürgi

Ist eine nachhaltige Schweizer Luftfahrt eine Perspektive, oder eine Illusion? Am Forum der Luftfahrt am 14. Oktober im Verkehrshaus Luzern nahmen Swiss-CEO Harry Hohmeister, BAZL-Direktor Peter Müller, Jean-Marc Thévenaz, CEO von EasyJet Switzerland und Robert Deillon, Genfer Flughafendirektor und Präsident der Swiss International Airports Association SIAA teil. Die Gesprächsleitung oblag dem Aviatikjournalisten und Helikopterpiloten Peter Marthaler.

Der Charakter der Swiss

«Alles stöhnt, Harry lacht. Wie machen Sie das Herr Hohmeister?», fragte Peter Marthaler zu Beginn. Das sei ein Stück weit eine Charakterfrage, antwortete Harry Hohmeister. Und das Unternehmen Swiss habe eben Charakter aus der Vergangenheit heraus. Das Grounding vor zehn Jahren stecke noch in den Knochen der Mannschaft. Zudem profitiere die Swiss von einer sehr grossen Erfahrung ihrer Mitarbeitenden. Da unterscheide sie sich eben auch von anderen europäischen Fluggesellschaften, weil sie auf Leute aus der früheren Swissair, der Crossair und vielen anderen Fluggesellschaften zurückgreifen könne. Dann habe Swiss eine sehr gute Flottenpolitik und einen starken Partner, die Lufthansa. Die Airline habe wirklich eine gute Perspektive, fügte Harry Hohmeister an.

BAZL-Direktor Peter Müller wurde gefragt, was ihm denn derzeit Freude und auch Sorgen bereite. «Es macht sehr Spass, in einem derartig dynamischen Departement mit einer derartigen dynamischen Führung von Doris Leuthard zu arbeiten». Peter Müller weiter: «Zudem bin ich froh, dass uns die ICAO letztes Jahr beschieden hat, dass das schweizerische Aviatik-System ein sicheres ist. Wir haben gute Flughäfen, und wir haben ausgezeichnete Fluglinien. Wir haben aber auch kleine Flugplätze, die sich durchkämpfen müssen. Wir haben die Kleinaviatik, die ihren Platz sucht.» Ärger bereitet ihm das Deutschland-Dossier, weil darin die Bewegung fehlt. «Wir haben schon Ideen, wir präsentieren sie auch, aber wir hoffen, dass auch die Gegenseite aktiv wird und aus der Reserve kommt», meinte Peter Müller.

«*Wenn der letzte EasyJet-Flug in Genf landet, ist der letzte Zug bereits abgefahren.* Jean-Marc Thévenaz

SBB bieten zuwenig Züge an

«Jean-Marc Thévenaz, EasyJet-CEO, ist bei Ihnen alles paletti?» Der Genfer freut sich grundsätzlich, dass die Liberalisierung des schweizerischen Flugverkehrs mit der EU

Datum: 21.11.2011



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'007
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 43
Fläche: 125'810 mm²



Fotos: hjb

Unter der Leitung von Peter Marthaler (Mitte) nahmen (von links): SIAA-Präsident Robert Deillon, EasyJet-Switzerland-CEO Jean-Marc Thévenaz, BAZL-Direktor Peter Müller und Swiss-CEO Harry Hohmeister am Podiumsgespräch der Aerosuisse teil.



«Wir sind faktisch öffentlicher Verkehr, und wir leisten einen volkswirtschaftlichen Beitrag, der nicht unerheblich ist: 33 Milliarden Franken pro Jahr», erwähnte Harry Hohmeister.



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'007
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 43
Fläche: 125'810 mm²

stattgefunden hat. Allerdings habe man in den vergangenen Jahren darunter gelitten, dass der schweizerischen Luftfahrt nicht der entsprechende Stellenwert in der Politik zugemessen worden sei. Das widerspiegeln sich beispielsweise auch darin, dass es die Bundesbahnen nicht schaffen, bereits so früh und so spät Züge anzubieten, dass alle Passagiere aus allen Landesteilen jeweils mit dem öffentlichen Verkehr an die Flughäfen gelangen könnten. Jean-Marc Thévenaz ist selbst Pilot und auch als Kommandant auf seinen eigenen Flugzeugen bei EasyJet unterwegs.

Robert Deillon bestätigte, dass, wenn man in Genf mit dem letzten Flieger von EasyJet gelandet sei, eben auch der letzte Zug abgefahren sei. Obwohl in Genf 45 Prozent der Passagiere mit dem öffentlichen Verkehr anreisen, kommt der erste Zug im Genfer Flughafenbahnhof erst um 5.30 Uhr an. In Zürich stellt sich dasselbe Problem. Die der Diskussion beiwohnende Verkehrsministerin Doris Leuthard nahm dies zur Kenntnis.

33 Milliarden Wertschöpfung

«Ist der Luftverkehr öffentlicher Verkehr, der keine Subventionen bezieht, oder ist es eine Industrie, die einfach wachsen muss, ist das das Gesetz der Ökonomie?», wollte Peter Marthaler wissen. Harry Hohmeister: «Auch andere öffentliche Verkehrsmittel machen Lärm. Wenn Sie beispielsweise den Bahnlärm messen, dann kommen Sie unter 85 Dezibel nicht weg. Das ist schon fast derselbe Wert, den heute ein modernes Flugzeug hat. Aber wie auch immer, die Frage stellt sich für mich gar nicht, ob wir öffentlicher Verkehr sind oder nicht. Denn wir sind faktisch öffentlicher Verkehr, weil es darf jeder einsteigen, es gibt keine Beschränkung: Es ist im öffentlichen Interesse, und wir leisten einen volkswirtschaftlichen Beitrag, der nicht unerheblich ist: 33 Milliarden Franken pro Jahr.»

«Wir haben jeden Tag
10 bis 15 Prozent mehr
Treibstoffkosten, weil der
Himmel nicht vernünftig orga-

nisiert ist. Harry Hohmeister

Der einzige Unterschied zu den anderen Verkehrsträgern sei eben, dass sich der Flugverkehr aus eigenen Mitteln finanziere. Das sei soweit in Ordnung, solange die politischen Rahmenbedingungen stimmten, sagte Harry Hohmeister und fuhr fort: «Und dafür kämpfen wir. Das hat nicht nur mit dem Flughafen zu tun, sondern auch damit, was oben am Himmel stattfindet. Ein Stichwort ist der Single European Sky. Auch da kann man mit Europa nicht so glücklich sein, weil seit 15 Jahren viel Geld verschenkt wird. Wir haben jeden Tag 10 bis 15 Prozent mehr Treibstoffkosten, weil der Himmel nicht vernünftig organisiert ist. Das ist sehr ärgerlich, deshalb müssen wir weiter an den politischen Rahmenbedingungen arbeiten», antwortete Harry Hohmeister.

Zur Frage der Gewinnmaximierung meinte er: «Wir haben nicht nur einen unternehmerischen, sondern auch einen volkswirtschaftlichen Auftrag zu erfüllen. Für mich steht nicht die Gewinnmaximierung im Vordergrund, sondern, ein Teil der Gesellschaft zu sein.» Da müssten auch die umweltpolitischen, sozialen und kulturellen Interessen dieses Landes respektiert werden. Harry Hohmeister wies auch darauf hin, dass die Swiss diesbezüglich ihre Verantwortung sehr ernst nehmen und als erste Fluggesellschaft die neue C-Series von Bombardier einführe. Der neue Flugzeugtyp halbiere den Fluglärm gegenüber dem Avro. Der Treibstoffverbrauch werde um einen Viertel, der CO₂-Ausstoss jährlich um 90'000 Tonnen verringert.

Wachstum hat gewisse Grenzen

BAZL-Direktor Peter Müller betonte, dass beide Systeme, die Bahn und der Luftverkehr, Systeme des öffentlichen Verkehrs seien. Die Herausforderung bei beiden Systemen sei, dass das Wachstum gewisse Grenzen habe. «Wir haben geographische und räumliche Grenzen, und wir können in der Schweiz keine neuen Pisten bauen. Der Luftraum ist oft so eingeschränkt, das sich eben nicht alle so tummeln können, wie sie es gerne möchten», sagte Peter Müller. Deshalb müsse auch mal schrittweise reguliert werden. «Aber ich glau-



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'007
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 43
Fläche: 125'810 mm²

be an die Schweiz, und es ist eine Qualität dieses Landes, es ist nahezu Weltmeister im Management knapper Ressourcen. Deshalb managen wir so gut», ergänzte Peter Müller. Die Auseinandersetzung, beispielsweise mit den Flughafen-Abstimmungen in Zürich, gehöre eben dazu, so dass man am Schluss ein gutes Resultat habe. Man müsse die knappen Ressourcen geschickt und richtig bewirtschaften, schloss der BAZL-Direktor.

«*Ich glaube an die Schweiz, und es ist eine Qualität dieses Landes, es ist nahezu Weltmeister im Management knapper*

Ressourcen. Peter Müller

«Fühlen Sie sich da unterstützt, oder sind wir gegenüber anderen Ländern, wo EasyJet auch fliegt, benachteiligt?», fragte Peter Marthaler den CEO von EasyJet Switzerland. Jean-Marc Thévenaz antwortete, man habe EasyJet bei ihrem Einstieg in den Schweizer Luftverkehr praktisch keine Chance gegeben. Aber gerade dies habe sie gestärkt und sie zum heutigen Erfolg geführt. Das Businessmodell von EasyJet habe gezeigt, dass man auch in einem Land, in dem alles teurer sei und in dem alles langsamer gehe, auch erfolgreich sein kann. Die Schweiz könnte ihre Stärke so auch exportieren. Leider geschehe das im Moment auf eine falsche Weise, da der Schweizer Franken so stark sei.

«Robert Deillon, man muss sich ja heute über die Grenzen orientieren, wie kommen Sie eigentlich mit ihren Nachbarn auf der anderen Seite der Grenze zurecht?», wollte Peter Marthaler vom Genfer Flughafendirektor wissen. In Genf funktioniere das sehr gut. Denn den Nachbarn sei auch bewusst, dass sie vom Flughafen profitieren. Frankreich brauche den Flughafen Genf jeden Winter, da 80 Prozent ihrer Ski-Urlauber über Genf reisen, und den Flughafen so auch an seine Limiten brächten.

«*Ich denke, es macht keinen Sinn,*

ein Steuersystem anzuwenden, dass weder ökologisch, noch ökonomisch eine Wertschöpfung in der Schweiz hinterlässt. Harry Hohmeister

EU-ETS: wohin geht das Geld?

Das nächste Thema war das europäische Emissionshandelssystem (EU-ETS), welchem ab Januar 2012 auch die Fluggesellschaften in der EU unterworfen sind. Von Harry Hohmeister wollte Peter Marthaler wissen, ob die Swiss von einem Nicht-EU-Land aus offline von diesem System operieren könne? «Wir haben gar keine Wahl. Die Frage ist vielmehr, ob EU-ETS vernünftig ist? Ich denke, es macht keinen Sinn, ein Steuersystem anzuwenden, dass weder ökologisch, noch ökonomisch eine Wertschöpfung in der Schweiz hinterlässt. Ein Thema ist: Wohin geht das ganze Geld? Also wenn wir schon Emissionshandel betreiben, dann soll die Schweiz etwas davon haben», forderte der Swiss-CEO. Wenn es darum gehe Technologien oder den Lärmschutz zu verbessern, dann sei er durchaus dafür, dass dieses Geld in die Forschung und Entwicklung gesteckt werde. «Der alte Grundsatz: Wirtschaftswachstum ist Wohlstand, gilt meiner Meinung nach nicht mehr. Es muss auch einen Beweggrund geben, in neue Technologien zu investieren. So gesehen habe ich vor dem Emissionshandel, wenn er auch vernünftig strukturiert ist, eigentlich keine Angst, weil wir ja sowieso immer den Treibstoffverbrauch verringern wollen», ergänzte Harry Hohmeister.

Peter Müller meinte zum EU-ETS, dass über die Verwendung des Geldes noch nicht entschieden sei. Wichtig sei vielmehr, dass das Emissionshandelsystem weltweit eingeführt würde. Die Ausgangslage sei aber nicht sehr harmonisch: Da sei auf der einen Seite die EU, welche dieses System wolle, aber andererseits mächtige Players auf anderen Kontinenten, die vehement dagegen antreten. Die Schweiz habe die Wahl, ob sie mit dem Rest der Welt gegen die EU antreten wolle oder nicht, mein-



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'007
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 43
Fläche: 125'810 mm²

te der BAZL-Direktor. Der Bund betrachte das Emissionshandelsystem nicht isoliert für die Aviatik, sondern auch für die Industrie mit ihren Fabriken, die schon ein gewisses Interesse hätten, solche Zertifikate in Europa zu erwerben und auch verkaufen zu können. «Die schweizerische Politik behält sich vor, dass wenn schon ein Emissionshandel in der Luft eingeführt wird, dass dann auch der Schweizer Industrie Zugang zum Emissionshandel am Boden gewährt wird», ergänzte Peter Müller.

«**Die Airlines zahlen heute schon in Form von Gebühren und Taxen für Lärm und andere Emissionen Dutzende von Millionen.** Robert Deillon

Airlines kompensieren heute schon

Robert Deillon glaubt nicht, dass das Emissionshandelsystem für die Flughäfen grosse Auswirkungen hat, aber für die Fluggesell-

schaften schon. Diese würden heute schon in Form von Gebühren und Taxen für Lärm und andere Emissionen Dutzende von Millionen Franken bezahlen. «Und dieses Geld wird direkt zu Bekämpfung des Lärms oder zur Verbesserung der Umweltbilanz eingesetzt», konstatierte der Genfer Flughafendirektor und SIAA-Präsident.

Wie geht EasyJet damit um? Jean-Marc Thévenaz betonte, dass die Fluggesellschaften ja nicht die grossen Verschmutzer der Umwelt seien. Nur zwei Prozent des CO₂-Ausstosses stamme von Flugzeugen, deshalb sei es bedeutungslos, dieses System im Luftverkehr einzuführen, meinte der CEO von EasyJet Switzerland. Umso mehr, als die Gewinnmargen im Flugverkehr sehr klein seien, und es nur sehr wenig brauche, damit aus einem Gewinn ein Verlust werde. Bei EasyJet könne jeder Passagier selbst eine Kompensation bezahlen, wenn er das wünsche, schloss Jean-Marc Thévenaz.

www.aerosuisse.ch



Nur zwei Prozent des CO₂-Ausstosses stamme von Flugzeugen, deshalb sei es bedeutungslos, ein Emissionshandelsystem im Luftverkehr einzuführen, meinte Jean-Marc Thévenaz, CEO von EasyJet Switzerland.

Datum: 21.11.2011



Aviation Media AG
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 6'007
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 43
Fläche: 125'810 mm²



Das ab Januar 2012 in der EU auch für Airlines geltende Emissionshandelssystem stiess bei den Podiumsteilnehmern auf grosse Skepsis.