

HANDELSZEITUNG

SCHWEIZER WOCHENBLATT FÜR WIRTSCHAFT UND MANAGEMENT

HANDELSZEITUNG | NR. 32 | 10. AUGUST 2005

GASTAUFOR PAUL KURRUS ÜBER DIE WETTBEWERBSITUATION DER SCHWEIZER ZIVILLUFTFAHRT

Wer nicht fliegt, wird überflügelt

Die Luftfahrt erlitt in den vergangenen vier Jahren weltweit die grösste Krise in ihrem 100-jährigen Bestehen. In der Schweiz wurde diese Krise durch das Grounding der Swissair noch verschärft. Leider fehlten zur Krisenbewältigung in der Schweiz oft Antworten auf grundlegende Fragen der Luftfahrt, wie beispielsweise der volkswirtschaftlichen Bedeutung, der Wichtigkeit von direkten Flugverbindungen für Personen und Fracht, der Vorteile durch die Existenz eines Homecarriers oder eines Hubs Zürich und so weiter.

Diese Fragen wurden inzwischen im luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates gründlich aufgearbeitet, der nun eine gute Grundlage für die gesetzgeberische Umsetzung der luftfahrtpolitischen Ziele von Regierung und Parlament bildet. Dank der nun vorliegenden Luftfahrtpoli-

tik verfügt die schweizerische Zivilluftfahrt nach über 50 Jahren – der letzte Bericht an das Parlament war 1953 erfolgt – endlich wieder über eine verlässliche Perspektive, die eine gute Entwicklung im Einklang mit der Bevölkerung erlaubt.

Im Zeitalter der Globalisierung wird eine gute Verkehrsanbindung auf dem Luftweg immer wichtiger. Diese Tatsache unterstreicht der Bundesrat in seinem Bericht mit den Aussagen zur herausragenden volkswirtschaftlichen Bedeutung der Luftfahrt. Für ein exportorientiertes Binnenland, in dem jeder zweite Franken im Export verdient wird, sei die Luftfahrt nicht Selbstzweck, sondern ein wichtiges Mittel zur Verbesserung der Erreichbarkeit und der Standortattraktivität. Allein von den sechs Flughäfen mit Linienverkehr in unserem Land hängen mehr als 154 000 Arbeitsplätze oder 20 Mrd. Fr. Wertschöpf-

ung ab. Im Interesse einer gesunden Entwicklung des Luftfahrtsstandortes Schweiz ist die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit denn auch eines der wichtigsten Ziele im

Von den Flughäfen hängen 154 000 Arbeitsplätze ab.

Bericht. Um dieses Ziel zu erreichen, braucht es konkurrenzfähige Rahmenbedingungen. Das heisst, eine Gleichstellung mit den ausländischen Mitbewerbern beziehungsweise anderen Branchen. Ein Teil der ungünstigen Rahmenbedingungen für die schweizerische Zivilluftfahrt wurde der Schweiz von aussen aufgezwungen. Der Rest ist hausgemacht.

ausländischer Flugsicherungsorganisationen. Für diese fehlenden Erträge muss die schweizerische Luftfahrt aufkommen.

Dies sind nur drei Beispiele aus einer langen Liste von ungünstigen Faktoren, die die Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Zivilluftfahrt derzeit beeinträchtigen. Im Rahmen der gesetzgeberischen Umsetzung des Luftfahrtberichtes gilt es nun, insbesondere die Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu verbessern. Auf diesem nicht immer leichten Weg sollten wir die Aussage der Bundesräte Karl Kobelt und Enrico Celio im Jahre 1940 nicht vergessen: «Ein Volk, das nicht fliegt, wird überflügelt.»

Dieser Satz gilt heute mehr denn je.

Erstes Beispiel: In der Schweiz müssen Fluggastagiere, im Gegensatz zum Ausland, für die Sicherheitskosten (Security) selber aufkommen, obwohl eine allfällige Bedrohung nicht der Luftfahrt, sondern dem Staat gelten würde.

Zweites Beispiel: Im Gegensatz zu andern Branchen, in denen der Staat die gesamten Kosten der Ausbildung trägt – Technologiebereich, Gesundheits- und Rechtswesen und so weiter – müssen in der Luftfahrt die Kosten für die Ausbildung fast vollumfänglich selber getragen werden.

Und schliesslich ein drittes Beispiel: Die schweizerische Flugsicherung erbringt einen wesentlichen Teil ihrer Leistungen über deutschem, österreichischem und italienischem Territorium. Die Erträge für diese Leistungen fließen aber nicht etwa in die Kasse von Skyguide, sondern in die Taschen



Paul Kurrus ist ex-Nationalrat (FDP), Linienpilot und Präsident von Aerosuisse, dem Dachverband der schweizerischen Luftfahrt, Basel.