

**KURT HOWALD** - Zu den Hauptaufgaben des Generalsekretärs von Aerosuisse gehört die Administration; der Luftverkehr zählt zu den Branchen mit den dichtesten internationalen Reglementierungen.

# «Luftfahrt nimmt die Ökologie ernst»

**Gewerbezeitung:** Wie geht es der Luftfahrtbranche heute?

■ **Kurt Howald:** Der Luftverkehr war besonders 2009 von der Wirtschaftskrise betroffen, was zu einem deutlichen Rückgang der Nachfrage führte. Hingegen zeichnete sich das letzte Jahr durch einen bemerkenswerten Aufschwung in allen Bereichen der Luftfahrt aus. Der Luftfahrtstandort Schweiz muss jedoch an allen Fronten kämpfen, um angesichts der ausländischen Konkurrenz seine Wettbewerbsfähigkeit beizubehalten. Die Luftfahrtunternehmen unseres Landes sind sowohl operativen Einschränkungen als auch teilweise höheren Kosten und Abgaben als diejenigen im Ausland unterworfen.

Es ist oft vom Beitrag der Luftfahrt zur Schweizer Wirtschaft die Rede. Worin besteht dieser Beitrag genau, und lässt er sich beziffern?

■ Der Bundesrat sagt es klar und deutlich in seinem Bericht über die Luftfahrtspolitik der Schweiz 2004: effiziente und attraktive Luftverbindungen sind eine fundamentale Bedingung für den Erfolg einer Volkswirtschaft, die 50 Prozent ihrer Produktion exportiert. Laut Bundesrat ist die Luftfahrt sowohl für die Binnen- als auch für die Aussenwirtschaft ein entscheidender Faktor. Die direkten und indirekten Beiträge der Luftfahrt zur schweizerischen Wirtschaft belaufen sich auf 7,4 Milliarden Franken. Zusammen mit der Auslöser- und Katalysatorwirkung ergibt das eine Summe von 26 Milliarden Franken und 180'000 Arbeitsplätzen. Die Beschäftigung eines Kurz- oder Mittelstreckenflugzeugs generiert zwischen 40 und 120 Arbeitsstellen, diejenige eines Langstreckenflugzeugs zwischen 130 und 160. Nicht zu vergessen ist der Beitrag dieser Transportart zum Tourismus, gelangt doch ein Drittel aller ausländischen Touristen per Flugzeug in die Schweiz.

## «DIE LUFTFAHRT TRÄGT 7,4 MILLIARDEN FRANKEN ZUR WIRTSCHAFTSLEISTUNG DER SCHWEIZ BEI.»

Wiss die Bevölkerung um diesen wirtschaftlichen Beitrag, oder assoziiert sie die Luftfahrt eher mit Lärmbelastung und Umweltverschmutzung?

■ Leider ist es sehr wohl möglich, dass das Image der Luftfahrt von gewissen Befürchtungen überschattet wird. Doch diese sind oft ungenau und müssen relativiert werden. Natürlich produziert die Luftfahrt im-

mitten wie übrigens alle menschlichen Aktivitäten. Gegen 50'000 Personen auf einer Gesamtfläche von 13 Quadratkilometern sind von Lärmemissionen durch Flugzeuge betroffen - im Sinne von Überschreitungen der in der Lärmschutzverordnung festgehaltenen Maximalwerte. Zum Vergleich: dem Lärm des Strassenverkehrs sind 550'000 Personen auf einer Fläche von 1600 Quadratkilometern ausgesetzt, demjenigen des Eisenbahnverkehrs 260'000 Personen auf 500 Quadratkilometern. Zudem macht es der technologische Fortschritt möglich, ständig leisere Flugzeuge zu entwickeln. Was die CO<sub>2</sub>-Emissionen anbelangt, macht der weltweite Anteil der Luftfahrt an Emissionen menschlichen Ursprungs gerade mal rund zwei Prozent aus. Auch hier ermöglichen neue Techniken starke Reduktionen und Energieeinsparungen: Ein Flugzeug der neuen Generation wie der Airbus A380 verbraucht pro Passagier auf 100 Kilometer nur drei Liter Kerosin.

## «DER LUFTVERKEHR IST EINE DER BRANCHEN, IN DER DIE INTERNATIONALEN REGLEMENTIERUNGEN AM KOMPLEXESTEN SIND.»

Wie beurteilen Sie die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt im Vergleich zum Ausland?

■ Der Luftfahrtstandort Schweiz ist auf internationaler Ebene einem starken Konkurrenzdruck ausgesetzt. Die Fluggesellschaften und Flughäfen, ob national oder regional, müssen laufend nach Massnahmen suchen, um ihre Kosten einzudämmen. Sie müssen in der Lage sein, wettbewerbsfähige Flughafenentlasten anzubieten. Dies ist der ausschlaggebende Grund, dass der Staat darauf verzichtet, die Kosten zu erhöhen, die die schweizerische Luftfahrtbranche tragen muss - seien das neue Steuern (CO<sub>2</sub>-Abgabe) oder übertriebene administrative Gebühren. Überdies müssen die operativen Zwänge insbesondere bei den Flughäfen gelockert werden. Ich denke da in erster Linie an die Einschränkung der nächtlichen Starts und Landungen auf nationalen und regionalen Linienflughäfen. Auch die Kosten für Sicherheitsmassnahmen gegen kriminelle Aktivitäten und Terroristen, die zu den dem Staat obliegenden Aufgaben gehören, sollten nicht von den Fluggesellschaften und Flughäfen übernommen werden müssen.

Muss man über die Zunahme der Reglementierungen besorgt sein?

■ Es handelt sich tatsächlich um ein ernstes Problem für die Luftverkehrswirtschaft. Seit dem Vertrag von Chicago von 1944 gehört der Luftverkehr zu den Branchen, in denen die internationalen Bestimmungen - das heisst die Anzahl Gesetze, Verordnungen, Richtlinien, Empfehlungen und technischen Formulare - am komplexesten sind. Die Schweiz ist Mitglied der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) und muss konsequenterweise deren Reglementierungen übernehmen. Es ist jedoch



Kurt Howald, Generalsekretär Aerosuisse: «Die Luftfahrt ist bereit, ihren Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrs zu leisten.»

wichtig, dass die Schweiz bei der Umsetzung auf nationaler Ebene ihren Handlungsspielraum voll ausnützt, um den wirtschaftlichen Eigenheiten unseres Landes Rechnung zu tragen. Doch auch in diesem Bereich nehmen die Regulierungen durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ständig zu. Deshalb schlug Aerosuisse vor, eine gemeinsame Konferenz mit dem BAZL und allen betroffenen Luftfahrtkreisen zu organisieren, um einen Dialog aufzubauen und eine vernünftige Lösung zu finden. Das Forum BAZL/GA (General Aviation) fand im Dezember 2009 statt und führte zur Schaffung mehrerer Arbeitsgruppen, die den Auftrag haben, pragmatische Lösungen zu finden. Dieser Prozess ist noch im Gange.

## «DIE ENTWICKLUNG VON AGROTREIBSTOFFEN IST VON GROSSER WICHTIGKEIT FÜR DEN LUFTVERKEHR.»

Die Ängste um die Umwelt gewinnen ständig an Boden. Welches sind die Ziele von Aerosuisse auf diesem Gebiet, und wie wollen Sie sie erreichen?

■ Die Luftfahrt ist bereit, ihren Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung des Flugverkehrs zu leisten. Sie unterstützt die Strategie der International Air Transport Association (IATA), die auf vier Pfeilern beruht: technischer Fortschritt (Motoren mit geringeren Emissionen, leichtere Flugzeuge, alternative Treibstoffe); operationelle Massnahmen (kürzere und direktere Routen, Start- und Lan-

devorgänge, die eine Reduktion des Treibstoffverbrauchs ermöglichen); effizientere Infrastrukturen (bessere Nutzung des Luftraums und der Flughäfen); ökonomische Instrumente (freiwillige CO<sub>2</sub>-Kompensation, Emissionsbörse). Auf den vierten Pfeiler wird man erst zurückgreifen, wenn die drei ersten nicht ausreichen, um die in Sachen Reduktion der Treibhausgas-Emissionen festgelegten Ziele zu erreichen.

Sie erwähnen den Einsatz von alternativen Treibstoffen. Wie hoch ist das tatsächliche Potenzial von Agrotreibstoffen für die Luftfahrt, und welche Erfahrungen hat man heute damit?

■ Die Entwicklung alternativer Treibstoffe aus erneuerbaren Rohstoffen ist für den Luftverkehr von grosser Bedeutung. Solche alternativen Treibstoffe auf biologischer Basis sollen dem herkömmlichen Kerosin (Jet A-1) beigegeben werden können. Gesellschaften wie Air New Zealand, Continental Airlines, JAL, Qatar und auch KLM haben jüngst positive Probeflüge durchgeführt und bei ihren Linienflugzeugen gute Ergebnisse erzielt. Diese Art Treibstoff kann aus Abfällen, Holz, Klärschlamm, Algen oder auch den Jatropha-Pflanzen gewonnen werden. Letztere sind Kulturpflanzen, die rasch wachsen und keine Nahrungsfunktion haben. Es besteht innerhalb der internationalen Luftfahrt Einigkeit darüber, dass alternative Treibstoffe den Erhalt der Biodiversität und der Bodenfruchtbarkeit nicht gefährden dürfen, dass sie keine Konkurrenz zur Produktion von Nahrungsmitteln sein dürfen und vor allem, dass sie unter fairen Arbeitsbedingungen hergestellt werden müssen.

Eine parlamentarische Initiative zu den Agrotreibstoffen möchte genau diese indirekten schädlichen Auswirkungen, die mit der Produktion von Biotreibstoffen zusammenhängen, verhindern. Wie steht die Aerosuisse zu der Initiative?

■ Die Aerosuisse unterstützt grundsätzlich den Vernehmlassungsvorschlag der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrats (UREK-N), den diese im Rahmen der parlamentarischen Initiative 09.499 erarbeitet hat. Dieser Vorschlag nimmt berechnete Anlässe der ursprünglichen parlamentarischen Initiative Rechtssteiner «Mortatorium für Agrotreibstoffe» (08.480) auf, ohne aber durch zu radikale Forderungen nach einem Mortatorium jegliche künftige Weiterentwicklung im Bereich von nachhaltigen alternativen Treibstoffen praktisch unmöglich zu machen.

## «IN GEWISSEN BERUFS-AUSBILDUNGEN IN DER LUFTFAHRT MANGELT ES AN NACHWUCHS, DENN SIE WERDEN VOM BUND NICHT UNTERSTÜTZT.»

Gehen wir zu einem anderen aktuellen Thema: die berufliche Ausbildung. Bei der Teilrevision des Luftfahrtgesetzes wurde ein neuer Artikel bezüglich Förderung der Ausbildung und Forschung aufgenommen. Warum ist das aus Sicht der Aerosuisse derzeit wichtig?

■ Dieser neue Artikel 103b im Luftfahrtgesetz wird es nun dem Bund ermöglichen, die Ausbildung, aber auch die Forschung und Entwicklung in sämtlichen Luftfahrtbereichen zu fördern. Die Ausbildung ist eine der zentralen Herausforderungen unserer Branche. Bislang tragen die Unternehmen und Auszubildenden die vollen Ausbildungskosten, was für sie in der Konsequenz ein recht grosses Problem darstellt. Das ist der Fall bei Linienpiloten, Flugzeugmechanikern oder Flugverkehrsleitern. Solche Ausbildungen sind mit anderen technischen Berufen der Stufe Höhere Fachschule vergleichbar; hier allerdings übernimmt der Bund den Grossteil der Kosten. Diese Haltung ist unseres Erachtens diskriminierend gegenüber der Luftfahrt.

Welches sind - nebst der zu verfolgenden Umsetzung der neuen Gesetzgebung - bei der Ausbildung - die kurz- und langfristigen Herausforderungen, mit denen sich Aerosuisse befassen muss?

■ Aerosuisse muss sich vor allem weiterhin dafür einsetzen, dass die Entwicklungsmöglichkeiten der Luftfahrtinfrastrukturen und der Wettbewerbsfähigkeit des schweizerischen Luftfahrtsystems gegenüber der internationalen Konkurrenz erhalten bleiben. Wir wenden zudem die legislative Entwicklung in dem Bereich Umweltschutz sowie Flugsicherung weitverfolgen müssen.

Interview: Lucina Borgard

## ZUR PERSON

Seit 1993 fungiert Kurt Howald als Generalsekretär von Aerosuisse, dem Dachverband der Schweizerischen Luft- und Raumfahrt. Er ist zudem Sekretär der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt und Verantwortlicher der Antenne fédérale des organisations immobilières romandes FRIVUSPI. Diese Mandate betreut er in seiner Funktion als Politischer Sekretär des Centre Patronal in Bern. Kurt Howald ist diplomierter Ökonom der Universität Bern mit den Fachrichtungen Verkehr und Tourismus.