

INTERVIEW MIT PAUL KURRUS

MOBILITÄT ZU LUFT, LAND UND WASSER

Gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Standortfaktor nicht nur für die Region, sondern für das ganze Land.

Mit Blick auf die Nordwestschweiz gibt Paul Kurrus, ACS-Vorstandsmitglied und Präsident der AEROSUISSE und SPEDLOGSWISS

Auskunft über die Entwicklung in der Schweizerischen Luftfahrt und die Rollenverteilung in der Speditionsbranche.

ACS: Welche Bedeutung hat die Luftfahrt im Schweizerischen Gesamtverkehrskonzept? Welchen Anteil hat die Luftfahrt am BIP und wie viele Beschäftigte hängen an ihr?

Kurrus: Für unsere exportorientiertes Land, welches jeden zweiten Franken im Export verdient, ist ein möglichst dichtes globales Netz an Direktflügen, für die Standortattraktivität und damit für den Wohlstand in unserem Lande von grosser Bedeutung. In seinem luftfahrtpolitischen Bericht 2004 attestiert der Bundesrat der Luftfahrt denn auch eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung. Knapp 180 000 Arbeitsplätze oder rund 6% des Bruttoinlandsproduktes hängen in der Schweiz von der Luftfahrt ab.

ACS: Wo stehen wir mit dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) heute und wohin geht die Reise?

Kurrus: So wie beim Landverkehr stimmt die Landesregierung auch beim Luftverkehr in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen ihre Infrastrukturpolitik mit der Raumordnungspolitik ab. In der Luftfahrt bekennt sich der Bundesrat ausdrücklich zu einer nachfrageorientierten Politik. Währenddem der SIL-Koordinationsprozess bei den kleineren Flugplätzen abgeschlossen ist, ist dieser wichtige Schritt bei den Landesflughäfen noch im Gange. Insbesondere beim Interkontinentalflughafen Zürich gestaltet sich dieser

Prozess als sehr anspruchsvoll, weil hier verkehrs- und wirtschaftspolitische Interessen mit der Sorge um die Erhaltung von Wohn- und Lebensqualität in Einklang gebracht werden müssen.

ACS: Als 3. Landesflughafen der Schweiz geniesst der EuroAirport dank seiner Binationalität einen Sonderstatus. Wo positioniert sich „unser“ Flughafen im europäischen Kontext, insbesondere nach dem Zusammenbruch der Swissair und dem Verschwinden des EuroCross?

Kurrus: Der EuroAirport ist mit seinem guten Angebot an Kontinentalflügen für die Standortattraktivität und damit für die wirtschaftliche Entwicklung der Region TriRhena sehr wichtig. Ich bin daher froh, dass sich das Flugangebot nach der Überwindung der Krise in den letzten Jahren wieder sehr erfreulich entwickelt. Nachdem die Easy Jet hier eine neue Basis errichtet hat, hat auch die SWISS zu Beginn dieses Jahres mit sechs zusätzlichen Destinationen und einem sehr attraktiven Preismodell eine erfolgreiche Offensive in Basel lanciert. Nachdem der Ausbau des Passagierterminalbereichs abgeschlossen ist steht nun im Infrastrukturbereich die baldige Realisierung des Schienenanschlusses für den EuroAirport im Vordergrund.

ACS: Welche Aussichten hat die Zivilluftfahrt auf Kurzstrecken? Kommt es hier zu

einer Verdrängung durch die sich im Ausbau befindenden europäischen Schnellbahnen, TGV, ICE etc.?

Kurrus: Dort wo die Bahnen auf kürzeren Strecken attraktive Angebote bereitstellen, wird die Bahn zweifellos Marktanteile hinzugewinnen. Diese Entwicklung wird allerdings durch das starke Wachstum der Billigfluggesellschaften etwas gebremst. Auf längeren Strecken hingegen wird der Luftverkehr seine Stellung ausbauen und weiterhin jährlich zwischen 4-6% wachsen.

ACS: Bekanntlich verursacht auch die Luftfahrt Belastungen für die Umwelt. Was unternimmt die Branche im Bereich des Umweltschutzes? Was ist deren Rezept für eine Reduktion der Umweltbelastung, insbesondere im Bereich der Treibhausgase?

Kurrus: Generell wird der Einfluss der Luftfahrt auf das Klima überschätzt. Der Anteil der Luftfahrt an den gesamten, menschenverursachten CO2 Emissionen (und gemäss dem jüngsten IPCC Bericht auch an der Klimawirkung) beträgt heute 2%. Selbst mit den heute geltenden Wachstumsprognosen für den Luftverkehr, wird dieser Anteil im Jahre 2050 lediglich bei 3% liegen. Oder anders ausgedrückt. Wenn die gesamte europäische Luftfahrt stillgelegt würde, würde weltweit lediglich 0,5% weniger CO2 ausgestossen. Trotzdem muss auch die

Luftfahrt ihren Anteil zur Reduktion der Treibhausgase leisten. Aus einer Vielzahl von Massnahmen zur Verminderung der Umweltbelastung durch die Luftfahrt möchte ich nur deren drei nennen. Zunächst wird der technische Fortschritt beim Flugzeugbau weitergehen. Eine Airbus A 380 Maschine verbraucht beispielsweise nur noch 3 Liter Treibstoff pro 100 Passagierkilometer. Zweitens ist die Politik bei der Ermöglichung von direkten Flugrouten gefordert. Wenn heute alle innereuropäischen Flüge, statt unnötige Umwege zu fliegen, ihr Ziel direkt ansteuern könnten, würde die Zivilluftfahrt in Europa augenblicklich 12% weniger CO2 ausgestossen. Schliesslich bieten heute immer mehr Fluggesellschaften eine CO2 Kompensation an.

ACS: Was sind die Aufgaben und Ziele der SPEDLOGSWISS? Wo und wie werden Synergien mit anderen Organisationen ausgeschöpft?

Kurrus: Der nationale Branchenverband der Speditions- und Logistikunternehmen, SPEDLOGSWISS vertritt die Interessen dieser Branche gegenüber Politik, Verwaltung, Gesetzgeber und Öffentlichkeit. Diese Interessenvertretung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit befreundeten Verbänden wie z.B. economiesuisse und dem Cargo Forum Schweiz (CFS), einer verkehrsträgerneutralen Interessengemeinschaft des Güterverkehrs.

ACS: Wo überwiegen die Vorteile der Bahn gegenüber der Strasse und umgekehrt? Wann kommen die 60-Töner und welche Auswirkungen haben deren Einsatz auf unsere (strassen)bauliche Infrastruktur?

Kurrus: Die Bahn ist auf längeren Strecken (ab 600 km) insbesondere im unbegleiteten Kombiverkehr (Container) sehr attraktiv. Die Feinverteilung der Güter und der Binnenverkehr muss indessen weiter auf der Strasse erfolgen. Bezüglich

der Zulassung der 60 Tonnen schweren, so genannten Gigaliner wird in der EU intensiv diskutiert. Damit wäre zweifellos eine erhöhte Beanspruchung der Strasseninfrastruktur (Beläge, Brücken u.s.w.) verbunden. Darüber hinaus ergäben sich wegen der Länge von 25m auch Probleme in Kreiseln. In der Schweiz ist die Erhöhung der Gewichtslimite auf über 40 Tonnen zurzeit kein Thema.

ACS: Heute eher ein Stiefkind des Transportwesens, hätte die Rheinschiffahrt die Chance eines ökologisch nachhaltigen Verkehrsträgers. Welche Zukunft hat die Flussschiffahrt überhaupt und welche Bedeutung hat sie für die Schweiz?

Kurrus: Die Bedeutung der Rheinschiffahrt für unser Land wird tatsächlich unterschätzt. 15% des gesamten Schweizer Aussenhandels und 20% aller Importe werden über die Rheinhäfen beider Basel abgewickelt. Damit erbringt die Rheinschiffahrt mehr als die Hälfte der ganzen SBB Güterverkehrsleistung. Ein einziger Koppelverband auf dem Rhein transportiert soviel wie 240 Lastwagen. Neben den günstigsten Transportkosten sind auch die ökologischen Vorteile des Wassertransport gegenüber den anderen Verkehrsträgern beeindruckend. Ein Liter Dieselöl reicht beispielsweise um eine Tonne auf dem Wasser 100 km weit zu transportieren. Trotz dieser beeindruckenden Tatsachen wird die Rheinschiffahrt in Bern tatsächlich noch stiefmütterlich behandelt. Ich habe deshalb im Nationalrat einen parteipolitisch breit abgestützten Vorstoss zur Förderung der Rheinschiffahrt eingereicht.

ACS: Umweltschutzorganisationen rechnen gerne vor, welcher Unsinn z. B. mit Einfliegen von grünen Spargeln aus Mexiko in der Vorsaison veranstaltet wird. Wo liegen der Vorteil, der volkswirtschaftliche Nutzen und die Umweltverträglichkeit der Luftfracht?

Kurrus: Die Luftfracht stellt ein wichtiges volkswirtschaftlich bedeutendes Element der Luftfahrt dar. Die Schweiz exportiert wertmässig nicht weniger als 30% ihrer Exporte über den Luftweg. Befördert werden vor allem hochwertige und empfindliche Güter, bei denen der Zeitfaktor zwischen Produktion und Ablieferung eine Rolle spielt. Und schliesslich noch ein Aspekt, welcher oft vergessen geht. Weil die Luftfracht der Schweiz vorwiegend in den Frachträumen von Passagierflugzeugen befördert wird, können etliche Liniendestinationen nur dank dieser Zusatzträge mit Passagierflugzeugen bedient werden. Ob der Genuss grüner Spargeln aus Mexiko in der Vorsaison sinnvoll ist oder nicht, entscheiden die mündigen Konsumentinnen und Konsumenten.

ACS: Welche Anliegen/Wünsche hat SPEDLOGSWISS zu Händen der Politik?

Kurrus: Eine sorgfältige Abstimmung unserer Verkehrspolitik mit jener der EU.

Die Fragen stellte Markus R. Bodmer

AEROSUISSE

Die 1968 gegründete AEROSUISSE nimmt als Dachverband die Interessen der schweizerischen zivilen Luft- und Raumfahrt wahr und sichert deren langfristige Existenzgrundlage.

SPEDLOGSWISS

Spedlogswiss ist der Dachverband der schweizerischen Speditions- und Logistikunternehmen. Über 280 Firmen gehören heute dem Verband an – das ist rund 86% der Speditionsbranche.



Paul Kurrus



Besichtigung der MIFA AG in Frenkendorf. Dienstag, 7. August 2007, 08.45 Uhr.

Es ist uns gelungen, an obigem Datum diese Besichtigung zu organisieren. Die MIFA AG offeriert Ihnen in der Pause Kaffee und Gipfeli. Für weitere Auskünfte oder Ihre entsprechende Reservation, steht Ihnen Verena Oswald Tel. 061 272 39 33 gerne zur Verfügung. Email: verena.oswald@acsbs.ch



Leichtathletik-Meeting in Zürich – im neuen Stadion

Freitag, 7. September 2007

Auch in diesem Jahr können wir Ihnen Sitz- und Stehplatz-Tickets anbieten. Angebot gilt nur solange Vorrat!

Gerne unterbreiten wir Ihnen auch unsere Angebote für eine Übernachtung in Zürich. Für weitere Auskünfte steht Ihnen Verena Oswald Tel. 061 272 39 33 gerne zur Verfügung. Email: verena.oswald@acsbs.ch

Möchten Sie mehr über den ACS und die Veranstaltungen wissen? Ein Besuch auf unserer Homepage lohnt sich immer. www.acsbs.ch