

Thesen zur schweizerischen Luftfahrtpolitik

An einer Medienkonferenz erläuterten Dr. Rudolf Ramsauer, Direktor von economiesuisse und Paul Kurrus, Vorsitzender der Verkehrskommission von economiesuisse, acht Thesen zur schweizerischen Luftfahrtpolitik. Damit soll verhindert werden, dass im ganzen «politischen Lärm» um den Flughafen Zürich-Kloten dessen Bedeutung für den Standort Schweiz und die Volkswirtschaft verloren geht.

«Alle wollen fliegen, aber niemand will den Lärm; alle wollen mobil telefonieren, doch niemand will die Antennen...»

H.R.

■ Einleitung

Dr. Rudolf Ramsauer rief einleitend an der Medienkonferenz die Bedeutung des internationalen Luftverkehrs für die Entwicklung einer Volkswirtschaft in Erinnerung. Eine auf diesem Gebiet weitsichtige Politik habe der Schweiz in den letzten Jahrzehnten entscheidende Impulse verliehen und zu entsprechendem Wohlstand verholfen. Dazu gehören eine moderne Infrastruktur – Stichwort Flughäfen –, entsprechende Rahmenbedingungen und die Anbindung an die internationale Luftfahrt.

Dieser Aspekt drohe, so Rudolf Ramsauer weiter, im heutigen «politischen Lärm» rund um den Flughafen Zürich-Kloten verlorenzugehen, ebenso die Tatsache, dass das alles nicht gratis, d.h. ohne Emissionen zu haben sei. Dabei gelte es, diese punkto Auswirkungen auf die Bevölkerung zu minimieren.

Zur Frage der Südanflüge meinte Rudolf Ramsauer, das Ziel sei es, möglichst wieder «zum alten Regime» zurückzukehren.

■ Thesen

These 1

Die Luftfahrt ist ein unabdingbarer Teil der schweizerischen Volkswirtschaft.

- Die Luftfahrt ist von *grosser wirtschaftlicher Bedeutung*: Zieht man die sechs Flughäfen Zürich, Genf, Basel, Bern-Belp, Lugano-Agno und St. Gallen-Altenrhein sowie ihr Umfeld in Betracht, ergibt dies wirtschaftlich gesehen eine Gesamtwertschöpfung von rund 20 Mrd. Fr. Über 150 000 Beschäftigte (2002) sind in der Schweiz direkt und indirekt von der Luftfahrt abhängig. Eine Million Passagiere auf einem Flughafen schaffen 1100 direkte Arbeitsplätze.
- Eine grosse Zahl von Firmen ist *indirekt vom Luftverkehr abhängig*, namentlich als Zulieferer von Produkten oder Dienstleistungen an die Fluggesellschaften und die Flughäfen.
- Viele Unternehmen sind auf *effiziente Flugverbindungen* zu den europäischen Zentren und den wichtigsten ausser-europäischen Destinationen angewiesen.
- Für den *Schweizer Tourismus* ist eine gute Anbindung an den europäischen und den interkontinentalen Flugverkehr von existenzieller Bedeutung. Namentlich die Zahl der meist kauf-

kräftigen Gäste aus Übersee wird ohne direkte Flugverbindungen in die Schweiz massiv zurückgehen.

- Über 30 % des Werts aller exportierten Güter und rund 15 % des Werts der importierten Güter werden per *Luftfracht* transportiert. Die Luftfracht ist damit für die schweizerische Volkswirtschaft ein überlebenswichtiges Element.

These 2

Der Luftverkehr ist ein zentraler Standortfaktor.

- Die schweizerische Wirtschaft ist in hohem Masse mit dem Ausland verflochten. Sie braucht deshalb eine *starke Einbindung* in den internationalen Luftverkehr.
- Zahlreiche Schweizer Firmen unterhalten Investitionen im Ausland; viele ausländische Firmen sind in der Schweiz niedergelassen. Ohne direkte Flugverbindungen zu den wichtigsten Wirtschaftszentren wäre dies nicht im gleichen Umfang möglich.
- Durch den rasanten Aufschwung des Zivilluftverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg konnte die Schweiz einen guten Teil ihres *Nachteils als Binnenland wettmachen*. Dank der guten Einbettung in das internationale Luftverkehrsnetz errang sie ihren heutigen Platz in einer zunehmend globalisierten Weltwirtschaft. Eine international verflochtene Wirtschaft ist auf ausgezeichnete Flugverbindungen angewiesen. Dies bestätigen Studien und Umfragen bei in- und ausländischen Unternehmen. Der Bund hat deshalb durch eine geeignete Luftverkehrspolitik dafür zu sorgen, dass die Schweiz ihre Stellung im internationalen Luftverkehr beibehalten kann.

These 3

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist Voraussetzung für die Luftfahrt.

- Die Standortattraktivität der Schweiz hängt von *leistungsfähigen Landesflughäfen und Regionalflugplätzen* ab. Mit ihrer weitsichtigen Flughafenpolitik errang die Schweiz eine beachtliche Stellung im internationalen Luftverkehr. Durch Behinderungen von Nachbarstaaten und angesichts des generell wachsenden Widerstandes gegen Fluglärm verliert aber die Schweiz gegenüber dem Ausland rasch an Terrain.
- Die schweizerische Flughafenpolitik war stets weitsichtig. Noch während des Zweiten Weltkriegs, im Jahre 1943, legte der Bundesrat einen Bericht über die künftige *Flughafenpolitik des Bundes* vor. Dieser diente als Grundlage zum Ausbau von Genf-Cointrin, dem Euro-Airport in Basel und dem Bau von Zürich-Kloten. Die Schweiz stellte damit dem zivilen Luftverkehr von Beginn an eine leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung. Diese wurde von der ehemaligen Swissair und zahlreichen ausländischen Gesellschaften rege genutzt, wodurch die Schweiz eine beachtliche Stellung im internationalen Luftverkehr erringen konnte. Die Flughäfen wurden stets den modernen Anforderungen angepasst.
- Der 11. September 2001 und das Grounding der Swissair vom 2. Oktober 2001 schlugen sich in den Verkehrszahlen auf den Landesflughäfen nieder. Da diesen landesweite Bedeutung zukommt, hat der Bund den notwendigen rechtlichen Rahmen zu schaffen, damit ein rationeller Flugbetrieb gewährleistet und gleichzeitig den legi-



Die Standortattraktivität der Schweiz hängt auch von leistungsfähigen Flughäfen ab.

timen Anliegen der Bevölkerung, u. a. im Bereich Raumplanung, genügend Rechnung getragen wird. Nur so lässt sich die Abwanderung von Passagieren und damit die schleichende Aushöhlerung der Position der Schweiz im internationalen Luftverkehr verhindern. Nicht umsonst bemühen sich die meisten europäischen Staaten intensiv um eine Attraktivitätssteigerung ihrer Flughäfen.

These 4

Home Carriers bzw. Fluggesellschaften mit einer Operationsbasis in der Schweiz sind für die Anbindung der Schweiz an den internationalen Luftverkehr von grosser Bedeutung.

- Die schweizerische Luftverkehrspolitik muss darauf ausgerichtet sein, den Betrieb von *Home Carriers* bzw. Fluggesellschaften mit einer Operationsbasis in der Schweiz durch geeignete Rahmenbedingungen zu ermöglichen bzw. zu erleichtern.

- Die ausgezeichnete Anbindung der Schweiz an den internationalen Luftverkehr war nicht zuletzt dem schweizerischen Home Carrier, der Swissair, zu verdanken. Durch das von ihr kreierte Verkehrsaufkommen auf den schweizerischen Flughäfen wurden diese gleichzeitig auch für ausländische Gesellschaften attraktiv. Mit dem Verschwinden der Swissair stellte sich die Frage, ob die Schweiz überhaupt einen Home Carrier benötige oder ob die gewünschten Verbindungen nicht anderweitig sichergestellt werden könnten.
- Wie ausländische Beispiele zeigen, hat jede Fluggesellschaft das Ziel, den Verkehr von *kleinen Flughäfen auf ihre grossen Hubs* zu leiten, um ihre Langstrecken zu alimentieren (Netzwerkfunktion). Diese Tendenz wird durch den Einsatz grösserer Flugzeuge zusätzlich gefördert. Ohne von der Schweiz operierende Carrier würden die Destinationen in Übersee aber meist nur durch Umsteigen auf einem aus-

ländischen Hub erreichbar. Abgesehen von wenigen Ausnahmen sind im Interkontinentalverkehr bisher keine ausländischen Fluggesellschaften in die durch den Abbau von Verbindungen entstandenen Lücken gesprungen. Dies führt zu einer *schleichenden Abwertung der Standortgunst*, da Geschäftsleute und Ferienreisende die Bequemlichkeit des Direktfluges bevorzugen. Viele ausländische Firmen, die in der Schweiz angesiedelt sind, begründen die Standortwahl in der Schweiz nicht zuletzt mit den guten Flugverbindungen. Auch unsere international tätigen Firmen wollen ihre Niederlassungen oder Kunden im Ausland möglichst direkt erreichen. Interkontinentale Direktverbindungen werden nur von Home Carriers erbracht, wobei – abgesehen von rechtlichen Erwägungen im Zusammenhang mit zwischenstaatlich ausgehandelten Flugrechten – nicht entscheidend ist, ob sich diese Carriers in schweizerischer Hand befinden.

These 5

Der Luftverkehr ist mit Lärmemissionen verbunden. Es sind diejenigen An- und Abflugverfahren zu wählen, welche möglichst wenige Anwohner belasten.

- Der Luftverkehr wird heute wegen seiner Lärmemissionen stark angefeindet. Den Anliegen der Bevölkerung ist durch die Umsetzung der bestehenden Raumordnung und eine Bekämpfung des Lärms an der Quelle Rechnung zu tragen.
- Einen Mittelweg zwischen den berechtigten Anliegen der Bevölkerung und den Bedürfnissen des Luftverkehrs ist nicht leicht zu finden. Es ist

deshalb Sache der Luftfahrtpolitik, klare Regeln aufzustellen, damit für die betroffenen Regionen, die Flughäfen und die Fluggesellschaften Klarheit besteht.

- *Plafonierungen* von Flugbewegungen sind *abzulehnen*. Eine derartige Restriktion würde die Konkurrenzfähigkeit sowohl des bzw. der Home Carriers als auch der schweizerischen Flughäfen gegenüber dem Ausland entscheidend beeinträchtigen und damit die Stellung der Schweiz im internationalen Luftverkehr schwächen. Die Zahl der Flugbewegungen ist nicht allein entscheidend für die Lärmbelastung.
- Durch finanzielle Anreize und, wenn diese nicht ausreichen, durch entsprechende Vorschriften ist der Einsatz leiserer Maschinen zu fördern. Es sollen nicht jene Fluggesellschaften bestraft werden, welche in eine umweltfreundliche Flotte investieren.
- Der öffentliche Flugverkehr ist bezüglich der Finanzierung der Lärmschutzmassnahmen von der öffentlichen Hand gleich zu behandeln wie andere schweizerische Verkehrsträger.

These 6

Der Flugverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems.

- Die Mobilität hat in den letzten Jahren massiv zugenommen. Mit Blick auf die damit verbundene Umweltbelastung kann man dies beklagen; die Mobilität ist aber heute Bestandteil einer modernen Gesellschaft.
- Der Luftverkehr ist *integrierender Bestandteil* des schweizerischen Gesamtverkehrssystems.

- Die negativen Auswirkungen des Verkehrs können gemildert werden, wenn die Verkehrsmittel adäquat eingesetzt werden. So ist das Flugzeug für Mittel- und Langstrecken prädestiniert, während auf kürzeren Strecken die Schiene oder allenfalls die Strasse im Vordergrund stehen. Solange die Bahn im grenzüberschreitenden Verkehr keine Verbindungen anzubieten vermag, die mit dem Flugzeug punkto Reisezeit und Komfort einigermaßen vergleichbar sind, ist das Flugzeug auch auf Kontinentalstrecken weiterhin gefragt.

These 7

Die Flugsicherung ist ein zentrales Element des Luftverkehrs.

- Für die sichere und effiziente Bewältigung des Flugverkehrs ist eine zuverlässige und leistungsfähige, aber auch kostengünstige *Flugsicherung* unerlässlich.
- Das hohe Verkehrsaufkommen im europäischen Luftraum kann nur durch eine enge *Koordination aller europäischen Länder* sicher und effizient abgewickelt werden. Neben der Sicherheit kommt auch der Rentabilität Bedeutung zu, bringt doch jeder verzögerte Abflug und jede Warteschlange erhebliche Mehrkosten für die Fluggesellschaften mit sich. In neuester Zeit haben verschiedene Vorfälle gravierende Mängel bei der für die Flugsicherung in der Schweiz zuständigen Skyguide offenbart. Primär im Interesse der Sicherheit aber auch im Interesse einer reibungslosen Abwicklung des Luftverkehrs sind hier unverzüglich die notwendigen organisatorischen und personellen Konsequenzen zu ziehen.

Home Carriers sind für die Anbindung der Schweiz an den internationalen Luftverkehr von grosser Bedeutung. Im Bild: Eine A340-300 der Swiss.



- Struktur und Effizienz von *Skyguide* sind grundsätzlich zu überprüfen. Als Monopolbetrieb bestehen für *Skyguide* kaum Anreize, die Kosten in den Griff zu bekommen, solange das Unternehmen einfach seine Monopolgebühren erhöhen kann. Leidtragende sind die Benutzer, in erster Linie die Luftverkehrsgesellschaften. Die schweizerischen Flugsicherungsgebühren müssen deshalb auf das international übliche Mass gesenkt werden.

These 8

Der Luftfrachtstandort Schweiz muss erhalten und gefördert werden.

- Für die schweizerische Volkswirtschaft ist *Luftfracht unerlässlich*. Luftfracht trägt massgeblich zum wirtschaftlichen Erfolg von Langstreckenverbindungen bei.
- Die hohe Leistungsfähigkeit der schweizerischen Wirtschaft wäre ohne Luftfracht undenkbar. Über 30 % des Werts aller exportierten Güter und rund 15 % des Werts der importierten Güter werden per Luftfracht transportiert. Die Gründe für den hohen Luftfrachtanteil liegen in der hohen Liefergeschwindigkeit, der Qualität und der kurzen Zeit der Kapitalbindung. Diese Vorteile gilt es zu erhalten bzw. auszubauen.
- Die *Flottenreduktion* bei der Swiss hatte einen starken Kapazitätsrück-

gang zur Folge. Der Spediteur wird gezwungen, nach Alternativen ausserhalb der Schweiz zu suchen. Dadurch wird der Luftfrachtstandort geschwächt.

- Der Luftfrachtstandort Schweiz gerät in zunehmendem Masse durch ausländische Mitbewerber (Deutschland, Frankreich, Italien) unter Druck. Diese bringen Schweizer Luftfracht aus der Schweiz via Strasse auf ihre jeweilige Heimbasis, um sie von dort zu vorteilhaften Preisen wegzufliessen.
- Die Prosperität des Luftfrachtstandortes Schweiz hängt stark mit der strategischen Ausrichtung der Swiss zusammen. Dies ist keine Schweizer Eigenheit, sondern liegt in der Natur der Sache. Je stärker sich eine Fluggesellschaft für den Heimmarkt einsetzt,

desto besser sind die wirtschaftlichen Bedingungen der beteiligten Marktteilnehmer.

- Luftfracht liegt auch im Interesse der Passagierluftfahrt. Oft können Mittel- und Langstreckenverbindungen nur dank Zusatzerträgen aus der Frachtbeförderung im Bauch von Passagierflugzeugen kostendeckend betrieben werden.

Hans Reis