

## Wenn es den Hängegleitern an den Kragen geht, könnt ihr auf mich zählen.

Paul Kurrus, Präsident Aerosuisse

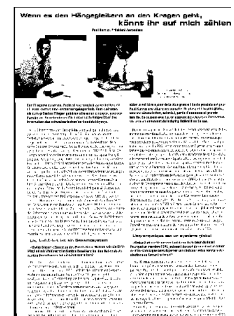
**Der Fliegerei zu so viel Freiheit wie möglich zu verhelfen, ist für Paul Kurrus eine Herzensangelegenheit. Vom kleinsten bis zum grössten Flieger gehören alle einer einzigen, grossen Familie an. So nebenbei erfährt man auch einiges über das Innenleben des schweizerischen Verbandslobbyings.**

Viele Gleitschirm- und Deltapiloten sind sich gar nicht bewusst, dass sie über ihre SHV-Mitgliedschaft in einem ausgebauten Beziehungsnetz von Interessensvertretungen eingebettet sind. Gut eingespielt sind die Kontakte zu unserem Partnerverband, dem Aero-Club der Schweiz AeCS. Swiss Olympic ist die Dachorganisation der Schweizer Sportverbände, bei welcher der SHV Mitglied ist. Die europäischen Hängegleiterverbände sind in der European Hang Gliding and Paragliding Union EHPU zusammengeschlossen, und diese ihrerseits in der auch für Hängegleiter zentralen Organisation Europe Air Sports EAS; die Luftsportverbände weltweit in der Fédération Aéronautique Internationale FAI und deren Hängegleitervertretungen in der Commission Internationale de Vol Libre CIVL. In der Schweiz heisst der Dachverband der Allgemeinen Luftfahrt (General Aviation) Aircraft Owners and Pilots Association Switzerland AOPA, und derjenige der Schweizer Luft- und Raumfahrt generell Aerosuisse, bei der 124 Firmen und Organisationen zusammengefasst sind. Bei der letztgenannten Dachorganisation ist der SHV über seinen Direktor Hanspeter Denzler auch im Vorstand vertreten. Präsident der Aerosuisse ist der Baselbieter Paul Kurrus. Mitte Juli besuchte er die SHV-Geschäftsstelle im Zürcher Seefeld. «Swiss Glider» nutzte die Gelegenheit, sich mit ihm an den runden Tisch zu setzen und den Stellenwert unserer Fliegerei innerhalb des Schweizer Luftfahrtsystems zu eruieren. Paul Kurrus hat auch ein persönliches Interesse, sich direkt an die Hängegleiter zu richten, sass er doch in der vorletzten Legislaturperiode für die FDP Baselland im Nationalrat und möchte im Herbst wieder in den Nationalrat gewählt werden.

### Die Luftfahrt ist ein Gesamtsystem

**«Swiss Glider»: Zuerst zu des Pudels Kern. Warum soll ein SHV-Mitglied mit Wahlrecht im Kanton Baselland bei den Nationalratswahlen ihren Namen auf die Liste schreiben?**

Paul Kurrus: Weil sich dadurch die Chancen erhöhen, dass jemand ins Parlament gewählt wird, der sich für die Sache der Hängegleiter einsetzt. Das ist nicht trivial! Für mich ist die Luftfahrt ein Gesamtsystem – das beginnt beim kleinen Modellflieger und geht bis zur A340, vom kleinen Gebirgsflugplatz bis zum Flughafen Zürich, von der Flugsicherung bis zum Flugzeughersteller. Davon kann man nicht einfach einzelne Bereiche herausbrechen. Das Hängegleiterfliegen muss sich auch nicht rechtfertigen – es ist Selbstzweck und eine gesellschaftspolitisch sinnvolle Freizeitbeschäftigung für alle



Alterskategorien, die ohne Umweltbelastung auskommt. Um es auf den Punkt zu bringen: Die Hängegleiter können darauf zählen, dass ich ihre Anliegen in Bern vertrete.

Dabei braucht es natürlich die Unterstützung durch den SHV. Ich bin nicht der Fachmann, der sich in jedem Bereich im Detail auskennt. Aber da haben wir ja mit Hanspeter Denzler einen hervorragenden Vertreter im Vorstand der Aerosuisse, der diese Interessen zusammenführt und Einfluss nimmt.

**Wir Hängegleiterpiloten wurzeln querbeet und decken das ganze politische Spektrum ab. Nehmen Sie als FDP-Vertreter – als «Freisinniger durch und durch», wie auf Ihrer Homepage steht – wirklich die Interessen aller Hängegleiterpiloten wahr?**

Selbstverständlich! Das ist eine typische Interessensvertretung. Übrigens: Das ganze Parlament besteht aus Interessensvertretern. Hier geht es um eine ganz prominente und gute Sportart. Die Farbe des Parteibüchleins spielt in dieser sachpolitischen Frage eine untergeordnete Rolle.

**Zwei Nationalräträte sind Gleitschirmpiloten – der Berner SVP-Vertreter Adrian Amstutz und der Walliser SP-Vertreter Stéphane Rossini. Wie verstehen Sie sich mit ihnen?**

Mit Herrn Amstutz habe ich heute noch regelmässig Kontakt. Auch mit Herr Rossini pflegte ich eine gute Zusammenarbeit. In allen Fraktionen hatte ich jeweils meine luftfahrtpolitischen Brückenköpfe. Bei der CVP-Fraktion war dies Jean-Philippe Maître; bei der SP Boris Banga, der als Stadtpräsident von Grenchen mit «seinem» Flugplatz Grenchen einen besonderen Bezug zur Luftfahrt hat. Solche Vertrauenspersonen sind notwendig. Möchte man in unserem Land politischen Erfolg haben, braucht es Mehrheiten. Und die schafft man nicht, indem man sich gegenseitig ständig an den Karren fährt. Geht man hingegen in Anstand miteinander um, kann man in der Sachpolitik auch über Partei- und Fraktionsgrenzen hinweg sehr wohl Mehrheiten finden.

**Kein X für ein U vormachen**

**Gemäss ihrem Curriculum arbeiten Sie als «Vizedirektor Public Affairs und Umwelt bei den Swiss International Air Lines». Können Sie uns das ausdeutschen?**

Ich war während 25 Jahren als Linienspilot tätig; meine heutige Funktion ist Vizedirektor. Mit der Funktion «Public Affairs» nimmt man primär Einfluss auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen, um der Swiss eine optimale Entwicklung zu ermöglichen. Das Umweldossier ist selbstredend: Es geht dabei im Wesentlichen um die Erfassung der Umweltbelastung, die die Swiss verursacht, und um die Erarbeitung von Vorschlägen zur Verminderung dieser Belastung und des Ressourcenverbrauchs.

**Was konkret?**

Ein aktuelles Beispiel betrifft das Treibhausgas CO<sub>2</sub>. Es wird bei uns hauptsächlich durch den Flugbetrieb emittiert. Unsere Aufgabe ist primär das Identifizieren möglicher Massnahmen, wie diese

Belastung reduziert werden kann. So rüstet die Swiss auch aus Umweltgründen die ganze Airbus-Flotte und die Jumbolinos mit leichteren Sitzen aus. Dadurch sparen wir bei jedem Flugzeug pro Jahr 120000 Liter Treibstoff. Das zeigt, dass sich umweltgerechtes Verhalten auch kurzfristig auszahlen kann. Ich möchte kein X für ein U vormachen: Fliegen belastet die Umwelt. Aber dieses Beispiel zeigt mit aller Deutlichkeit, dass es durchaus Möglichkeiten gibt, die Umweltbelastung zu reduzieren.

**Ihre Arbeit hört sich nach einem Fulltimejob an. Nun haben Sie auch eine Familie mit sechs Kindern, sind Präsident von zwei Landesbranchenverbänden, haben sonst noch Mandate und stellen sich für den Nationalrat zur Verfügung. Können Sie uns Normalsterblichen verraten, wie man das alles unter einen Hut bringt?**

Erstens ist es eine Frage der Organisation, zweitens kommt es sehr darauf an, ob einem jemand unterstützt. Da steht meine Frau im Vordergrund. Sie unterstützt mich in jeder Beziehung – und zwar nicht nur im Sinne von «mitmachen», sondern auch «mitdenken». Ohne sie wäre dieses ganze Portfolio nicht möglich.

### **Ohne irgendwelche Rangordnung**

**Sie sind Präsident der Aerosuisse und damit Lobbyist der gesamten Luftfahrt. De facto aber mit Schwerpunkt wirtschaftlich potenter Luftfahrt, wozu die Hängegleiter nur einen marginalen Beitrag leisten. Sind wir für die Aerosuisse trotzdem interessant?**

Ja! Das ist eine ganz zentrale Frage zum Gesamtverständnis unseres Luftfahrtstandorts. Es braucht alle. Wir benutzen den gleichen Luftraum, haben den gleichen Ursprung und teilen schliesslich die Begeisterung für die Bewegung in der dritten Dimension. Der Anfang der kommerziellen Luftfahrt liegt bei Euch, bei Otto Lilienthal, beim Hängegleiter. Es ist wichtig, diese Gemeinsamkeiten zu sehen. Das Verständnis daraus: nur zusammen sind wir stark. Das setzt voraus, dass jeder dem anderen hilft, wenn er in Bedrängnis ist. Wenn wir zusammenstehen, und zwar ohne irgendwelche Rangordnungen, können wir politischen Erfolg haben. Nur wenn kein Nebeneinander möglich ist, muss die Politik über Prioritäten entscheiden. Die 14000 Hängegleiterpiloten sind Botschafter der Luftfahrt. Das ist der Nutzen, den die Grossen von den Kleinen ziehen. Umgekehrt: Wenn es den Kleinen an den Kragen geht, dann können Sie auf das Gewicht der Grossen zählen – das habe ich in der Vergangenheit bewiesen. Das ist eine Wechselwirkung.

Hanspeter Denzler: Es ist nicht selbstverständlich, dass wir im Vorstand der Aerosuisse vertreten sind. Aber es ist sehr gut, dass die Hängegleiter als Teil der Luftfahrt akzeptiert und ernst genommen werden.

Paul Kurrus: Der SHV hat Einfluss! Die Qualität der Arbeit eines Vorstandes hängt auch von den Persönlichkeiten im Vorstand ab – da schätze ich die aktive und konstruktiv kritische Mitarbeit von Hanspeter Denzler sehr. Ich wünsche mir keine Jasager im Vorstand. Wenn wir etwas beschlossen haben, stehen alle dahinter. Bis der Beschluss aber gefällt ist, muss gestritten werden. Da ist es mir lieber, wenn kritische Gedanken vor dem Beschluss in die Runde geworfen

werden, als wenn man nachher Scherben zusammenlesen muss. Der Hängegleiter-Verband leistet hier einen sehr konstruktiven Beitrag.

#### **Wo bringt die Aerosuisse uns Hängegleiterpiloten einen Nutzen?**

Hanspeter Denzler: Ganz wesentlich erscheint mir beispielsweise, dass die Aerosuisse mit ihrem Sekretär Kurt Howald jemanden hat, der immer ein Ohr am Boden hat, früh Gefahren ortet, und wir jeweils erfahren, wenn etwas auf uns zukommt, das Konsequenzen haben könnte – wie etwa das Gesetz über Risikosportarten.

Paul Kurrus: Kommt für unseren Fliegerkreis etwas «Unappetitliches» daher, haben wir umso bessere Möglichkeiten, dies von der politischen Agenda wegzukriegen, je früher wir in den Prozess eingreifen. Irgendwann fängt die Verwaltung an, einen Gesetzesentwurf zu schreiben. Bereits dann ist es wichtig, dass die Verwaltung mit Informationen versorgt wird. Mit dem neuen Stakeholderkonzept trägt das BAZL diesem Umstand Rechnung. Am schwierigsten ist es, wenn die Sache schon im Parlament ist. Diese Einflussnahme und der direkte Zugang zu Chefbeamten sind natürlich einfacher, wenn man nicht nur eine einzelne Gruppierung in der Luftfahrt, sondern die ganze Luftfahrtgemeinde hinter sich hat. Mit der Mitgliedschaft in der Aerosuisse bekommt der einzelne Hängegleiter somit bedeutend mehr politischen Einfluss.

Hanspeter Denzler: Die einzelnen Spartenvertreter in der Aerosuisse wissen auch, wie seriös wir unser Geschäft betreiben. Was wieder geeignet ist, unsere Akzeptanz in der Luftfahrtgemeinschaft zu erhöhen.

Paul Kurrus: Hanspeter Denzler ist auch regelmässiger Gast der Parlamentarischen Gruppe Luftfahrt PGL – einer Vereinigung von zahlreichen Bundesparlamentariern. Die Aerosuisse schlägt als Trägerorganisation der PGL dem Präsidenten politische aktuelle Themen vor und besorgt die Organisation der Anlässe. Hochkarätige Referenten leisten jeweils einen wichtigen Beitrag zur luftfahrtpolitischen Meinungsbildung. Die PGL ist übrigens eine der bestbesuchten und damit einflussreichsten parlamentarischen Gruppen. Dank dieser Plattform bekommt der Vorstand der Aerosuisse die Möglichkeit, direkt Kontakt und Einfluss auf Parlamentarier und Chefbeamte zu nehmen.

#### **Dynamische Luftraumbewirtschaftung**

**Viele Hängegleiterpiloten sähen auf ihren am nächsten liegenden Flugplätzen lieber weniger als – wie von der Aerosuisse gewünscht – mehr Luftverkehr. Welches Gewicht geben Sie unserer Bewegungsfreiheit?**

Paul Kurrus: Oberstes Interesse von uns beiden ist die Sicherheit – diejenige der Passagiere in einem Flugzeug, aber auch diejenige der Hängegleiter. Niemand möchte, dass jemand zu Schaden kommt. Gleichzeitig möchten alle Luftraumbenutzer möglichst uneingeschränkt ihre Tätigkeit ausüben. Bleibt die Frage: Wie können beide Ansprüche unter einen Hut gebracht werden? Da bin ich ein dezidiert Verfechter einer dynamischen Luftraumbewirtschaftung. Es gibt in den meisten Fällen nämlich nicht nur ein Entweder-oder. Vielmehr soll jeder Luftraumbenutzer so viel und so lange Luftraum

bekommen, wie er ihn für seine Tätigkeit braucht. Früher waren ganze Lufträume während Wochen einfach vorsorglich blockiert. Das hat sich heute glücklicherweise sehr zum Positiven gewendet.

#### **Vorbild ist also die neue Luftraumregelung Basel.**

Ich begrüsse den Ansatz, wie er in Basel im Zusammenhang mit dem Luftraum für die ILS 34 gewählt wurde. Er ist ein gutes Beispiel für die erwähnte dynamische Luftraumbewirtschaftung. Die Lufträume müssen «on» oder «off» sein. Ist er dann «on», haben die Hängegleiter Verständnis dafür, weil darin auch Flugbetrieb stattfindet. Ist er «off», ist der Luftraum für die Hängegleiter benutzbar. Die Hängegleiter sollten – wie die anderen Luftraumbenutzer auch – so wenig wie möglich an individueller Freiheit einbüßen müssen. Aber dort, wo es nötig ist, müssen wir in unseren Ansprüchen etwas zurückstecken.

#### **Die Aerosuisse befürwortet die Teilnahme der Schweiz bei der EASA, um ein gesamteuropäisches Regelwerk von Vorschriften für alle Bereiche der Luftfahrt zu erhalten. Die europäischen Hängegleiter-Verbände möchten ihre Probleme, z.B. beim Prüfungs- und Ausweiswesen, lieber länderspezifisch lösen. Macht es wirklich Sinn, alle Bereiche der Luftfahrt europäisch zu lösen?**

Nein, in dieser absoluten Form macht diese Aussage keinen Sinn. Aber nehmen wir ein Beispiel aus der Vergangenheit, die Flugzeugzertifizierung. In einem Land wurde ein Flugzeug hergestellt und zertifiziert. In jedem Land, in dem es nun registriert werden sollte, musste es nochmals geprüft und zugelassen werden. Das war schlecht. Heute ist die Zulassung europaweit standardisiert. Also: Es gibt sehr wohl Bereiche, wo eine europäische Regulierung bzw. Behörde Sinn macht. Was aber für einen Grossen wie beispielsweise den Unterhaltsbetrieb der SR Technics sinnvoll ist, soll nicht eins zu eins für die Kleinen wie beispielsweise den Unterhaltsbetrieb der Mtorfluggruppe Porrentruy gelten. Da soll entweder auf EASA-Ebene differenziert werden und, wo nicht möglich, im Sinne der Ausnutzung der entsprechenden Handlungsspielräume national reguliert werden.

Interview: Thomas Oetiker

#### **Die Aerosuisse, Dachverband der schweizerischen Luftfahrt**

Die 1968 gegründete Aerosuisse nimmt als Dachverband die Interessen der schweizerischen zivilen Luft- und Raumfahrt wahr und sichert deren langfristige Existenzgrundlage. Sie vertritt alle an der Förderung und Erhaltung der schweizerischen Luft- und Raumfahrt ideell und wirtschaftlich interessierten Kreise und koordiniert deren Bestrebungen. Die Aerosuisse nimmt Einfluss auf die Gestaltung der gesetzlichen Grundlagen im Bereich der Luft- und Raumfahrt und pflegt aktiv den Kontakt mit Regierung, Parlament, den beteiligten Behörden und Organisationen der Wirtschaft sowie den Medien. Dem Verband gehören heute 124 Firmen und Organisationen an, nament-

lich Linien- und Charterfluggesellschaften, die Landesflughäfen und Regionalflugplätze, Abfertigungsgesellschaften, die Flugsicherung, Unterhaltsbetriebe, Flugzeug- und Komponentenhersteller, Flugschulen, luftfahrtorientierte Dienstleistungsunternehmen und alle massgebenden Verbände der Schweizer Luftfahrt.

[www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch), [www.skynews.ch](http://www.skynews.ch), [www.kurrus.ch](http://www.kurrus.ch)



Hanspeter Denzler im Gespräch mit Paul Kurrus. | Hanspeter Denzler en conversation avec Paul Kurrus.