

«Der Luftfahrtstandort wird gestärkt»

Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus kämpft für ein Ja zur Spezialfinanzierung Luftverkehr



Check-in am Flughafen Basel. Mit der Spezialfinanzierung sollen auch Gepäck- und Passagierkontrollen verschärft werden. Foto Keystone

INTERVIEW: RUEDI STUDER, Bern

Gestern präsentierten Schweizer Wirtschaftsvertreter Ihre Argumente für die Spezialfinanzierung des Luftverkehrs. Für ein Ja plädiert auch der Baselbieter alt FDP-Nationalrat Paul Kurrus (62), der den Dachverband der Luft- und Raumfahrtbranche, Aerosuisse, präsidiert.

BaZ: Herr Kurrus, Sie treten zusammen mit einem Wirtschaftskomitee für ein Ja zur Spezialfinanzierung des Luftverkehrs ein. Was bedeutet die Vorlage für den Wirtschaftsstandort Basel mit dem Flughafen Basel-Mulhouse im Rücken?

PAUL KURRUS: In erster Linie bedeutet sie eine Stärkung des gesamten Luftfahrtstandortes Schweiz und damit auch des Flughafens Basel. Dieser als gute Plattform für Flüge nach Europa

sowie der nur etwa eine Stunde entfernte interkontinentale Flughafen Zürich sind für die international ausgerichteten Unternehmen der Region Basel enorm wichtig. Von diesen Anbindungen profitiert Basel mit seiner Finanz-, Logistik-, und Life-Sciences-



Branche, aber auch der Tourismus. Insgesamt verschiebt die Vorlage 40 Millionen Franken vom Strassen- zum Luftverkehr. Handelt es sich bei einer derart kleinen Summe nicht um Peanuts?

Nein, im heutigen finanzpolitischen Umfeld ist jeder Beitrag wichtig, der ohne Subventionen für eine Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und gleich lange Spiesse gegenüber der ausländischen Konkurrenz sorgt.

Allerdings fliesst die Hälfte des Geldes in die Flugsicherung der Regionalflughäfen. Davon hat der Landesflughafen Basel-Mulhouse nichts.

Das stimmt, allerdings soll die Vorlage ja allen Landestellen dienen. Für die jeweiligen Regionen sind diese Flughäfen enorm wichtig. Ein Beispiel: Der Flugplatz La Chaux-de-Fonds wird in zunehmendem Masse



von internationalen Konzernen der Uhren- und Mikrotechnologieindustrie benutzt. Für die regionale Wirtschaft ist dieser Regionalflughafen von grösster Bedeutung. KMU werden auch ausserhalb der grossen Zentren vermehrt global tätig, mit einem entsprechenden Transportbedürfnis für Güter und Menschen. Schliesslich dienen die Regionalflugplätze auch der Ausbildung von Piloten. Es ist deshalb wichtig, dass die Flugsicherung weiterhin auch auf den Regionalflughäfen gewährleistet wird.

Ein Viertel der Summe ist im Rahmen der Terrorbekämpfung für Sicherheitsmassnahmen wie etwa verstärkte Passagier- oder Gepäckkontrollen vorgesehen. Bedeutet dies nicht einfach längere Wartezeiten für die Passagiere?

Nein, das Geld fliesst nicht nur in Kontrollen. Denkbar sind auch Ausbildungsprogramme für Sicherheitspersonal oder Massnahmen wie Flugplatzüberwachung, die die Kunden nicht direkt betreffen. Wie die Mittel aus der Spezialfinanzierung Luftverkehr genau verwendet werden, muss das Parlament aber noch gesetzlich regeln.



Rund elf Millionen Franken fliessen schliesslich in Umweltmassnahmen. Inwiefern profitiert hier Basel davon?

Gerade im Bereich der Lärmschutzmassnahmen ist für die Bevölkerung mit einer Verbesserung zu rechnen, beispielsweise dank Beiträgen an Lärmmessungen oder Lärmmonito-

ring. Für den Flughafen Basel-Mulhouse wären, angesichts der grossen Bedeutung der Flugzeugwartungsfirmen, aber auch Beiträge an sogenannte Schalldämpfer für Flugzeugstandläufe denkbar.

Die Befürworter sehen in der Vorlage einen Beitrag zur Kostenwahrheit, doch gerade die Gegner monieren, dass diese bezüglich Umwelt- oder Gesundheitskosten noch lange nicht erreicht ist.

Diese Aussage muss relativiert werden: Der Luftverkehr trägt zwar, wie alle Formen der Mobilität, auch zur Umweltbelastung bei. Allerdings werden nur 1,6 Prozent der Treibhausgase vom Luftverkehr verursacht. Zur Klimaerwärmung wiederum trägt die Luftfahrt gemäss einer entsprechenden UNO-Studie nur etwa 3,5 Prozent bei. Trotzdem nimmt die Luftfahrt ihre Verantwortung gegenüber der Umwelt wahr, indem sie sich auf Ziele zur Reduktion der Umweltauswirkungen verpflichtet hat.

Wäre für Sie in diesem Zusammenhang auch eine internationale Kerosinabgabe denkbar, wie dies etwa die Grünen fordern?

Nein, das wäre absolut nicht zielführend. An einer Kerosinsteuer hätten nur die Finanzminister Freude. Im Einklang mit den Behörden verfolgt die Luftfahrt eine Vier-Säulen-Strategie: den technischen Fortschritt nutzen, die Infrastruktur verbessern, die operationellen Verfahren verbessern – und wenn dies nicht reicht, sind wir bereit, bei einem globalen Emissionshandelssystem mitzumachen.

Die Gegner befürchten allerdings, dass bei einem Ja der Luftverkehr gestärkt und damit die Mehrfliegerei gefördert wird. Müssen die Anrainer des Flughafens Basel bei einem Ja mit einer Zunahme des Luftverkehrs rechnen?

Nein. Wegen dieser Vorlage wird in Basel weder mehr noch weniger geflogen.