

Trotz «günstigem Flugwetter» gibts auf der Politbaustelle Luftverkehr viel zu tun

# Eine breite Palette an Wünschen und Forderungen bleibt

Die Fluglage der Luftfahrt ist derzeit wieder günstiger. Das Umfeld für diese wichtige Branche unseres Landes muss aber auch in Zukunft stimmen. Deshalb muss das Ziel, das sich der Bundesrat zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz gesetzt hat, auf gesetzgeberischer Ebene rasch und konsequent angepeilt werden.

Der Luftverkehr in der Schweiz ist auch dank der guten konjunkturellen Lage wieder im Aufwind. Die Luftfahrtbranche erbringt eine Wertschöpfung von rund 26 Mrd. Franken und generiert durch direkte, indirekte und induzierte Effekte mehr als 175 000 Arbeitsplätze. Der Jobmotor Luftfahrt ist nicht nur eine wichtige Stütze im Wirtschaftsaufschwung, sondern auch ein entscheidender Faktor für die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes insgesamt. So gesehen, haben sich die (ihrerseits teilweise kritisierten) Investitionen des Bundes nach dem Grounding der Swissair zur Erhaltung eines Luftverkehrssystems Schweiz voll gelohnt!

Ein wesentliches Element zur Erhaltung wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen ist die Spezialfinanzierung Luftverkehr. Mit einer Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung sollen – wie beim Strassenverkehr – Erträge der Treibstoffabgaben auf Inlandflügen in Zukunft für Zwecke des Luftverkehrs reserviert werden. Im Vordergrund steht namentlich die Finanzierung von Aufgaben in den Bereichen Safety, Security und Umwelt. In der Vernehmlassung ist dieser Vorschlag des Bundesrates auf breite Zustimmung gestossen, die Botschaft an die Räte wird Ende 2007 erwartet, die Volksabstimmung dürfte im Jahr 2008 stattfinden.

Von Bedeutung für die Flughäfen, aber auch die Airlines ist die Einführung des sogenannten Arrival Duty Free in der Schweiz, das den Flugpassagieren ermöglichte, ihre zollfreien Einkäufe bei ihrem Ankunftsflughafen in der Schweiz zu tätigen. Der Nationalrat hat in der Wintersession 2006 eine entsprechende Motion



Argus Ref 27531449

von SVP-Nationalrat Hans Kaufmann oppositionslos angenommen. Nun muss die Vorlage auch von der kleinen Kammer ohne Verzögerung behandelt werden, bevor die notwendige Anpassung der Mehrwertsteuer-, Alkohol- und Tabakgesetzgebung realisiert werden kann.

Entscheidend für die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Luftfahrtbranche ist aber auch eine konsequente Nachwuchsförderung. Begrüssenswert, dass die von der Aerosuisse initiierte und fachlich vorbereitete Anerkennung der Berufe des Linienpiloten und des Flugverkehrsleiters auf HF-Ebene zügig erfolgen konnte. Die Anerkennung weiterer Luftverkehrsberufe durch den Bund ist in Bearbeitung.

Letztes Jahr ist die Schweiz der Europäischen Sicherheitsbehörde EASA beigetreten. Ohne diesen Schritt wäre die schweizerische Luftfahrt bezüglich der europäischen Harmonisierung der technischen und operationellen Vorschriften in eine sehr schwierige Lage geraten. Allerdings darf die rasche Entwicklung der EASA nun nicht dazu führen, dass im Geiste eines falsch verstandenen gesetzgeberischen Perfektionismus auf KMU der Luftfahrt Regelungen angewendet werden, die hier nicht nur keinen Sicherheitsgewinn bringen, sondern eine lebensbedrohende Kostenlawine auslösen. Auch muss der bestehende Spielraum der Schweiz bei der Umsetzung dieser EASA-Regeln in die nationale Gesetzgebung erhalten bleiben und von unserer Luftfahrtbehörde (BAZL) voll ausgenutzt werden. Dazu gehört, dass im Interesse der Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit vermieden wird, dass die Schweiz Normen in vorauseilendem Gehorsam erlässt,

die über das von der EASA geforderte Niveau hinausgehen.

Die zunehmenden internationalen und nationalen Vorschriften und Auflagen an die Flughäfen im Bereich der Sicherheit gegen Terroranschläge sind zu einem grossen Problem für die Landesflughäfen und Regionalflughäfen mit Linienverkehr geworden. Hinzu kommen die Investitionen und betrieblichen Anpassungen bei der Personenkontrolle, die auf den Flughäfen notwendig sind, um den Schengener Verträgen zu genügen. Bisher mussten die schweizerischen Flughäfen – im Gegensatz zu 90 Prozent ihrer ausländischen Konkurrenten – diese Lasten selbst tragen bzw. ihren Benutzern auferlegen. Gemäss dem Grundsatz «Wer bestellt, bezahlt» wird hier nun der Bund in Zukunft für die von ihm geforderten Sicherheitsmassnahmen aufkommen müssen, soll die Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Flughäfen nicht ernsthaft gefährdet werden.

Eine grosse Herausforderung für die Fluggesellschaften und die Flugzeugindustrie ist die Klimadiskussion, zurzeit angeheizt durch die Ergebnisse des jüngst publizierten vierten Berichts der IPCC. Was den CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Luftverkehrs betrifft, hat dieser Bericht die bisher kolportierte Mär vom Luftverkehr als hauptsächlicher Klimawandelentkräftet: Er stellt fest, dass heute der weltweite Anteil der Luftfahrt am anthropogenen CO<sub>2</sub>-Ausstoss nur gerade 2 Prozent beträgt und bis zum Jahr 2050 nicht über 3 Prozent ansteigt. Weiter hält die IPCC fest, dass die Strahlungswirksamkeit der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Luftverkehrs entgegen öfters geäusserten Behauptungen nicht grösser ist als jene der übrigen Emittenten. Trotzdem will

die Luftfahrt der Klimaherausforderung auf drei Ebenen begegnen: Zum einen soll der Treibstoffverbrauch durch den technischen Fortschritt weiter verringert werden. Der Ersatz der MD11 durch den A340 verringert bei der Swiss den CO<sub>2</sub>-Ausstoss gesamthaft um 12 Prozent! Zum Zweiten bieten bereits mehrere Fluggesellschaften ihren Kunden die Möglichkeit, per freiwilligen Zuschlag auf den Flugtickets Kompensationsmöglichkeiten des CO<sub>2</sub>-Ausstosses zu finanzieren. Drittens müssen direktere Flugwege angestrebt werden. Die konsequente Einführung des Single European Sky (SES) wird ebenfalls eine Reduktion von 12 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Luftverkehrs bewirken.

Im Kanton Zürich droht eine Volksinitiative von Fluglärmgegnern mit einer Beschränkung der zulässigen Bewegungszahl auf 250 000 den Hub Zürich zu ersticken. Die gleiche Initiative fordert die Erweiterung der Nachtruhezeiten von heute 5,5 auf neu 9 Stunden. Die Konkurrenzflughäfen von Zürich wie etwa Amsterdam, Paris, Kopenhagen, London, Frankfurt, Madrid, München, Mailand, Brüssel und Wien kennen überhaupt keine Nachtflugverbote. Die Ausdehnung der Nachtflugsperrverunmöglichte die zeitgerechte Landung von Flügen aus Übersee (vor allem aus wirtschaftlich wichtigen Destinationen wie Japan, Indien, China und anderen) oder aber zwänge die ankommenden Flugzeuge, in stundenlangen Warteschlangen die Öffnung des Flughafens für die morgendlichen Landungen abzuwarten. Sollten diese Initiativen vom zürcherischen Stimmvolk angenommen werden, droht dem Flughafen Zürich die Relegation in die zwei-



Der Beitritt der Schweiz zur europäischen Sicherheitsbehörde EASA hat technische wie operationelle «Schieflagen» vermieden.

te Liga. Mit verheerenden Folgen nicht nur für den Luftfahrtstandort Schweiz, sondern den gesamten Wirtschaftsstandort.

Dies ist nur eine Auswahl einiger der aktuellen Herausforderungen der schweizerischen Luftfahrt und ihres Dachverbandes, der Aerosuisse. Sie zeigen, dass im Umfeld der äusserst harten internationalen Wettbewerbs in der Luftfahrtbranche permanente Anstrengungen auf der Ebene der Politik nötig sind, damit der schweizerische Luftfahrtstandort auch in Zukunft Aufwind hat, im Dienste der gesamten Wirtschaft der Schweiz und ihrer Bevölkerung.



Der Autor

Kurt Howald, 56, ist Sekretär des Dachverbandes der schweizerischen Luft- und Raumfahrt Aerosuisse sowie der Parlamentarischen Gruppe Luftfahrt der eidgenössischen Räte. Er arbeitet beim Centre Patronal in Bern, wo er neben der Luftfahrt auch andere politische Mandate betreut.



Der Schweizer Luftverkehr befindet sich dank guter konjunktureller Grosswetterlage derzeit im Aufwind.

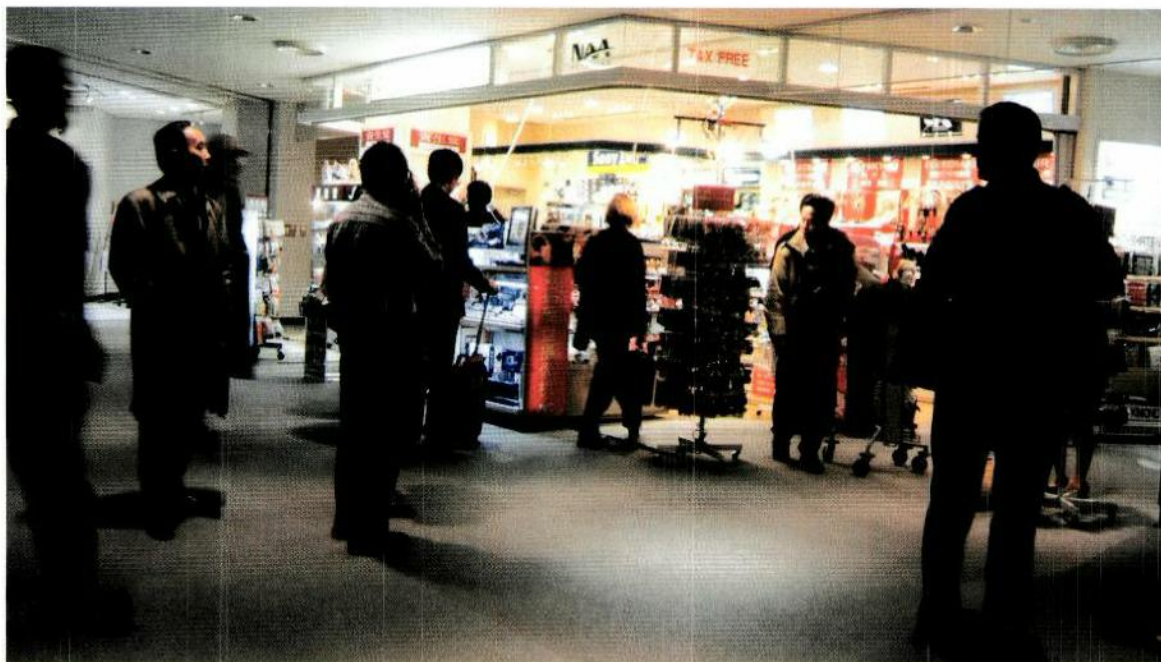
#### Die Aerosuisse

Die 1968 gegründete Aerosuisse nimmt als Dachverband die Interessen der schweizerischen zivilen Luft- und Raumfahrt wahr und sichert deren langfristige Existenzgrundlage. Sie nimmt Einfluss auf die Gestaltung der gesetzlichen Grundlagen im Bereich der Luft- und Raumfahrt. Der Aerosuisse gehören heute rund 120 Firmen und Organisationen an, namentlich Linien- und Charterfluggesellschaften, die Landes- und Regionalflughäfen, Flugplätze, Abfertigungsgesellschaften, die Flugsicherung, Unterhaltsbetriebe, Flugzeug- und Komponentenhersteller, diverse Firmen der Raumfahrtindustrie, Flugschulen, luftfahrorientierte Dienstleistungsunternehmen und alle massgebenden Verbände der Schweizer Luftfahrt.

Präsident der Aerosuisse ist alt Nationalrat Paul Kurrus.

Argus Ref 27531449

Das geplante Arrival  
Duty Free ist für  
Flughäfen und Airlines  
von grosser Bedeutung.



Problem für die  
Flughäfen: zunehmende  
internationale Auflagen  
punkto Sicherheit.

Argus Ref 27531449



Ob der Zürcher  
Fluglärminitiative mit  
erweitertem Nacht-  
flugverbot würde der  
Hub Zürich «erstickt».