

## Wer nicht fliegt, wird überflügelt



Bevor sie begonnen hat, ist die Mediation um den Flughafen Zürich bereits gescheitert. Vierorts macht sich Betroffenheit und Enttäuschung über diesen Socherbenhaufen breit, weil das Problem des Flughafens damit weiterhin ungelöst bleibt. Umso mehr stellt sich die Frage, was dabei schief gelaufen ist.

Ich denke, dass mit dem Versuch einer Mediation der zweite Schritt vor dem ersten getan wurde. Das geht in aller Regel schief. Warum? Der Flughafennutzer ist zweifellos eine unerwünschte Auswirkung des Luftverkehrs und muss weiter reduziert werden. Er stellt so etwas wie einen Preis dar, der bezahlt werden muss, wenn wir die Vorteile der Luftfahrt in Anspruch nehmen wollen. Nun kann man aber nur über einen Preis verhandeln, wenn man weiss, wofür er bezahlt werden soll. Genau hier liegt aber der Wunde Punkt. In weiten Teilen der Bevölkerung fehlt das Verständnis über den Nutzen einer guten Anbindung der Schweiz an das kontinentale und interkontinentale Flugnetz.

Den wenigsten Leuten dürfte beispielsweise bekannt sein, dass die Reichbarkeit der Schweiz mit Direktflügen eines der wichtigsten Kriterien für die Attraktivität des Standortes Schweiz darstellt. Ebenso die Erkenntnis, dass wertmässig über 30 Prozent der Ausfuhr der Exportnation Schweiz, diese auf dem Luftweg verlassen. Solche Wissenslücken bei der Bevölkerung und bei den Medien sind weiter nicht verwunderlich. Woher sollen denn diese Erkenntnisse kommen?

Die Vermittlung dieser Zusammenhänge und der Schlussfolgerungen daraus ist eine der vornehmsten Aufgaben der Regierung. In jüngster Zeit haben zwei grosse Länder in der EU diese Hausaufgaben gemacht. In Deutschland wurde unter Moderation der Regierung die «Initiative Luftverkehr für Deutschland» gestartet und die englische Regierung hat ihre Vorstellungen zur Luftfahrt im letzten Dezember in einem Weissbuch veröffentlicht.

In der Schweiz muss man in den Bundesakten leider über 50 Jahre bis ins Jahr 1953 zurückblättern, um einen Bericht der Landesregierung zu diesem Thema zu finden. Die damalige bündnerische Luftfahrtpolitik unter der Leitung von Bundesrat Enrico Celio war der Anfang eines beispiellosen Erfolges des Luftfahrt- und damit des Wirtschaftsstandortes Schweiz. Heute ist von der bündnerischen Begeisterung, dem Parlament eine Perspektive in dieser Sache vorzuschlagen nicht viel zu spüren. Ernüchternde Signale kommen indessen vom BAZL. Der neue Direktor Raymond Cron hat dieses Geschäft zu einem prioritären Thema erklärt. Um die Verwaltung bei der Formulierung dieses Berichtes zu unterstützen, haben sowohl die Aerossuisse, der Dachverband der schweizerischen Luftfahrt, wie auch der Wirtschaftsdachverband Economiesuisse ihre Vorstellungen einer prospektiven Luftfahrtpolitik formuliert.

Was wir heute dringender denn je brauchen, ist eine Antwort des Bundesrates auf meinen parlamentarischen Vorstoss «Luftfahrtpolitik Schweiz» von 2001. Eine Standortbestimmung, eine Zielvorstellung und eine Strategie für den Luftfahrtstandort Schweiz zum Wohle unseres Landes. Eben eine Luftfahrtpolitik, bei der alle politischen Interessen ausgewogen berücksichtigt werden. Nur auf diesem politischen Fundament wird es möglich sein, auch das Flughafennetzproblem Zürich zu lösen.

Paul Kunruss, Präsident der Aerossuisse

## EVENTS

- August**
- 14./15. Oldtimer Classic Orspeed Hitman, Treffen klassischer Oldtimer-Flugzeuge und -autos (siehe Seite 15 und 40), T 079 242 08 80
  - 19. MAF Mission Aviation Fellowship-Begegnungstag, Flughafen Grenchen, T 079 251 35 62, E k.oppliger@experteam.ch, www.marf-swiss.org
  - 21. 50 Jahre Flugplatz Ecuvillens mit Fly-In, T 070 477 16 50
  - 21. Airshow in St. Stephan mit Hunter-Verein und Patrouille Suisse
  - 21./22. AAA-Mitas in Mollis, www.a-a.ch
  - EAS-Fly-in in Interlaken
  - Flugplatzfest Biel-Kappelen, www.fg-seeland.ch
  - 26.-29. Airshow in Kleine Brogel (B) mit Patrouille Suisse
  - 27.-31. Festival cinématographique de l'air et du vol im Zusammenhang mit der Air'04, E pc9@bluwin.ch, www.imaginair.ch
  - 28./29. Tage der offenen Tür der Fluggruppe Hasenstrick, Führungen und Rundflüge, www.hasenstrick.ch
  - 30. Kunstflug-Schweizermeisterschaften in Bex (bis 4.9.)

**September**

    - 4./5. Air'04 in Payerne, www.air04.ch (siehe Seite 12)
    - 5. Red Bull Flugtag im Hattenbecken 2 in Basel, www.flugtag.ch
    - 8./9. Air&Port Security Expo Europe, Wiesbaden (D), www.airportsecurityexhibition.com
    - 10.-12. Erlebnistage Flughafen Zürich (siehe Seite 19) www.unique.ch
    - 18./19. 20. Internationaler Flugtag in Hiltzingen mit Do-27-Treffen, E GeistmannDKS@web.de

**Oktober**

      - 3./4. 25. Flugtag Hausen am Albis, T 079 610 76 83, www.mgaffolten.ch
      - 5.-7. Hell Trade Show im Palexpo Genf, www.internationalhelvetrade.com
      - 31. Beginn Flugzeugerkennungskurs der Flugzeugerkennung Zürich, www.fez.ch

**November**

      - 7. Aviatikbörse im Hangar der Ju-Air in Dübendorf T 061 922 14 88 E the.naerfs@tiscalinet.ch

**Infos über internationale Airshows:**  
www.deltaweb.co.uk/asgcal/ewoct.htm  
Alle Angaben ohne Gewähr.

☉ **SkyStory:** Rückblick auf 90 Jahre Schweizer Luftwaffe

☉ **SkyForce:** C-130 Hercules bewährt sich in Österreich

Die nächste Ausgabe erscheint am 3. September 2004.

# «Akzeptanz der Luftfahrt muss bei der Bevölkerung wieder grösser werden!»

die politischen Entscheidungsträger und die Verwaltung. Die AEROSUISSE nimmt so Einfluss auf die Gestaltung der gesetzlichen Grundlagen im Bereich der Luftfahrt und pflegt aktiv den Kontakt mit Regierungen, Parlamentariern und beteiligten Behörden sowie den Medien. Sie erarbeitet Studien und Stellungnahmen zu grundlegenden Problemen der Luftfahrt und orientiert ihre Mitglieder frühzeitig über laufende Geschäfte der schweizerischen Zivilluftfahrt.

**Kann man folglich sagen, dass die drei Landesflughäfen, die zehn Regionalflughäfen, die 44 Flugfelder und 26 Helikopterflughäfelder durch AEROSUISSE gut vertreten sind?**

Ja sicher. Die Landesflughäfen zählen zu unseren Mitgliedern; ebenso einige Regionalflughäfen. Zudem ist der schweizerische Flughafenverbund Mitglied der AEROSUISSE. Die Anliegen der Helikopterfirmen bringt die Swiss Helicopter Association bei uns ein.

**Wie steht es mit der Vertretung der Schweizer Luftfahrtindustrie gegenüber den Behörden?**

Grosse Teile der Schweizer Luftfahrtindustrie mit den Flugzeug- und Komponentenherstellern, aber auch die Unterhaltsbetriebe profitieren bereits heute von einer Mitgliedschaft bei der AEROSUISSE. Zur Interessenvertretung benutzen wir verschiedene Kanäle. Einer davon ist die parlamentarische Gruppe Luftfahrt. Sie ist eine wichtige Plattform zur Information der eidgenössischen Räte. Die AEROSUISSE führt als Trägerorganisation das Sekretariat dieser sehr gut besuchten Gruppe. Bereits wurden mehrere Anliegen den Anliegen der Flugzeugindustrie

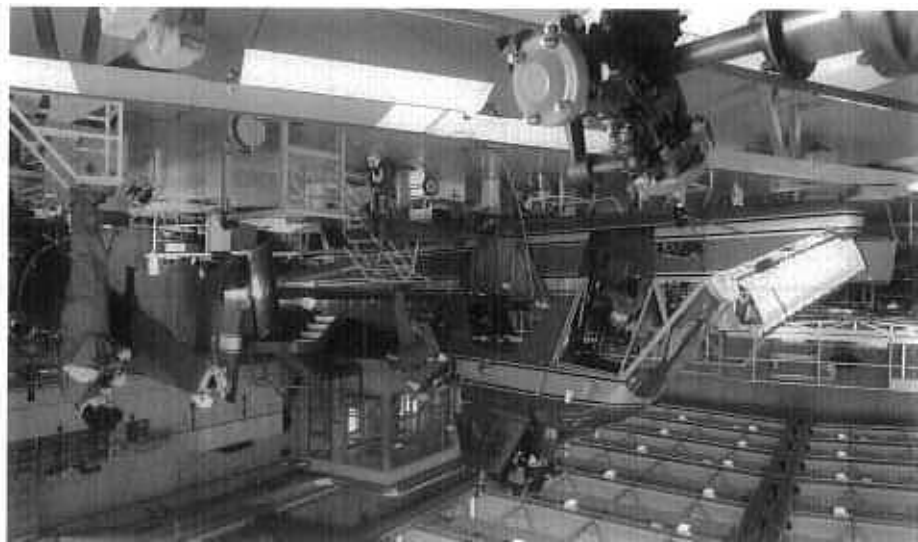
Ex-Nationalrat Paul Kurrus ist Präsident der AEROSUISSE, des Dachverbandes der Schweizer Luftfahrt. Auch die RUAG Aerospace ist AEROSUISSE-Mitglied. Im folgenden Interview stellt Paul Kurrus diesen Verband näher vor.

*L'ex consigliere nazionale Paul Kurrus è presidente dell'AEROSUISSE, Associazione mantello dell'aeronautica svizzera. Anche la RUAG Aerospace ne è membro. Nell'intervista che segue Paul Kurrus descrive da vicino l'associazione in questione.*

Paul Kurrus, die AEROSUISSE hat das Ziel und den Zweck, die Interessen der zivilen schweizerischen Luftfahrt wahrzunehmen und deren langfristigen Existenzgrundlagen zu sichern. Die AEROSUISSE vereint bald 100 Mitglieder; darunter befinden sich Fluggesellschaften, die Landesflughäfen, neuen Mitgliedern verzeichnen. Dank dieser breiten Abstützung ist die AEROSUISSE der Ansprechpartner für



Paul Kurrus, Präsident der AEROSUISSE. Paul Kurrus, presidente dell'AEROSUISSE.



Helikopter-Unterhalt bei der RUAG Aerospace in Alpnach. Manutenzione agli elicotteri presso la RUAG Aerospace di Alpnach.



**Die 10 Thesen zur Schweizer Luftfahrtspolitik in Kurzform**

1. Eine starke Schweizer Luftfahrt ist für die Standort-Attraktivität der Schweiz von zentraler Bedeutung.
2. Der Schweizer Luftverkehr ist integraler Teil des nationalen Verkehrssystems.
3. Die Schweiz braucht eine leistungs- und entwicklungsfähige Luftfahrt-Infrastruktur.
4. Die Schweizer Luftfahrt braucht Rahmenbedingungen, die sie international konkurrenzfähig machen.
5. Die Schweizer Luftfahrt braucht ein liberales, marktwirtschaftlich ausgerichtetes Umfeld.
6. Umweltfreundliche Technik muss durch wirtschaftliche Anreize gefördert werden.
7. Die Schweizer Luftfahrt muss ihre Stellung in den internationalen Gremien und Abkommen behaupten.
8. Die Luftraumüberwachung zu konkurrenzfähigen Preisen gehört zum Service Public.
9. Die Schweizer Luftfahrt braucht qualifizierten Nachwuchs.
10. Die Leichtavialik ist ein unverzichtbarer Teil der Luftfahrt.

**Einige Zahlen zur Schweizerischen Zivilluftfahrt Unternehmen**

Linienfluggesellschaften	2000	2001	2002
.....	5	5	2
Nichtlinienfluggesellschaften	172	182	169
.....	94	91	89
Unterhaltsbetriebe	149	147	138
Flugschulen	2000	2001	2002

**Immatrikulierte Luftfahrzeuge in der Schweiz**

Flächenflugzeuge	2 014	2 024	1 992
.....	254	266	265
Helikopter	246	252	260
.....	1 024	1 028	1 016
Segelflugzeuge	504	492	490
Luftschiffe	6	5	7

**Das Netz des Schweizerischen Luftverkehrs**

Landesflughäfen	3
.....	10
Regionalflughäfen	44
.....	26
Helikopterflughäfen	26

**Wie können Einzelne die Anstrengungen der AEROSUISSE unterstützen?**

Indem beispielsweise weitere Firmen und Verbände für eine Mitgliedschaft bei der AEROSUISSE gewonnen werden. Ein hoher Organisationsgrad der gesamten Fliegergemeinschaft der Schweiz ist Voraussetzung für den Erfolg. Alle weiteren Informationen finden man übrigens auf unserer Homepage [www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch)

Hansjörg Burgi

ZUM NEUEN MONATLICHEN 3/04

gewidmet. Damit leistet die AEROSUISSE einen Beitrag, dass diese Branche politischen Rückenwind bekommt.

**Welches sind die drei grössten Herausforderungen für die Schweizerische Luftfahrt und was trägt die AEROSUISSE zu deren Bewältigung bei?**

Erstens hat die Luftfahrt ein Problem mit der Akzeptanz bei der Bevölkerung. Die Luftfahrt muss wieder mehr vom Volk getragen werden. Um dies zu erreichen, braucht es eine nationale Debatte zur Luftfahrtspolitik. Dazu habe ich vor drei Jahren im Nationalrat einen Vorstoss eingereicht, welcher vom Bundesrat angenommen wurde. Ich bin froh, dass die Vorarbeiten nun abgeschlossen werden konnten. Der Entwurf des Departements Leuenerger für eine eidgenössische Luftfahrtspolitik wurde kürzlich einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt. In wenigen Tagen beginnen die Anhörungen der interessierten Kreise. Die AEROSUISSE hat im Hinblick auf die Erarbeitung einer prospektiven schweizerischen Luftfahrtspolitik zehn Thesen formuliert und wird diese bei den Anhörungen vertreten.

Zweitens muss die schweizerische Luftfahrt wieder wettbewerbsfähig werden. Mit einem ganzen Bündel von Aktionen wirkt AEROSUISSE auf dieses Ziel hin. Der Gleichschritt der Schweiz mit dem Ausland auf dem Gebiete der internationalen Harmonisierung der technischen Vorschriften ist für unsere Flugzeugindustrie geradezu überlebenswichtig. Hier setzt sich die AEROSUISSE beispielsweise für einen Vollbeitritt der Schweiz zur europäischen Sicherheitsagentur EASA ein. Ein anderes Aktionsfeld bildet beispielsweise die Verspätungssituation auf dem Flughafen Zürich. Im Weiteren wenden wir uns entschieden gegen so genannte Bewegungsbeschränkungs-initiativen in Zürich-Kloten.

ZUM NEUEN MONATLICHEN 3/04