

Es gilt das gesprochene Wort!

„Chancen gezielt nutzen“

Referat

von

Paul Kurrus

Präsident Aerosuisse

anlässlich des

1. Schweizerischen Luftfahrtkongresses

Dienstag, 30. Mai 2006, Eventdock Flughafen Zürich

Sehr geehrte Damen und Herren

1. Einleitung

Über ein halbes Jahrhundert hat es gedauert, bis dieser erste schweizerische Luftfahrtkongress Wirklichkeit wurde. Nationale Luftverkehrskonferenzen hat der Bundesrat nämlich bereits vor 56 Jahren in seiner Verordnung über die eidg. Luftfahrtkommission vorgesehen.

Von dieser Möglichkeit wurde jedoch nie Gebrauch gemacht.

Umso mehr freut es mich, dass uns am ersten schweizerischen Luftfahrtkongress Bundespräsident Moritz Leuenberger mit einer Ansprache beehrt und damit die Bedeutung der Luftfahrt für die Schweiz unterstreicht.

Wenn die Luftfahrt ihre Funktion im Interesse der Schweiz wahrnehmen soll, braucht sie, neben den eigenen Anstrengungen, vermehrt die Unterstützung von Wirtschaft, Wissenschaft und Politik im öffentlichen Diskurs.

Dieser Kongress leistet dazu einen wertvollen Beitrag.

Weil einige unter Ihnen wahrscheinlich nicht wissen, was die Aerosuisse ist, hier ein Kurzportrait des Dachverbandes der Luftfahrt.

Die Aerosuisse wurde 1968 als Branchenverband gegründet. Der Zweck besteht in der Wahrung der Interessen der schweizerischen Luftfahrt und in der Sicherung ihrer Existenzgrundlagen. Der stark wachsende Verband zählt heute rund 120 Mitglieder, vorab Unternehmungen und Fachverbände.

Auf der politischen Bühne spielt der Verband zwar eine wichtige Rolle.

In der Öffentlichkeit aber werden seine Aktivitäten und Botschaften noch zu wenig wahrgenommen. Damit die Stimme der Luftfahrt auch in der Öffentlichkeit vermehrt wahrgenommen wird, braucht es Plattformen wie der heutige Kongress.

2. Kurzportrait des Luftfahrtstandortes Schweiz

Der Luftfahrtstandort Schweiz ist vielmehr ein facettenreiches Gesamtsystem, von dem hierzulande in der einen oder anderen Form über 176 000 Arbeitsplätze abhängen.

Die entsprechende Wertschöpfung beträgt über 26 Milliarden Franken.

Die schweizerische Zivilluftfahrt besteht im Wesentlichen aus der kommerziellen Flächen- und Helikopterfliegerei, den Flughäfen, der Flugsicherung, der Allgemeinen Luftfahrt und last but not least der Flugzeugindustrie, deren Bedeutung oft unterschätzt wird.

Diesem Gesamtsystem Luftfahrt misst der Bundesrat in seinem luftfahrtpolitischen Bericht eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung zu.

Lassen Sie mich nun, auch in meiner Funktion als Präsident der Spedlogswiss, dem Verband der schweizerischen Speditions- und Logistikunternehmen, kurz auf die Bedeutung der Luftfracht für unser Land eingehen. Auch auf diesem Gebiete bieten sich für die Schweiz Chancen. Die Schweiz, als Handelszentrum im Herzen Europas, verfügt über eine grosse Erfahrung auf dem Gebiete der Spedition und Logistik. Verschiedene global tätige Konzerne haben ihren Sitz in der Schweiz. Auf dem Fundament unserer weltweit anerkannten Kompetenz können wir unsere heutige Stellung auf diesem Gebiete ausbauen.

Kleine und offene Volkswirtschaften profitieren vom Aussenhandel deutlich mehr als Grosse. Für die Schweizer Wirtschaft, mit ihrem kleinen Binnenmarkt und der daraus resultierenden besonders hohen Exportabhängigkeit, ist diese Erkenntnis von besonderer Bedeutung. Aus Kostengründen sind die Verlagerer an möglichst kurzen Transportzeiten interessiert. Daher werden Güter in zunehmendem Masse auf dem Luftweg transportiert.

Die Verfügbarkeit von kostengünstiger Luftfrachtkapazität wird somit mehr und mehr zu einem Erfolgsfaktor für unsere Wirtschaft. Bereits heute verlassen wertmässig ein Drittel unserer Exportgüter die Schweiz auf dem Luftweg. Weltweit wächst der Luftfrachtsektor jährlich um 6%. Die Frachtorganisationen der Fluggesellschaften bieten hierzulande, zusammen mit den Unternehmen aus Logistik, Speditions- und Frachthandling, mehr als 8'500 Vollzeit-Arbeitsplätze.

Vor diesem Hintergrund liegt es im Interesse der Schweiz, gut in das internationale Logistiknetz eingebunden zu sein. Hierzu eine kurze Standortbestimmung.

Heute wird die Luftfracht der Schweiz vorwiegend in den Laderäumen von Passagierflugzeugen transportiert. Das ist gut so, weil es zur Rentabilität der Strecke beiträgt. Dennoch besteht seitens der verladenden Wirtschaft die Nachfrage nach mehr Kapazität in Form von Frachtflugzeugen. Bei diesen Maschinen handelt es sich übrigens durchwegs um modernstes Flugmaterial.

Es ist aber auch wichtig, dass die Wertschöpfung der Luftfracht in der Schweiz bleibt. Leider zeigt die Realität, dass schweizerische Luftfracht in zunehmendem Masse von ausländischen Fluggesellschaften oder Logistikunternehmen direkt beim Produktionsbetrieb in der Schweiz abgeholt und auf der Strasse zu ausländischen Flughäfen transportiert wird. Dadurch geht aber Wertschöpfung und die damit verbundenen Arbeitsplätze in der Schweiz verloren.

3. Wege zum Erfolg

Nach diesem Kurzportrait nun ein Blick auf die Erfolgsfaktoren, Herausforderungen, Stärken, und vor allem auch auf die Chancen für die schweizerische Zivilluftfahrt.

3.1. Erfolgsfaktoren

Zunächst einige Worte zu den Erfolgsfaktoren, die ein erfolgreiches Funktionieren des Luftfahrtstandortes Schweiz überhaupt erst möglich machen.

Erstens braucht es **gut ausgebildetes und motiviertes Personal**.

Die Krise in den vergangenen Jahren hat leider dazu geführt, dass viele qualifizierte Leute ihre berufliche Zukunft in anderen Branchen gesucht haben. Dieses Personal fehlt uns heute schon und künftig noch mehr. Dass sich der Staat mit der Abschaffung der schweizerischen Luftverkehrsschule heimlich aus seinem Bildungsauftrag hinaus geschlichen hat, hat zweifellos zu dieser Situation beigetragen.

Zweitens braucht es für den Erfolg, wie überall, **Innovation**, gute Ideen und neue Pfade.

Ein dritter Faktor ist **hoch stehende Qualität**, wie beispielsweise ein hohes Sicherheitsniveau.

Viertens braucht es **verantwortungsvolles Handeln gegenüber der Umwelt**.

Fünftens benötigen wir im internationalen Vergleich **wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen**.

Und sechstens braucht es **Unternehmer** mit Mut, Ausdauer und Durchsetzungsvermögen.

Vor dem Hintergrund dieser Erfolgsfaktoren habe ich mich gefragt, wo denn unsere Herausforderungen und Stärken liegen.

3.2 Herausforderungen

Was sind die Herausforderungen?

Erstens ist die Schweiz ein kleines Land mit einem **beschränkten Heimmarkt**.

Zweitens produzieren wir in einem Land mit **hohen Kosten**.

Drittens leben wir in einem **dicht besiedelten Land**. Die dadurch unvermeidbaren Fluglärmimmissionen betreffen daher relativ viele Menschen. Das erzeugt politischen Gegenwind. Ferner liegen alle grossen Flughäfen der Schweiz in Grenznähe. Das hat zur Folge, dass An- und Abflüge fast immer über ausländisches Territorium führen. Diese internationale Dimension erschwert den Interessenausgleich.

Viertens sind wir Schweizer ja als ordentliche Menschen bekannt. Diese Neigung prägt unser Image „von der Wiege bis zur Bahre schreibt der Schweizer Formulare“. Sie spüren worauf ich hinaus will. Die **Regulierungsdichte ist zu hoch** und als Folge davon der Papierkrieg. Denken wir daran: Sicherheit steigt nicht proportional zur Bürokratie.

Und fünftens gelten in der Schweiz gewisse **operationelle Rahmenbedingungen** wie in keinem anderen Land der Welt.

3.3. Stärken

Wir haben im Vergleich zu anderen Ländern zweifellos auch einzigartige Stärken.

Erstens: unsere **geographische Lage** im Herzen von Europa. Diese eröffnet einzigartige Chancen. Ich denke z.B. an Umsteigeverbindungen oder an die gute Erreichbarkeit.

Zweitens : die natürliche **Schönheit der Schweiz**. Der Tourismus beschert uns, dank der Anbindung an den internationalen Luftverkehr, viele ausländische Flugpassagiere.

Drittens: unsere politische und sozialpartnerschaftliche **Stabilität**.

In unserer direkten Demokratie geht alles etwas langsamer als in anderen Ländern. Aber dafür hat es in der Regel auch länger Bestand. Das wirkt sich positiv auf die Investitionssicherheit aus. Erstaunlicherweise gelingt es in diesem System sogar neue Flugplätze zu bauen. Der Flugplatz Bressaucourt in der Ajoie ist zwar kein Grosser aber ein neuer Flugplatz.

Viertens: verfügt die Schweiz über einen **zahlungskräftigen Heimmarkt**. Neben den Holländerinnen und Holländern unternehmen Herr und Frau Schweizer am meisten Flugreisen in Europa.

Und fünftens ist das allgemeine **Bildungsniveau** relativ hoch. Das ist eine wichtige Voraussetzung für die Qualität unserer Dienstleistungen.

Aus diesem Mix von Herausforderungen und Stärken ergeben sich klare Chancen.

Generell könnte man sagen:

Der Luftfahrtstandort Schweiz kann zwar bezüglich Grösse nicht in der obersten Liga mitspielen.

Aber er kann **weltweit zu den Besten gehören** und sich damit in allen Sparten über die Qualität differenzieren.

Diese Erkenntnis ist zwar weder neu noch besonders originell. Aber mit Blick auf andere Wirtschaftszweige funktioniert diese Differenzierung nach wie vor sehr gut. In der Vergangenheit wurde diese Strategie übrigens auch in der schweizerischen Airlinebranche erfolgreich umgesetzt. Der jahrzehntelange Erfolg der Swissair und Crossair war in erster Linie der Qualität ihrer Dienstleistungen zu verdanken.

4. Handlungsbedarf

Um die erwähnte Chance zu nutzen, müssen jedoch enorme Anstrengungen unternommen werden. Primär liegt der Handlungsbedarf bei der Branche selbst. Die Luftfahrt ist gefordert, vermehrt, innovative Produkte und Geschäftsmodelle zu wettbewerbsfähigen Preisen herzustellen.

Gefordert ist aber auch die Politik.

- Im Rahmen der gesetzgeberischen Umsetzung des luftfahrtpolitischen Berichtes muss die **Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig verbessert** werden, und zwar durch eine konsequente Verbesserung der operationellen und finanziellen Rahmenbedingungen.

Verbesserung der Rahmenbedingungen bedeutet beispielsweise:

Spitzenwissen und gut qualifiziertes Personal auf allen Stufen: Das heisst:

- Rasche Integration der Ausbildung in der Luftfahrt ins schweizerische Bildungssystem. Dazu braucht es ein **Schweizerisches Kompetenzzentrum Luftfahrt**. Nur mit gut ausgebildetem Personal hat der Luftfahrtstandort Schweiz eine Zukunft. Und nur dank Forschung gibt es Innovation, eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg.

Verbesserung der Rahmenbedingungen bedeutet beispielsweise auch:

Konkurrenzfähige Kosten. Das heisst:

- **Abgeltung von Flugsicherungsleistungen** der Skyguide im benachbarten Ausland.
- **Übernahme der Sicherheitskosten** für die Abwehr terroristischer Bedrohungen, - wie in anderen Ländern – durch die öffentlichen Hand.
- Verwendung der **Mineralölsteuerezuschläge** auf Flugtreibstoffen nicht wie heute, zu Gunsten der Nationalstrassen, sondern künftig **zu Gunsten der Luftfahrt**.
- **Keine Abgaben auf Flugscheinen** zur Finanzierung von Entwicklungshilfe.

Verbesserung der Rahmenbedingungen bedeutet beispielsweise:

Konkurrenzfähige operationelle Rahmenbedingungen. Das heisst:

- Die in jeder Beziehung stark einschränkende **Überflugregelung von Süddeutschland** soll durch eine faire und operationell tragbare Vereinbarung ersetzt werden.
- Die bereits heute einmalig strengen **Öffnungszeiten unserer Flughäfen** dürfen keinesfalls weiter verkürzt werden.

5. Schluss

Ich komme zum Schluss.

Die Krise der letzten Jahre hat neben viel Schmerz auch einiges in Bewegung gebracht. Ohne diesen äusseren Druck wäre sicherlich einiges nicht geschehen.

Nach einem langen luftfahrtpolitischen Blindflug wissen wir heute dank dem luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates wieder, wohin die Reise gehen soll.

Allerdings stehen wir erst am Anfang dieser Reise.

Es gibt noch viel zu tun, damit sich die Luftfahrt wieder auf einem gesunden Wachstumspfad im Interesse der Schweiz entwickeln kann.

Mit dem heutigen Anlass leistet die Wirtschaft einen entscheidenden Beitrag zum Erfolg, indem das Bewusstsein über den Nutzen der Luftfahrt gestärkt wird.

Diesen Nutzen für die Schweiz haben General Guisan und die Bundesräte Kobelt und Celio schon 1944 erkannt.

Sie haben sich öffentlich zur Luftfahrt bekannt und prägten folgenden Satz:

„Ein Volk das nicht fliegt, wird überflügelt“

Mit diesem weisen, ja geradezu visionären Zitat möchte ich schliessen und danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.