

## Gespräch mit Paul Kurrus, Präsident des Dachverbands Aerosuisse

# «Flugverkehr wird benachteiligt»

Die Schweizer Luftfahrt ist vorab durch den Swiss-Verkauf und ungelöste Lärmprobleme zum Dauerthema geworden. Wie beurteilt Paul Kurrus, Präsident des Dachverbands Aerosuisse, die aktuelle Situation?

**«Schweizerische Gewerbezeitung:** Herr Kurrus, welche Bedeutung hat die Luftfahrt für die Schweiz?

**Paul Kurrus:** Für ein exportorientiertes Binnenland, in dem jeder zweite Franken im Export verdient wird, ist die Luftfahrt nicht Selbstzweck, sondern ein unverzichtbares Mittel zur Verbesserung der Erreichbarkeit und der Standortattraktivität. In seinem luftfahrtpolitischen Bericht unterstreicht der Bundesrat die herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt. Alleine von den sechs Flughäfen mit Linienverkehr hängen mehr als 160 000 Arbeitsplätze oder 21 Milliarden Franken Wertschöpfung ab.

In der Sommersession hat das

*Parlament den luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrats – den ersten seit 1953 – positiv aufgenommen. Auch Ihr Verband hat den Bericht gelobt. Was gefällt Ihnen daran besonders?*

Im Allgemeinen die Tatsache, dass es gelungen ist, nach über 50 Jahren wieder eine luftfahrtpolitische Willensbildung durch die Landesregierung und das Parlament zu entwickeln, in der die

«Die Luftfahrt ist ein unverzichtbares Mittel zur Verbesserung der Erreichbarkeit und der Standortattraktivität.»

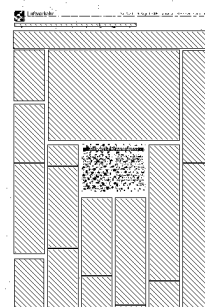
herausragende Bedeutung der Luftfahrt für die Schweiz anerkannt wird. Damit erhält dieser zunehmend wichtige Verkehrsträger eine langfristig verlässliche Entwicklungsperspektive. Im Besonderen freut es mich, dass auch der Bundesrat die Wichtigkeit eines Hubs in Zürich und interkontinentaler Direktverbindungen für die Wirtschaft und den Tourismus anerkennt. Schliesslich ist auch die Prüfung der Verwendung von Erträgen aus der Flugtreibstoffbesteuerung im Binnenluftverkehr für Umwelt- und Sicherheitsmassnahmen in der Luftfahrt erwähnenswert

*Hat sich die Situation durch die Übernahme der Swiss durch die Lufthansa geändert?*

Da gibt es zwei Aspekte. Erstens: Ein Alleingang der Swiss wäre langfristig keine Option gewesen. Durch den Zusammenschluss mit dem starken Partner Lufthansa erhält die Swiss eine langfristige Perspektive. Sie bleibt eine eigenständige Gesellschaft mit eigenem Hub und eigener Marke. Das Zusammengehen mit der Lufthansa entspricht übrigens auch den luftfahrtpolitischen Zielen des Bundesrats. Zweitens: Wenn die Swiss als attraktives Mitglied in der Star Allianz aufzutreten soll, müssen in der Schweiz vergleichbare Rahmenbedingungen wie an den Konkurrenzflughäfen München, Frankfurt, Wien und Kopenhagen geschaffen werden.

*Neben den drei grossen Flughäfen Zürich, Genf und Basel gibt es mindestens zehn regionale Flugplätze, die Sie als sehr wichtig taxieren. Was macht sie denn so attraktiv?*

Regionalflughäfen verbinden die Regionen mit dem Weltluftverkehrsnetz. Die Attraktivität re-



sultiert aus den kurzen Wegen, kurzen Check-in-Zeiten, Parkmöglichkeiten usw. Regionalflughäfen sind aber auch beliebte Landeorte für Geschäftsreiseflugzeuge und verbessern deshalb die Standortattraktivität der Regionen ausserhalb der grossen Agglomerationen. Zudem finden auf den meisten Regionalflughäfen die für den fliegerischen Nachwuchs notwendige Grundausbildung und ein breites Spektrum von Trainingsflügen der Leichtaviatik statt. Diese Aktivitäten sichern viele Arbeitsplätze in den KMU.

*Wurde der Flugverkehr bis heute gegenüber Schiene und Strasse wirklich benachteiligt?*

Grundsätzlich sollten die verschiedenen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden. Der Luftverkehr ist Teil eines Gesamtverkehrssystems, indem jeder Verkehrsträger dort gefördert werden sollte, wo er seine vergleichsweise Vorzüge aufweist. Es gibt allerdings Bereiche, in denen der Luftverkehr arg benachteiligt wird. So ist es beispielsweise nicht nachvollziehbar, warum der Luftverkehr über die Erträge aus der Flugtreibstoffbesteuerung die Nationalstrassen mitfinanzieren soll. Und warum soll die Luftfahrt für die Kosten für Lärmschutzmassnahmen selber aufkommen, während die Bahnen dafür den FINÖV-Fonds anzapfen können, welcher durch die Strasse sowie Mehrwert- und Mineralölsteuer geäufnet wird.

*Muss der Bund seine so knappen Mittel auch in diesem Bereich einsetzen? Im Klartext: Wollen Sie Subventionen?*

Die Luftfahrt sucht keine Subventionen, sondern im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit lediglich eine Gleichstellung mit

den ausländischen Mitbewerbern

**«Das Zusammengehen der Swiss mit der Lufthansa entspricht den Zielen des Bundesrats.»**

bzw. anderen Branchen. Ich möchte dazu nur zwei Beispiele nennen. Erstes Beispiel: In der Schweiz müssen Flugpassagiere, im Gegensatz zum Ausland, für die Sicherheitskosten selber aufkommen, obwohl eine allfällige Bedrohung nicht der Luftfahrt, sondern dem Staat gelten würde. Zweites Beispiel: Im Gegensatz zu andern Branchen, in denen der Staat die gesamten Kosten der Ausbildung trägt – ich denke

**«Die Luftfahrt sucht keine Subventionen, sondern lediglich eine Gleichstellung mit den ausländischen Mitbewerbern.»**

hier an den Technologiebereich, Gesundheits- und Rechtswesen usw. – müssen in der Luftfahrt die Kosten für die Ausbildung fast vollumfänglich selber getragen werden. Generell fordern wir, aus einer volkswirtschaftlichen Optik, den Einsatz der knappen Bundesmittel in jene Verkehrsbereiche mit hoher Wertschöpfung.

*Sie rufen nach massvoller Handhabung der Nachtflugverbote für den Langstreckenverkehr. Die lärmgeplagte Bevölkerung wird es Ihnen kaum danken...*

Nachtruhe ist ein wichtiges Element der Lebensqualität. Sie soll deshalb so wenig wie möglich und nur so viel wie nötig beeinträchtigt werden. Hier gilt es ein Gleichgewicht zu finden zwischen den Interessen der Bevölkerung und insbesondere den Er-

fordernissen der Langstreckenfliegerei. Im Gleichschritt mit den konkurrierenden Flughäfen sollen leisere Flugzeuge Vorrang gegenüber lärmigeren Maschinen haben.

*Seit einiger Zeit gibt es lärm- und abgasabhängige Landetaxen. Sie wollen noch weiter gehen und verlangen Lärm- und/oder Luftbelastungskontingente. Ist das überhaupt realistisch?*

Um qualitatives Wachstum zu ermöglichen, sollten wir den Flughäfen statt Bewegungslimiten Lärm- und Schadstoffkorsette verpassen, um so qualitatives Wachstum zuzulassen.

*Was halten Sie von den Vorschlägen, bei allen Flugreisen Kompensationszahlungen an Klimaschutzprojekte zu entrichten?*

Weil der Luftverkehr auf absehbare Zeit auf Kerosin als Treibstoff angewiesen ist, scheint mir das eine prüfungswürdige Idee zu sein. Ziel dieser Ideen ist, dass durch Investitionen in CO<sub>2</sub> mindernde Projekte ein Flug CO<sub>2</sub>-neutral durchgeführt werden kann. Mit Ausnahme von freiwilligen Beiträgen müssten solche Initiativen jedoch zwingend international koordiniert eingeführt werden, sonst entstehen Wettbewerbsnachteile.

*Sie setzen sich auch für die so genannte Leichtaviatik ein. Diese wird von breiten Bevölkerungsschichten als lärmiges Hobby einiger Privilegierter angesehen. Wie wollen Sie dieser Skepsis begegnen?*

Das ist ein Zerrbild der Tatsachen. Denken wir doch daran, dass jeder Pilot beispielsweise seine Karriere auf einem Kleinflugzeug begonnen hat. Leichtaviatik ist für die Ausbildung unverzichtbar. Schliesslich dürfen wir auch die insbesondere

für unser Land unverzichtbare Rettungs- oder Arbeitsfliegerei im Gebirge nicht vergessen. Darüber hinaus ist beispielsweise Segelfliegen oder Hängegleiten eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung, welche keine Lärm- und Schadstoffemissionen verursacht.

*Was wollen Sie mit Ihrer Forderung nach der Öffnung des Schweizer Himmels für alle Fluggesellschaften auf der Basis des ausländischen Gegenrechts erreichen?*

Bei der Aushandlung von Verkehrsrechten soll darauf geachtet werden, dass die einheimischen Fluggesellschaften gegenüber ihren ausländischen Konkurrenten gleichberechtigt behandelt werden.

*Sie erachten die Flugsicherung als Service public mit entsprechender Qualität und Preispolitik. Lässt sich das mit Ihrer Forderung nach Verminderung der Regulierung vereinbaren?*

Die Flugsicherung ist, gemäss internationalen Übereinkommen, eine staatliche Aufgabe

**«Leisere Flugzeuge sollen Vorrang gegenüber lärmigeren Maschinen haben.»**

mit einer Service-public-Komponente, welche hierzulande an die Skyguide delegiert wird. Infolge dieser Delegation an ein privatrechtliches Unternehmen und des Monopolcharakters ist ein gewisses Mass an staatlicher Regulierung unvermeidbar. Die Politik ist in Sachen Flugsicherung in besonderem Masse gefordert, um mit unseren Nachbarn Deutschland, Österreich und Italien zwischenstaatliche Abkommen zur Abgeltung von Leistungen über

benachbartem ausländischem Territorium auszuhandeln.

*Die mit Streikdrohungen verbundenen Diskussionen um die Swissair- und Crossairpiloten sowie das Kabinenpersonal waren nicht gerade imagefördernd. Wird es in naher Zukunft nicht Nachwuchsprobleme geben, zumal die Ausbildung sehr teuer ist?*

In der Krise der letzten vier Jahre haben sich viele gut qualifizierte Leute beruflich anders orientiert und sind in andere Branchen abgewandert. Derzeit erleben wir einen wahren Einbruch bei den Ausbildungen aller Arten von Personal der Luftfahrt. Besonders ausgeprägt ist dieser Rückgang bei den Piloten. Hier braucht es grosse Anstrengungen um sicherzustellen, dass wir am Aufschwung teilhaben werden. Die rasche Integration der Ausbildung von Berufen der Luftfahrt ins schweizerische Ausbildungssystem ist dabei eine vordringliche

**«Gute wettbewerbsfähige politische Rahmenbedingungen erlauben der Luftfahrt eine prosperierende Entwicklung.»**

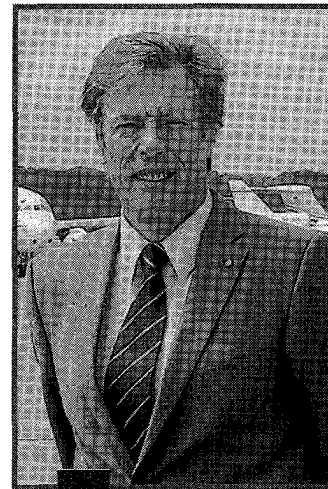
che Aufgabe bei der Umsetzung der luftfahrtpolitischen Ziele des Bundesrats.

*Welche Perspektive sehen Sie für die Schweizer Luftfahrt in zehn Jahren?*

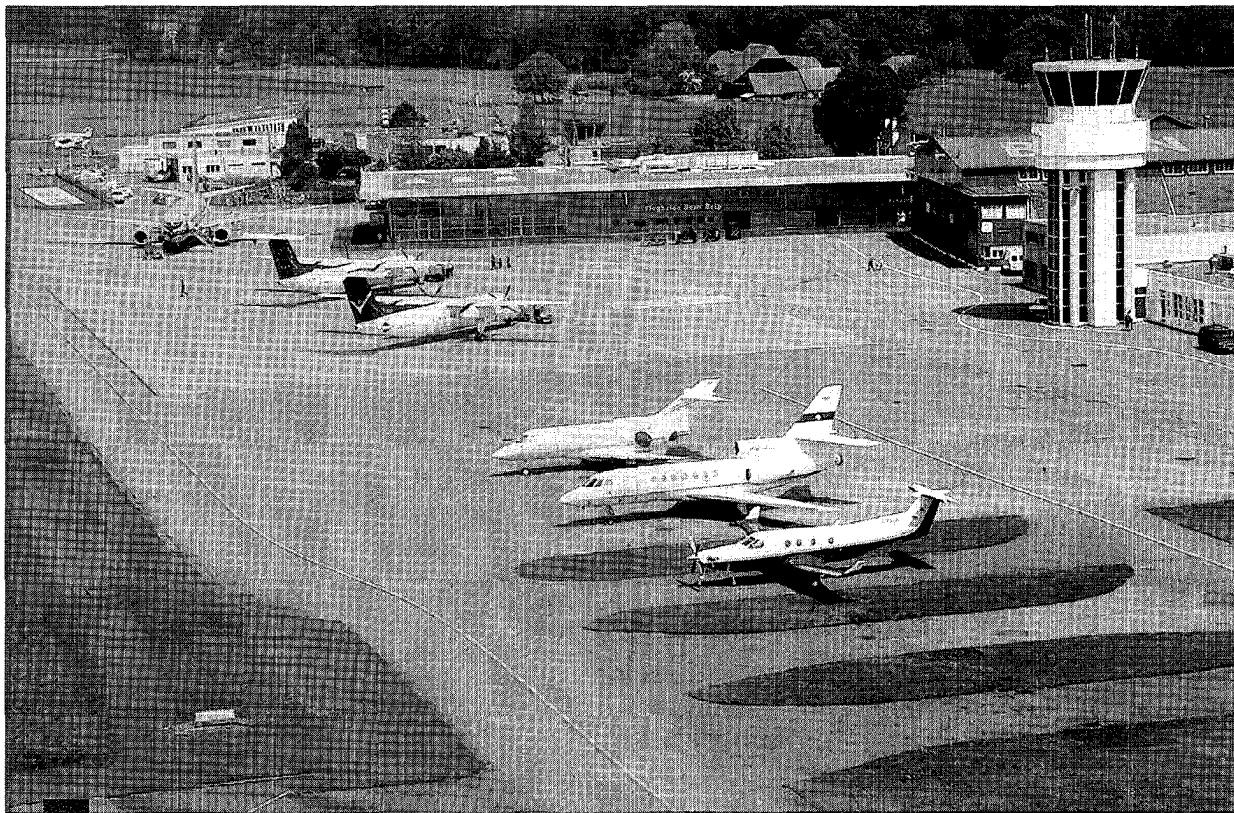
Die luftfahrtpolitischen Ziele des Bundesrats sind gesetzgebend umgesetzt. Gute wettbewerbsfähige politische Rahmenbedingungen erlauben der Luftfahrt eine prosperierende Entwicklung. Das Zitat der Bundesräte Kobelt und Celio aus dem Jahre 1940 hat nach wie vor Gültigkeit: «Ein Volk, das nicht fliegt,

wird überflügelt.»

Interview: Patrick M. Lucca



Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus: «Ein Volk, das nicht fliegt, wird überflügelt.»



Auch regionale Flughäfen (hier Bern-Belp) haben ihren fixen Platz im nationalen Luftfahrtkonzept.

## Dachverband Aerosuisse

Die 1968 gegründete Aerosuisse nimmt als Dachverband die Interessen der schweizerischen zivilen Luftfahrt wahr und sichert deren langfristige Existenzgrundlagen. Sie vertritt alle an der Förderung und Erhaltung des Flugwesens interessierten Kreise und koordiniert deren Bestrebungen. Der Aerosuisse gehören heute rund 100 Firmen und Organisationen an, namentlich Linien- und Charter-

fluggesellschaften, die Landesflughäfen und Regionalflugplätze, Abfertigungsgesellschaften, die Flugsicherung, Unterhaltsbetriebe, Flugzeug- und Komponentenhersteller, Flugschulen und alle massgebenden Verbände der Schweizer Luftfahrt. Präsident der Aerosuisse, die als Mitglied dem SGV angehört, ist der ehemalige Crossair-Flugkapitän und alt Nationalrat Paul Kurrus.