

«Die Bedeutung der Luftfahrt wird stark unterschätzt»

Die breite Bevölkerung nahm die Luftfahrt in der jüngeren Vergangenheit eher über die damit verbundenen Probleme wie Lärm u. a. m. wahr. In Vergessenheit zu geraten scheint der Nutzen, den sie vor allem einer kleinen und offenen Volkswirtschaft bringt. Worin besteht dieser? Wie verhält es sich mit der Kostenwahrheit der heutigen Preise? Wo stehen wir bei der Umsetzung des luftfahrtpolitischen Berichts des Bundesrates, und welches sind die dringenden Forderungen? Dazu das folgende Interview mit Paul Kurrus, dem Präsidenten von Aerosuisse.

■ Bedeutung der Luftfahrt

«Schweizer Arbeitgeber»: Herr Kurrus Sie sind u. a. Präsident der Verkehrskommission von Economiesuisse und Präsident von Aerosuisse. Ende Mai 2006 findet unter der Ägide von Economiesuisse ein Luftfahrtkongress statt. Warum?

Paul Kurrus: Ich freue mich ausserordentlich, dass es gelungen ist, einen solchen Kongress zu veranstalten. Die Schweiz ist ja sehr gut ans Luftverkehrsnetz angebunden, und unser Land profitiert in hohem Masse davon. Aber der Luftverkehr verursacht – wie andere Verkehrsträger ebenfalls – auch gewisse Lasten. Leider wird nach meiner Wahrnehmung in der jüngeren Vergangenheit der Verkehr im Allgemeinen und der Luftverkehr im Speziellen in zunehmendem Masse etwas einseitig über seine Umweltbelastung thematisiert. Das könnte sich verheerend auswirken. Die Bedeutung der Luftfahrt wird im Allgemeinen stark unterschätzt. Um den Nutzen vermehrt ins Bewusstsein zu rücken, wurde dieser Luftfahrtkongress ins Leben gerufen.

Können Sie diesen Nutzen näher ausführen?

Die Luftfahrt ist nicht Selbstzweck, sondern ein wichtiges Instrument zur Förderung der Standortattraktivität. Die europäische Integration, aber auch die Liberalisierung des Welthandels führen zu einer verstärkten Arbeitsteilung. Die Zentren für Rohstoff-

gewinnung, Veredelung oder Verkauf driften immer weiter auseinander. Das macht auch unter einem entwicklungspolitischen Aspekt Sinn. Diese Entwicklung schafft zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse für Menschen und Güter.

Neben der Förderung der Standortattraktivität ist die Luftfahrt auch selber zu einem volkswirtschaftlich bedeutenden Faktor geworden. Aufgrund einer soeben fertig gestellten Studie wissen wir, dass in der Schweiz im Jahre 2004 in der Luftfahrt direkt 48 500 Personen beschäftigt waren. Berücksichtigt man die induzierten und katalytischen Effekte, so generiert die Luftfahrt hierzulande eine Wertschöpfung von über 26 Mrd. Fr. und 176 600 Arbeitsplätze. Diese Wertschöpfung entspricht immerhin 5,9% des schweizerischen BIP. Hinzu kommt, dass – wertmässig – mehr als ein Drittel der Exporte unser Land über den Luftweg verlassen. Das ist für die Schweiz, welche jeden zweiten Franken im Export verdient, ein wichtiger Aspekt.

Und was sagen Sie zur Bedeutung der Luftfahrt für den Tourismus?

Der Tourismus ist für unser Land volkswirtschaftlich sehr bedeutend. Jährlich besuchen 11 Mio. Menschen aus dem Ausland als Touristen die Schweiz. 35%, also mehr als ein Drittel dieser Personen, erreichen die Schweiz auf dem Luftweg. Der Tourismus ist daher auf eine gute Luftverkehrsinfra-

struktur angewiesen. Je mehr Direktverbindungen von und nach der Schweiz angeboten werden, desto mehr steigt die Attraktivität des Tourismusstandortes Schweiz.

Die Schweiz ist aber auch ein bedeutender Kongress- und Tagungsstandort, und da ist es wichtig, dass die Gäste mit möglichst wenig Zeitverlust an- und abreisen können. Die Konkurrenzfähigkeit ist in diesem Bereich vom Angebot an Direktflugverbindungen von und nach der Schweiz in besonderem Masse abhängig.

■ Luftfahrtbericht des Bundesrates

Sie haben den Luftfahrtbericht des Bundesrates erwähnt, dessen Initiant Sie 2001 (als Nationalrat) waren. Dieser wurde 2004 vom Bundesrat verabschiedet und in der Sommersession 2005 im Parlament diskutiert. In diesem Bericht schreibt der Bundesrat, es sei wichtig, «eine umfassende prospektive und zusammenhängende Luftfahrtpolitik zu betreiben». Wo stehen wir diesbezüglich heute?

Gestatten Sie mir ein grundsätzliches Wort zu diesem Bericht: Wenn man weiss, was man will, ist alles andere einfach. Eine nationale Willensbildung in Sachen Luftfahrt erfolgte in der Schweiz vor mehr als einem halben Jahrhundert. Im Jahre 1953 legte der Bundesrat dem Parlament letztmals einen Bericht über die eidgenössische Luftfahrtpolitik vor. In der Zwischenzeit herrschte über weite Strecken luftfahrtpolitischer Blindflug. Der luftfahrtpolitische Bericht ist absolut zentral, weil er das unerlässliche Fundament für eine kohärente Gesetzgebung bildet. Die Vorbereitungsarbeiten zur Umsetzung des Berichtes laufen derzeit auf Hochtouren.

Ich bin auch froh, dass dieser Bericht nicht durch die Verwaltung im Alleingang entwickelt, sondern in einem intensiven

Bilder: Hans Reis

Konsultationsprozess mit der Wirtschaft erarbeitet wurde. Wenn auch – wie in jedem Bericht – nicht alle Anliegen zu 100% erfüllt wurden, bildet er über das Ganze gesehen eine sehr gute Grundlage für die nun laufende gesetzgeberische Umsetzung.

Wo stehen wir bezüglich Umsetzung?

Der Bericht des Bundesrates wurde in der Sommersession des vergangenen Jahres von den eidg. Räten zur Kenntnis genommen. In beiden Kammern ergab sich eine breite Zustimmung zum Bericht. Auf der Grundlage des von Regierung und Parlament breit abgestützten Berichtes werden derzeit in der Verwaltung die entsprechenden Gesetzesentwürfe vorbereitet. Das federführende Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat nun einen ganzen Katalog von Gesetzesbestimmungen identifiziert, bei denen aufgrund des Berichtes Anpassungen nötig sind. Am meisten Anpassungsbedarf besteht naturgemäss im Luftfahrtgesetz (LFG). Diese umfangreichen Arbeiten werden aufgrund eines entsprechenden Beschlusses des Parlamentes etappenweise, prioritätengerecht, aber dennoch im Sinne einer umfassenden Revision vorgenommen.

Sind wir auf der Marschtabelle etwa dort, wo wir nach Ihren Vorstellungen sein sollten?

Mit Blick auf das Datum meines Vorstosses – es war der 21. Juni 2001 – kann man nicht gerade von einem atemberaubenden Tempo sprechen. Allerdings muss eingeräumt werden, dass infolge der tiefgreifenden Umstrukturierung des Luftfahrtstandortes Schweiz – im Nachgang zum Swissair-Grounding – in der Verwaltung massiv Kräfte gebunden waren. In jüngster Zeit gehen die Arbeiten aber unter initiativer



Der Interviewpartner

Paul Kurrus begann 1970 die Ausbildung zum Berufspiloten und wurde 1974 – nach deren Abschluss – Geschäftsführer und Fluglehrer bei der Flugschule Basel AG. Im Jahre 1978 trat er in die damalige Taxifluggesellschaft Business Flyers Basel AG ein, aus welcher später die Crossair wurde. Ab 1979 war er als Mitglied der Geschäftsleitung für die Flugoperationen zuständig. Ab 1989 baute er das Crossair Training Center auf. Parallel dazu war Paul Kurrus bis 2004 während rund 10000 Flugstunden als Flugkapitän im Einsatz. Heute betreut er als Vizedirektor die Ressorts Public Affairs und Umwelt bei Swiss International Air Lines Ltd.

Paul Kurrus ist u. a. Präsident von Aerosuisse, dem Dachverband der schweizerischen Luftfahrt und der Verkehrskommission von Economiesuisse. Zudem ist er Vorstandsmitglied des Schweizerischen Arbeitgeberverbandes, von Schweiz Tourismus, der Handelskammer beider Basel (HKBB), des ACS u.a.m. Er ist Mitglied verschiedener Kommissionen mit Schwerpunkt Verkehr – insbesondere Flugverkehr – und Umwelt. Von 1999 bis 2003 war Paul Kurrus Mitglied des Nationalrates.

Führung des BAZL zügig voran. Schliesslich muss man in der Politik ein Langstreckenläufer sein und Geduld haben. Es geht immer länger, als man denkt. Vor diesem Hintergrund läuft das Projekt realpolitisch betrachtet gut.

■ **Liberalisierung: Preise – Sicherheit**
Ausgelöst durch die Liberalisierung erlebt der Luftverkehr seit den 90er-Jahren in Europa einen unglaublichen Konkurrenzkampf. Den Stein der Liberalisierung brachte in den 70er-Jahren der damalige US-Präsident Jimmy Carter ins Rollen, und am EU/EFTA-Gipfel wurde dies Ende der

80er-Jahre auch für Europa beschlossen. Eine Konsequenz davon sind enorm tiefe Preise, ja Preisverzerrungen gegenüber anderen Verkehrsträgern. Ein Flug Zürich–Berlin kann heute billiger sein als eine Zugreise von Zürich nach Genf und zurück. Was sagen Sie dazu?

Es ist in der Tat so, dass die Liberalisierung des Weltluftverkehrs eine massive Effizienzsteigerung dieses Verkehrsträgers zur Folge hatte. Das hat zu einer drastischen Korrektur der Preise für Flugreisen nach unten geführt. Dieser Trend hält weltweit an.

In den letzten 20 Jahren sind die Flugpreise jährlich um 1% bis 2% gefallen.

Eine Trendwende ist nicht absehbar. Volkswirtschaftlich gesehen ist diese Liberalisierung ein Erfolg. Flugreisen sind heute dank der Effizienzsteigerung billiger und für viele Leute erschwinglich geworden. Das wollten die Initianten der Liberalisierung auch so. Bei anderen Trägern des öffentlichen Verkehrs, welche diesem Wettbewerbsdruck nicht in diesem Masse ausgesetzt waren – beispielsweise bei den Bahnen –, sind diese Fortschritte noch weniger deutlich sichtbar,

Mit dem Stichwort Preisverzerrungen sprechen Sie die Kostenwahrheit an. Gegen den Grundsatz, dass jeder Verkehrsträger seine Kosten – auch die externen – selber zu tragen hat, ist nichts einzuwenden, vorausgesetzt, dass dieses Prinzip bei allen Verkehrsträgern angewendet wird. Sonst entstehen im Markt falsche (Preis-) Signale. Allerdings würde eine konsequente Anwendung dieses Prinzips das Ende des öffentlichen (Bahn-)Verkehrs bedeuten. Diese Erkenntnis führte denn auch dazu, dass ein entsprechender parlamentarischer Vorstoss Bundi in den Schubladen verschwand.

Bezüglich der Kostenwahrheit müssen wir uns immer wieder folgende Relation vor Augen halten: Der Bund gibt pro Jahr etwa 7,8 Mrd. Fr. für den Verkehr aus, davon gerade mal 1,3% für die Luftfahrt. Wenn man diese 1,3% genauer analysiert, so sind das nicht etwa Subventionen von Flügen, sondern Beiträge an internationale Organisationen oder Ausbildungsbeiträge wie die fliegerische Vorschulung u. a. m. Abgesehen von diesen 1,3% trägt die Luftfahrt, im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern, ihre Kosten bereits heute selber.

Gelegentlich wird gefordert, dass das Kerosin besteuert werden sollte, und zwar nicht wie das Benzin für fiskalische Zwe-



«Die Luftfahrt ist nicht Selbstzweck, sondern ein wichtiges Instrument zur Förderung der Standortattraktivität.»

cke, um dem Bund einfach Geld in die Kasse zu spülen, sondern um die externen Kosten abzugelten. Was halten Sie davon?

Der Treibstoff für Inlandflüge wird schon heute besteuert. Diese Mineralölsteuerzuschläge, werden heute zu einem Teil für den Nationalstrassenbau verwendet. Das macht wirklich keinen Sinn. Man würde diese – ungefähr 50 Mio. Fr. bis 60 Mio. Fr. pro Jahr – in der Schweiz besser für Massnahmen im Bereiche der Safety, Security, Umwelt u. a. m. bei der Luftfahrt verwenden. Im Sinne des in der Verfassung vorgesehenen Verursacherprinzips, sollten die Erträge des Mineralölsteuerzuschlages, die ja die Flugreisenden und die Frachtverlader bezahlen, zur Abgeltung der von ihnen verursachten Kosten verwendet werden. Im luftfahrtpolitischen Bericht hat der Bundesrat dieses Problem aufgenommen und einen Auftrag zur Prüfung erteilt.

Im Zusammenhang mit der Liberalisierung ist jede Fluggesellschaft gezwungen, Kosten zu senken, zu sparen. Wie beurteilen Sie die Gefahr, dass hier am falschen Ort, nämlich bei der Sicherheit, gespart wird?

Wir stellen in der Zivilluftfahrt weltweit fest, dass die Rate der Unfälle im kommerziellen Luftverkehr ständig abnimmt. Obwohl der Luftverkehr weltweit mit ungefähr 4% bis 6% pro Jahr zunimmt, stellen wir keine absolute Zunahme der Flugunfälle fest. Die Wahrscheinlichkeit, dass also etwas passiert, wird ständig geringer. Das ist die Folge einer dauernden Anstrengung der Industrie, und einer intensivierten Aufsicht im Einklang mit der Liberalisierung. Hier hat die Luftfahrt in der Schweiz durch die Umsetzung entsprechender Empfehlungen des NLR-Berichtes, das heisst mit der Reorganisation des BAZL, etwas sehr Positives getan. Das BAZL hat nämlich die Bereiche Luftfahrtentwicklung und Sicherheit strikte getrennt. Es gibt mit Ausnahme des Direktors keinen einzigen Mitarbeitenden in unserer Behörde, der gleichzeitig beide Hüte trägt. Grundsätzlich noch zur Sicherheit: Eine Fluggesellschaft kann sich nicht über Sicherheit differenzieren. Entweder arbeitet eine Fluggesellschaft sicher, oder sie ist weg vom Markt. Sicherheit ist eine unabdingbare Voraussetzung, um bestehen zu können.

Sehen Sie im zunehmenden Verkehrsvolumen im europäischen Luftraum und der zentralisierten Luftverkehrskontrolle in Europa ein Sicherheitsrisiko?

Nein, ganz im Gegenteil. Sie sprechen den Single European Sky (SES) an. Bis jetzt verlaufen die Zuständigkeiten der Flugsicherungen ungefähr entlang den Landesgrenzen. Das macht keinen Sinn, denn es sind betrieblich betrachtet in der Regel keine

sinnvollen Räume. Das hat die EU erkannt und daher beschlossen, den europäischen Luftraum in betrieblich sinnvolle Räume aufzuteilen, in sogenannte «functional airspace blocks». Single European Sky ist eine Antwort der europäischen Flugsicherungen auf die Anforderungen der heutigen Zeit, nämlich auf das gestiegene Verkehrsvolumen und auf die Sicherheit. Wir befinden uns hier auf dem richtigen Weg.

Und wie steht es mit der Nachhaltigkeit des Luftverkehrs?

Als wichtiger Träger des öffentlichen Verkehrs ist der Luftverkehr dem Prinzip der Nachhaltigkeit in besonderem Masse verpflichtet. Wenn ich daran denke, wie viele Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung der Luftverkehr schafft, dann mag das vielleicht ein Zitat eines ranghohen deutschen Politikers illustrieren, der einmal gesagt hat: «Der Luftverkehr ist die Jobmaschine der Zukunft». Auch in einem anderen Bereich der Nachhaltigkeit, der Ökologie darf sich die Luftfahrt sehen lassen. Was auf der Strasse schon lange angestrebt wird, nämlich das 3-Liter-Auto, ist mit dem Airbus A380 realisiert – das 3-Liter-Flugzeug ist bereits in der Luft. D. h., um einen Passagier 100 km weit zu transportieren, braucht der Airbus A380 nur noch 3 Liter Kerosin.

■ Luftfahrtpolitik – Prioritäten

Welches sind nun aus Ihrer Sicht die luftfahrtpolitischen Prioritäten für die unmittelbare Zukunft?

Von zentraler Bedeutung scheint mir, in einer breiten Bevölkerung das Bewusstsein über die Bedeutung und den Nutzen der Luftfahrt zu schaffen. Hier ermöglicht der luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrates eine gute Voraussetzung. Darüber hinaus müssen sich aber auch die Nutzniesser der



Bild: Swiss International Air Lines Ltd.

Paul Kurrus: «Die schweizerische Zivilluftfahrt hat, im Vergleich zu ihren Konkurrenten, auf der Kosten- und auf der operationellen Seite Wettbewerbsnachteile.»

Luftfahrt vermehrt zu Wort melden. Ich denke hier an Exponenten aus Wirtschaft, Wissenschaft, Kultur, Tourismus usw. Und schliesslich: Wenn der Luftfahrtstandort Schweiz zum Wohle der Schweiz erfolgreich sein soll, dann müssen die Rahmenbedingungen verbessert werden.

Welche Rahmenbedingungen meinen Sie?

Die schweizerische Zivilluftfahrt hat, im Vergleich zu ihren Konkurrenten, auf der Kosten- und auf der operationellen Seite Wettbewerbsnachteile. Auf der Kostenseite sind es beispielsweise die Sicherheitskosten. Bis jetzt bezahlen die Flugreisenden die Sicherheitskontrollen auf den schweizerischen Flughäfen selber. Um im internationalen Wettbewerb gleich lange Spiesse zu schaffen, erwähnt der Bundesrat im luftfahrtpolitischen Bericht, dass eine Übernahme der Sicherheitskosten durch die öffentliche Hand geprüft werden soll.

Welche Sicherheitskosten sind das genau?

Es sind grundsätzlich die Sicherheitskosten, die zur Abwehr von terroristischen

Handlungen dienen. Das Ziel des Terrorismus ist nicht die Fluggesellschaft per se, sondern letztlich das Staatswesen. Für die Abwehr dieser Bedrohungen muss auch der Staat selber aufkommen. Zu den Kosten gehören aber auch andere Kosten, z. B. die Kosten für die Ausbildung. Die Luftfahrt muss heute im Unterschied zu anderen Bereichen für diese Kosten selber aufkommen. Für mich ist nicht nachvollziehbar, wieso der Staat die Ausbildung von Berufen wie Ingenieure, Ärzte, Anwälte u. a. m. finanziert, nicht aber solche der Luftfahrt. Der Staat hat einmal die schweizerische Luftverkehrsschule mit über 20 Mio. Fr. pro Jahr alimentiert. Diese Schule und die Mittel dazu gibt es heute nicht mehr. Auch das bringt der Luftfahrt Wettbewerbsnachteile.

Gibt es weitere Benachteiligungen auf der Kostenseite?

Ja, Skyguide erbringt beispielsweise einen grossen Teil ihrer Dienstleistungen für Lufträume ausserhalb der Landesgrenze, z. B. die Bewirtschaftung des süddeutschen Luftraumes. Das gleiche gilt für Italien, Frank-

reich und Österreich. Währendem Frankreich für die von Skyguide erbrachten Dienstleistungen eine Abgeltung entrichtet, fliessen die Erträge in den anderen drei Fällen in die Taschen der entsprechenden benachbarten Flugsicherungsorganisationen, die Kosten aber trägt Skyguide selber. Der verbleibende Kostenblock muss dann auf die Gebühren im Landesinneren verteilt werden. Hier bin ich froh, dass die Behörden Verhandlungen mit den Nachbarländern aufgenommen haben, um eben diese wettbewerbsverzerrende Situation zu korrigieren.

Und wie steht es mit der zweiten von Ihnen erwähnten Kategorie der Rahmenbedingungen, jene auf der operationellen Seite?

Bei den Rahmenbedingungen geht es zum Beispiel um die Beschränkungen im süd-deutschen Luftraum. Das sind betriebliche Rahmenbedingungen, die den Flughafen Zürich und die darauf operierenden Fluggesellschaften stark beeinträchtigen. Solche Auflagen hat kein anderer vergleichbarer Flughafen zu erfüllen. Die Schweiz muss in Verhandlungen mit Deutschland zu einem Resultat kommen, bei welchem die Schweiz und die deutsche Seite einen dauerhaften und fairen Interessenausgleich finden, bei dem die Landesgrenze keine Rolle spielt. D. h. Nutzen und Lasten sollten gerecht verteilt werden, mit dem Ziel, dass sowenig Leute wie möglich mit Immissionen belastet werden.

Eine weitere Herausforderung stellt die Nachtflugregelung dar. Der Flughafen Zürich hat im Vergleich zu anderen Hubs bereits heute eines der strengsten Nachtflugregimes auf der ganzen Welt. Es gibt keinen europäischen Hub, der die gleichen Restriktionen hat. Der direkteste Konkurrent von Zürich ist München. Dort gibt es

beispielsweise keine Nachtflugsperrung, sondern ein nächtliches Lärmkorsett, welches sogar ein qualitatives Wachstum erlaubt. Demgegenüber ist in Zürich die sogenannte Plafonierungsinitiative in der politischen Pipeline. Diese Initiative geht in ihren Forderungen noch weit über das heutige Regime hinaus. Das ist eine äusserst gefährliche Entwicklung. Ich hoffe sehr, dass es gelingt, der Bevölkerung die schwerwiegenden Konsequenzen einer Annahme der Initiative deutlich zu machen. Das Ausland holt stark auf und unternimmt insbesondere im Interesse einer guten Anbindung an das internationale Luftverkehrsnetz grosse Anstrengungen bei der Förderung der Luftfahrt.

Wenn wir hier nicht gleichziehen, wird der Luftfahrtstandort Schweiz zum Nachteil der Schweiz immer mehr ins Hintertreffen geraten.

■ Zukunft der Swiss

Wie beurteilen Sie die Zukunft der Swiss?

Im bereits mehrfach zitierten luftfahrtpolitischen Bericht stellt der Bundesrat fest, dass ein Homecarrier ein wichtiger luftfahrtpolitischer Faktor ist. Swiss als Homecarrier der Schweiz kann am effizientesten und am effektivsten die weltweite Anbindung des Landes an die internationalen Zentren sicherstellen. Mit der Integration in die Lufthansa-Gruppe, aber auch mit dem Eintritt in die Star Alliance hat die Swiss eine langfristige Perspektive, welche mit guten Rahmenbedingungen ein qualitatives und quantitatives Wachstum erlaubt.

Was heisst das für die Arbeitsplätze in der Schweiz?

In der Krise der letzten fünf Jahre sind in der Schweiz Tausende von Arbeitsplätzen verloren gegangen. Zahlreiche Destinatio-



«Eine weitere Herausforderung stellt die Nachtflugregelung dar. Der Flughafen Zürich hat im Vergleich zu anderen Hubs bereits heute eines der strengsten Nachtflugregimes auf der ganzen Welt.»

nen sind aus der Schweiz nicht mehr mit Direktflügen erreichbar. Es sind übrigens mit kleinen Ausnahmen keine Ersatzfluggesellschaften in diese Lücken gesprungen.

Zu den Arbeitsplätzen und Perspektiven: Die Luftfahrt befindet sich nach dieser schmerzhaften Krise erfreulicherweise wieder im Steigflug. Mit zunehmender Passagierzahl steigt auch das Arbeitsplatzangebot wieder. Was heisst das konkret? Jede Langstreckenverbindung erzeugt zwischen 130 und 160 Arbeitsplätze und eine Kurzstreckenverbindung zwischen 40 und 120. Jede Million Passagiere mehr auf einem Flughafen heisst 1000 zusätzliche Arbeitsplätze. ■

Interview: Hans Reis