

«Der Lärm wurde um zwei Drittel reduziert»

Paul Kurrus, abtretender Präsident von Aerosuisse, lässt die Kritik zu Fluglärm und Luftverschmutzung nicht gelten



Engagiert für die Luftfahrt. Paul Kurrus ist überzeugt, dass niemand bei einer Flugreise ein schlechtes Gewissen haben muss. Foto Nicole Pont

Von Thomas Dähler

Sie sind, Herr Kurrus, nach 14 Jahren als Präsident von Aerosuisse zurückgetreten. In der Region Basel, in der Sie zu Hause sind, gibt es einige, die froh sind, dass Ihre Tätigkeit als sogenannter Lobbyist zu Ende ist. Verliert die Luftfahrt tatsächlich einen Lobbyisten?

Lobbyist mag vielleicht nicht der richtige Ausdruck sein. Aber ich war sicher einer, der viel Überzeugungsarbeit geleistet hat – vor allem dort, wo die Entscheide zur Luftfahrt fallen: in Bern nämlich. Nun, was die Kritiker sagen, kann ich auch als Kompliment verstehen. Der Präsident des Flughafenschutzverbandes Zürich meinte vor Kurzem, ich sei stets korrekt, aber unerbittlich.

Sie waren einst der Initiator der Luftfahrt-politik der Schweiz, Lupo genannt, und haben mit Ihrem Engagement massgeblich dazu beigetragen, dass die Luftfahrt auf Bundesebene an Bedeutung gewonnen hat. Wie wichtig sind die Bundeskompetenzen?

Gemäss Verfassung liegen die Kompetenzen bei der Luftfahrt tatsächlich beim Bund. Doch es gibt eine Diskrepanz zu dem, was wirklich geschieht – etwa beim jüngsten Entscheid zum Sachplan Zürich, wo der Bundesrat für ein massvolles Wachstum war, die Zürcher Regierung dieses aber verhindert. Da wende ich ein, dass die Landesflughäfen Verkehrsanlagen im nationalen Interesse sind

«Ein Standort ohne Wachstum steht mittel- und langfristig vor einer schwierigen Zukunft.»

und deshalb mehr Bundeseinfluss nötig ist, selbstverständlich unter angemessener Berücksichtigung der legitimen Interesse der jeweiligen Region. Entsprechend ist es aber richtig, dass der Bund im Sachplan immerhin Leistungen vorgibt, die erbracht werden müssen.

Welche Rolle kommt dabei Ihrem Verband, der Aerosuisse, zu?

Die Aerosuisse kann für sich in Anspruch nehmen, dass alle Player der Luftfahrt heute geeint auftreten. Als Dachverband konsolidieren wir die Interessen und treten dafür ein, dass eine massvolle Weiterentwicklung der Luftfahrt in der Schweiz stattfindet. Ein Standort ohne Wachstum steht mittel- und langfristig vor einer schwierigen Zukunft. In Zürich sind die Kapazitätsverluste an Flugbewegungen in den letzten Jahren jetzt erst wieder

ausgeglichen worden. Wir möchten aber Wachstum. Wir möchten, dass für den Flugverkehr Entwicklungsziele verfolgt werden.

Der Bundesrat weist im Lupo 2016 auch auf die Kapazitätsreserven des EuroAirports hin und ordnet in Basel eine mögliche Reserve für den Fall, dass sich die beiden anderen Landesflughäfen nicht mehr weiterentwickeln können. Die Flughafen-Kritiker protestieren dagegen. Ist dies tatsächlich ein mögliches Szenario?

Hier würde ich differenzieren. In Zürich ist die Swiss der Haupt-Carrier. Sie betreibt dort einen Hub. Es ist gar nicht möglich, einen Teil dieses Verkehrs in Basel abzuwickeln. Damit würde den Langstreckenflügen der Zubringer genommen. Der Hub-Betrieb in Zürich erlaubt keine Dezentralisierung. In Basel aber wären in der Tat noch zusätzliche Flüge im Punkt-zu-Punkt-Verkehr, wie ihn EasyJet betreibt, möglich.

Was bedeutet es für die Schweiz, wenn die Luftfahrt in der Schweiz nicht mehr wachsen kann?

Das ist eine echte Sorge und würde im Widerspruch zu den luftfahrt-politischen Zielen des Bundesrates stehen. Die Schweizer Luftfahrt muss sich der Nachfrage entsprechend weiterentwickeln können. Ist Wachstum in der Schweiz nicht mehr möglich, würden wohl ausländische Flughäfen davon profitieren, die gewillt sind, weiter auszubauen. Die Schweiz darf nicht stehen bleiben. Aerosuisse fordert deshalb zum Beispiel am Flughafen Zürich 80 Bewegungen zu Spitzenzeiten. Heute sind es nur 66.

Welches sind Ihrer Ansicht nach die volkswirtschaftlichen Auswirkungen einer Begrenzung?

Wachstum wird trotz Begrenzung stattfinden. Es ist nur die Frage, wo es stattfinden wird. Wenn die Schweiz keine zusätzlichen Flugverbindungen in aufstrebende Märkte, wie etwa nach Asien, aufnehmen kann, findet die wirtschaftliche Entwicklung und damit die Schaffung von Arbeitsplätzen einfach anderswo statt. Es droht eine schleichende, oft unumkehrbare Abwanderung von Wertschöpfung. Daher sollten wir in der Schweiz eine massvolle Entwicklung der Luftfahrt ermöglichen.

Das sehen die Gegner des Luftverkehrs, in Zürich und in Basel, anders. Sie kämpfen gegen den Lärm und sorgen sich um die Luftverschmutzung.

Auch die Luftfahrt kämpft gegen den Fluglärm, und das nicht ohne Erfolg. In den letzten 20 Jahren wurde zum Beispiel der Lärmteppich um den Flughafen Zürich um zwei Drittel reduziert. Und die Reise ist nicht zu

Ende: Der Lärm geht weiter zurück. Die neuesten technischen Entwicklungen beim Bombardier C-Series und AirbusNeo reduzieren den Fluglärm um 50 Prozent. Es ist also durchaus eine gewisse Zuversicht angebracht. Mit einem qualitativen und massvollen Wachstum wird die Lebensqualität nicht bedroht.

Und wie steht es mit dem CO₂ in der Luft?

Die Luftfahrt nimmt den Klimaschutz ernst. Sie ist weltweit die erste Branche, die es geschafft hat, die CO₂-Emissionen der internationalen Luftfahrt im Rahmen eines Abkommen der UNO zu begrenzen. Und dies obwohl die Luftfahrt gemäss dem Umweltprogramm der UNO nur für zwei Prozent der von Menschen verursachten CO₂-Emissionen verantwortlich ist, und etwa für dreieinhalb Prozent beim Treibhauseffekt.

Müssen wir kein schlechtes Gewissen haben, wenn wir eine Flugreise unternehmen?

Nein, ganz sicher nicht. In der Region Basel sind die Lärmschutzverbände besonders aktiv. Welches ist Ihr wichtigstes Argument im Kampf gegen die Kritiker?

Grundsätzlich nehme ich die Sorgen der Anwohnerschaft sehr ernst. Zunächst zu den gesundheitlichen Risiken des Fluglärms: Hier scheint mir die grösste Untersuchung zur gesundheitlichen Auswirkung von Fluglärm, die Norah-Studie, von Bedeutung. Diese kommt zu einem klaren Ergebnis: Im Gegensatz zu anderem Verkehrslärm besteht kein signifikanter Zusammenhang zwischen Fluglärm und Schlaganfall, Herzinfarkt und erhöhtem Blutdruck. Das kann bei uns nicht anders sein als in Frankfurt, dessen Flughafen wesentlich grösser ist. Eine andere Frage ist die Empfindlichkeit. Diese ist in den letzten Jahren enorm gestiegen. Die Bevölkerung ist heute weniger bereit als früher, Lärm in Kauf zu nehmen. Tom Enders von Airbus sagte einmal: Die Lärmempfindlichkeit steigt schneller als der Fortschritt beim Lärmschutz. Es braucht deshalb, und das sage ich selbstkritisch, mehr Aufklärung, um Vertrauen zu schaffen. Den Lasten steht ein grosser Nutzen entgegen.

Die Schutzverbände im Baseltbiet behaupten das Gegenteil und argumentieren ebenfalls mit medizinischen Studien.

Ich bin selber kein Experte und muss mich daher auf vertrauenswürdige Quellen abstützen. Die deutsche Norah-Studie ist die bisher umfangreichste und neueste Lärmstudie Deutschlands und ist breit anerkannt.

Also ist das Hauptproblem, dass die Flughafengegner die Bevölkerung unnötigerweise sensibilisieren?

Den Schutzverbänden ist selbstverständlich unbenommen, das zu verbreiten, was sie für richtig halten. Meine Aussagen stützen sich auf die neuesten Forschungsergebnisse und offiziellen Studien.

«In Basel hätte es grosse Auswirkungen, wenn ab 23 Uhr nicht mehr geflogen werden könnte.»

Der EuroAirport Basel-Mulhouse hat an Passagieren und an Frachtkilogramm zugelegt. Wie beurteilen Sie die Entwicklung?

Der Flughafen nimmt die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft auf und entwickelt sich entsprechend. Im Frachtbereich ist unsere Region in besonderer Masse auf ein gutes Luftfrachtangebot angewiesen. Gerade für die Life-Sciences-Branche und deren pharmazeutische Produkte sind die geschaffenen neuen Möglichkeiten sehr wichtig.

Können Sie sich erklären, weshalb dennoch in der Region Skepsis herrscht und die Bedeutung des Flughafens unterschätzt wird?

Das ist nicht generell so. Ich denke, die Regierungen und die Wirtschaft sind sich der Bedeutung des Flughafens durchaus bewusst, denn der Flugverkehr ist ein wichtiger Faktor der Standortattraktivität. Darüber hinaus ist die Luftfahrt in der Region mit mehr als 6300 Arbeitsplätzen selber zu einem wichtigen Arbeitgeber geworden. Im Elsass ist die Luftfahrt auf dem EuroAirport sogar der zweitgrösste Arbeitgeber. Auch auf nationaler Ebene sind die Zahlen eindrücklich. Gemäss Bundesrat ist die Luftfahrt für die Schweiz von herausragender volkswirtschaftlicher Bedeutung: Über 190 000 Arbeitsplätze und über 33 Milliarden Wertschöpfung stehen in der Schweiz im Zusammenhang mit der Luftfahrt.

Was halten Sie von den Forderungen, am EuroAirport das Nachtflugverbot auszuweiten?

Die Forderung ist zwar verständlich, hätte aber erhebliche negative Folgen. Daher hält der Bundesrat im Lupo fest, dass auf den Landesflughäfen an den bestehenden Betriebszeiten festzuhalten ist. In Basel hätte es grosse Auswirkungen, wenn ab 23 Uhr nicht mehr geflogen werden könnte. Beispielsweise für EasyJet, welche täglich vier Hin- und Rückflüge für kurze und mittlere Distan-

zen oder drei Hin- und Rückflüge für längere Distanzen durchführt. Sie müsste die Zahl der täglichen Flüge substanziell kürzen. Damit säne die Wirtschaftlichkeit enorm und hätte eine erhebliche Verschlechterung des Angebots zur Folge. Eine Stunde weniger Öffnungszeit hätte einen weit grösseren Effekt für die Fluggesellschaften als die blosses Einschränkung um die eine Stunde.

Weshalb haben Sie und Aerosuisse sich bisher wenig an der lokalen Debatte um den Fluglärm beteiligt?

Aerosuisse vertritt primär die nationalen Interessen der Luftfahrt. Allerdings engagiert sie sich durchaus auch in der Region, weil der EuroAirport der dritte Landesflughafen der Schweiz ist. Es geht hier also auch um nationale Interessen. Ich bin daher froh, dass uns gelungen ist, dass der Bund im Luftfahrtpolitischen Bericht einiges berücksichtigt hat, was Basel direkt betrifft. Aerosuisse hat sich in Basel auch nicht direkt in die Lärmdiskussion eingeschaltet, weil es hier ja auch lokale Organisationen gibt, die mitreden – etwa die IG EuroAirport, die für den Flughafen kämpft.

Sie waren zu früheren Zeiten als Baseltbieter Nationalrat und als Mitglied der FDP Baselland stärker vor Ort engagiert. Wie nahe sind Sie heute an den öffentlichen Diskussionen?

Ich bin sehr nahe dabei. Der neue Direktor des EuroAirports ist bei Aerosuisse Vorstandsmitglied, was auch immer einen direkten Draht zu ihm ermöglicht hat.

Im Falle des EuroAirports ist festzustellen, dass der heutige Standard zu einem guten Teil den französischen Nachbarn zu verdanken ist. Die Parlamente auf Schweizer Seite, insbesondere der Baseltbieter Landrat, stehen dem EuroAirport weit kritischer gegenüber.

Es ist in der Tat noch zu wenig gelungen, den Nutzen dieses Flughafens für die Region aufzuzeigen. Da gibt es noch Luft nach oben. Demgegenüber hat Frankreich gerade in jüngerer Zeit zugegebenermassen grosse Anstrengungen zugunsten des EuroAirports unternommen. Ich freue mich, dass es beispielsweise in den Fragen des Steuerregimes und des Arbeitsrechts gelungen ist, mit Frankreich eine Einigung zu erzielen. Frankreich hat sich in dieser Frage deutlich bewegt. Dieses Engagement auf französischer Seite ist zu würdigen. Wir haben den Franzosen einiges zu verdanken. Und sie tragen auch einen grossen Teil der Lasten.

Ihr Nachfolger bei Aerosuisse kommt aus der erweiterten Region Zürich. Raten Sie ihm, auch Basel nicht aus den Augen zu verlieren?

Das ist nicht nötig. Thomas Hurter kennt die Situation bestens und war auch bei den Verhandlungen um das Steuer- und Arbeitsrecht am EuroAirport aktiv.

Paul Kurrus

Basel. Der Baseltbieter Paul Kurrus (70) ist Ehrenpräsident von Aerosuisse, dem Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt. Von 2003 bis heute war er Präsident von AeroSuisse. Als Baseltbieter Vertreter gehörte er von 1999 bis 2003 dem Nationalrat an. Aus dieser Zeit stammt der Vorstoss, der den Bundesrat dazu bewog, die Luftfahrt-Strategie im Luftfahrtpolitischen Bericht (Lupo) festzuschreiben. Kurrus ist in Basel aufgewachsen, hat eine Lehre als Elektromonteur absolviert, bevor er sich nacheinander zum Berufspiloten, Linienpiloten und Linienpiloten-Fluglehrer ausbilden liess. Begonnen hat er seine Fliegerkarriere bei der Business Flyers Basel AG von Moritz Suter. Ab 1979 war er als Linienpilot tätig, zuerst bei der Crossair, dann bei der Swiss. 2004 wurde er Vize-Direktor Public Affairs bei der Swiss. Ausser bei Aerosuisse engagierte sich Kurrus auch bei Economiesuisse, beim Schweizerischen Arbeitgeberverband und beim Verkehrshaus der Schweiz. Kurrus wohnt in Arlesheim und ist Mitglied der FDP Baselland. td