

AEROSUISSE – Die Corona-Pandemie zwingt die Schweizer Luftfahrt immer noch zu einem Blindflug. Der Verband setzt sich deshalb vehement für die Planungssicherheit und die Wiederherstellung der internationalen Anbindung der Schweiz ein. Aktuell sind in der Branche Zehntausende Arbeitsstellen gefährdet.

Der Wind hat gedreht



Corona-bedingt immer noch mehr am Boden als in der Luft: Für die Schweizer Luftfahrt ist Durchstarten ohne Planungssicherheit schwierig.

Bild: zvg

Mit insgesamt über 58,5 Millionen abgefertigten Passagieren haben die drei Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel 2019 erneut einen Rekord verzeichnet. Das Wachstum hat sich allerdings von fünf auf zwei Prozent verlangsamt. Diese Zahlen sind allerdings wegen Corona bereits Schnee von gestern. «Hat in den vergangenen Jahren ein kräftiger Rückenwind der Schweizer Luftfahrt ein stabiles Wachstum beschert, so ist seit 2019 die gesamte Aviatik – abgesehen von der Raumfahrt, in der die Schweiz an der Spitze mitmischte – einem stetig stärker werdenden Gegenwind ausgesetzt», so **Philip Kristensen**, Geschäftsführer von Aerosuisse. Gründe dafür sind die Klimadebatten mit Forderungen

nach einem Verbot von innereuropäischen Flügen, Flugticketabgaben sowie auf Covid-19 zurückzuführen. «Die Situation ist dramatisch. Das Verkehrsaufkommen in der Schweiz ist um mehr als 90 Prozent eingebrochen, die Passagierzahlen sind auf Niveau der 1950er-Jahre», stellt Kristensen fest. In der Folge sind die Umsätze aller Systempartner – Airlines, Flughäfen, Flugsicherung, Bodenfertigungsanbieter etc. – eingebrochen. «Erschwerend kommt hinzu, dass gewisse Quarantänemassnahmen des BAG den Schweizer Luftverkehr in eine Sackgasse manövrieren. Denn die BAG-Massnahmen sind weder mit unseren Nachbarstaaten noch international abgestimmt», so Kristensen. Je länger

die Krise andauert, desto schlechter die Ertragslage. Dennoch versucht er optimistisch zu bleiben: «Der Fokus der Schweizer Luftfahrtpolitik muss sich jetzt auf die Wiederherstellung

der internationalen Anbindung an die Schweiz richten. Wir brauchen zwingend Planungssicherheit.»

Umso wichtiger ist es, nun die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer

Raum- und Luftfahrt zu stärken. «Der Wettbewerb darf nicht durch die Doppelbelastung Corsia-EU-ETS verzerrt werden, und der Mehraufwand durch Gebühren und Steuern oder administrativen Aufwand muss vermieden werden», fordert Kristensen. Auf politischer Ebene macht sich der Verband stark für eine massvolle Einführung von Umweltangaben sowie faire Risikoallokation. Ebenso befürwortet der Verband die Anschaffung der neuen Kampfflugzeuge, worüber am 27. September abgestimmt wird.

Obschon der Wind gedreht hat, wird die Bedeutung der Luftfahrt für die Schweiz weiter ansteigen. Gemäss Kristensen ist das Potenzial der Branche gross: technologischer Fortschritt, nachhaltige Treibstoffe, neue Triebwerkstechnologien und leisere Flugzeuge. «Die Schweizer Luftfahrt war vor der Corona-Krise äusserst gesund. Sie wird deshalb in der Lage sein, erfolgreich neu zu starten – inklusive Rückzahlung der Überbrückungshilfe des Bundes.»

Corinne Remund

www.aerosuisse.ch

DAS MACHT AEROSUISSE

190 000 Beschäftigte und 33,5 Milliarden Umsatz

Aerosuisse – der Dachverband der Schweizerischen Luft- und Raumfahrt – wurde 1968 auf Initiative des Aero-Clubs Schweiz, unter Mitwirkung von AOPA Switzerland, Swissair und anderen Firmen und Vereinen gegründet. Damit wollte die gesamte Branche stärker in der Öffentlichkeit auftreten und die geplante Grossoffensive der Lärm-

liga auf die Schweizer Luftfahrt abwehren. Heute ist die Hauptaufgabe von Aerosuisse, die Interessen der Schweizer Luft- und Raumfahrt zu wahren, die Bedürfnisse der einzelnen Akteure gegen aussen zu vertreten und die Existenzgrundlagen zu sichern. Der Verband betätigt sich auch auf politischer Ebene und nimmt unter anderem Einfluss auf

die Gestaltung der gesetzlichen Grundlagen im Bereich der Luft- und Raumfahrt. Der Aerosuisse gehören heute rund 140 Firmen und Organisationen an. Die Schweizer Raum- und Luftfahrt beschäftigt rund 190 000 Personen. Die gesamte Branche erwirtschaftet jährlich einen Umsatz von rund 33,5 Milliarden Franken. CR

AIR 2030 – Matthias Jauslin, Nationalrat FDP/AG und Präsident des Aero-Clubs der Schweiz AeCS, befürwortet eine moderne Flugzeugflotte der Schweizer Armee. Nur so kann weiterhin Sicherheit und Stabilität in unserem Land gewährleistet bleiben.

«Ohne Sicherheit weder Wohlstand noch Freiheit!»

Schweizerische Gewerbezeitung: Als Zentralpräsident des Aero-Clubs der Schweiz, dem Dachverband der Schweizer Leichtaviatik und des Luftsports, befürworten Sie die Anschaffung der neuen Kampffjets. Was sind Ihre Argumente?

Matthias Jauslin: Unsere Freiheit ist ein hohes Gut. Freiheit setzt aber ein ausgewogenes Mass an Sicherheit voraus. Die Armee sorgt mit ihrer Luftwaffe ganzjährig für einen gesicherten Luftraum. Doch die heutige Flugzeugflotte wird im Jahre 2030 definitiv an das Ende ihrer Nutzungsdauer gelangen und der Handlungsbedarf ist offensichtlich. Nur mit Material auf dem aktuellen Stand der Technik kann der Sicherheitsstandard erhalten bleiben und unsere Freiheit so weiterbestehen, wie wir sie bis heute kennen.

Wie kann die Kontrolle über den Schweizer Luftraum ohne Kampfflugzeuge in Zukunft gewahrt werden?

Die Kontrolle ist das eine, doch bei einem Vorfall müssen die zuständigen Kräfte auch eingreifen können. Das ist meines Erachtens nur mit entsprechend ausgerüsteten Flug-

zeugen möglich. Daher ist eine moderne Flugzeugflotte für die Schweizer Armee ein essenzielles Arbeitsinstrument zur Sicherung des Luftraums. Die Pilotinnen und Piloten stehen täglich im Einsatz für unsere Sicherheit und fliegen ja nicht bloss

zum Vergnügen. Was es braucht, ist ein ausgewogenes Gesamtsystem.

Die neuen Kampfflugzeuge sollen sechs Milliarden Franken kosten. Gäbe es nicht auch günstigere Varianten?



Ja zu neuen Kampfflugzeugen: Matthias Jauslin, Nationalrat FDP/AG und Präsident des Aero-Clubs der Schweiz AeCS. Bild: zvg

Das Departement VBS betont immer wieder, dass die finanziellen Mittel für die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge aus dem ordentlichen Armeebudget kommen und keine zusätzliche Belastung darstellen. Andererseits sind auch die Budgetpositionen über Steuergelder finanziert. Bei Annahme der Vorlage stehen für die Beschaffung diese sechs Milliarden zu Verfügung. Günstiger würde einfach heissen, weniger Mittel zur Verfügung zu stellen. Ich erachte diesen vorgeschlagenen Betrag als realistisch und bin mir sicher, dass die zuständige Beschaffungsstelle behutsam mit diesen Mitteln umgehen wird. In einem ähnlichen Rahmen werden auch Kompensationsgeschäfte getätigt, die direkt unserer Wirtschaft zugutekommen. Zu beachten ist, dass das ordentliche Armeebudget zusätzlich um 1,4 Prozent jährlich erhöht wird. Dass muss uns die Freiheit wert sein.

Wären Kampfhelikopter oder leichtere Kampfflugzeuge, eventuell auch Drohnen, eine Alternative zu den vom Bundesrat gewünschten Kampffjets?

Diese Diskussion wird immer wieder geführt. Ob Drohnen oder Helikopter eine Alternative sein könn-

ten, kann ich als Pilot aus der Leichtaviatik schlecht beurteilen. Es geht um Wahrung der Lufthoheit und Luftverteidigung. Dabei spielen die Geschwindigkeit und eine Lagebeurteilung vor Ort eine wesentliche Rolle. Die dazu von Experten vorliegenden Beurteilungen kommen zum Schluss, dass die vielfältigen Aufgaben nur mit bemanntem Kampffjet zu lösen sind.

Falls die Stimmberechtigten am 27. September das Rüstungsgeschäft ablehnen sollten: Was würde dies für die Sicherheit der Schweiz und ihren Wohlstand bedeuten?

Wir treffen am 27. September keine Grundsatzentscheidung für oder gegen unsere Armee. Doch unsere Freiheit und unser Wohlstand können ohne Sicherheit leider nicht garantiert werden. Wird die Luftwaffe zukünftig ohne Flugzeugflotte auskommen müssen, wird unser Luftraum ungeschützt und unsere Schweiz angreifbar sein. Dieses Risiko erscheint mir zu gross, daher stimme ich der Vorlage mit Überzeugung zu.

Interview: CR

www.sicherheit-ja.ch