

Editorial

Wer fliegen will, muss den Mut haben, den Boden zu verlassen

180'000 Arbeitsplätze und eine Wertschöpfung von mehr als 30 Milliarden Franken stehen in der Schweiz im Zusammenhang mit der Luftfahrt. 35 Prozent der ausländischen Touristen erreichen unser Land auf dem Luftweg und Exportgüter im Wert von 79 Milliarden Franken – also wertmässig ein Drittel aller Exporte – erreichen ihre Abnehmer auf dem Luftweg.

Diese aktuellen Zahlen bestätigen die herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung, die der Bundesrat der Schweizer Luftfahrt bereits in seinem Luftfahrtbericht von 2004 zugemessen hat. In diesem Bericht würdigte der Bundesrat die Luftfahrt als einen zentralen Standortfaktor. Als Folge der fortschreitenden Globalisierung sind neben grossen Unternehmungen auch hochspezialisierte KMU international tätig. Daher gewinnt die Erreichbarkeit unseres Landes auf dem Luftweg laufend an Bedeutung. Es liegt im Interesse unseres Landes, wenn die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt durch die Schaffung von günstigen Rahmenbedingungen weiter verbessert wird. Zu diesem Zweck hat der Bund im vergangenen Jahr erstmals ein Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit erstellen lassen. Darin schneidet die Schweizer Luftfahrt punkto Qualität und Effizienz ausgezeichnet ab. Bei den politischen und fiskalischen Rahmenbedingungen ortet der Bericht indes Nachholbedarf. Auf diesem Hintergrund wird die Landesregierung ihre Anstrengungen zur Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit im Rahmen der bevorstehenden Gesetzgebungsarbeiten zur Umsetzung der luftfahrtpolitischen Ziele fortsetzen, insbesondere auf dem Gebiet der Aus- und Weiterbildung. Neben dem unbestrittenen Nutzen bringt die Luftfahrt aber auch Belastungen mit sich. Dabei gilt es immer wieder, einen fairen Ausgleich zwischen den Interessen der Flughafenanwohnerschaft und den Ansprüchen der Luftfahrtnutzer zu finden. Der deutliche Rückgang der lärmbelasteten Flächen, beispielsweise um den Flughafen Zürich, ebenso wie der bevorstehende Einsatz modernster Flugzeuge, welche noch halb so viel Lärm erzeugen, wie heutige Maschinen, werden diesen Ausgleich sicher erleichtern.

Kürzlich bin ich auf einen Satz des Schweizer Theologen und Aphoristiker Walter Ludin gestossen. Er schrieb: Wer fliegen will, muss den Mut haben, den Boden zu verlassen. Diese Feststellung gilt heute mehr denn je. Für die Luftfahrtindustrie ebenso wie für die Politik.

Bundesrat Johann N. Schneider-Ammann



Qui veut voler doit avoir le courage de décoller

Le secteur du transport aérien suisse emploie 180 000 personnes et génère une valeur ajoutée de plus de 30 milliards de francs. 35% des touristes étrangers se rendent dans notre pays par avion et un tiers de nos exportations en termes de valeur (soit 79 milliards de francs) est acheminé par fret aérien. Ces chiffres actualisés témoignent de l'importance considérable du transport aérien pour l'économie suisse, ce que soulignait déjà le Conseil fédéral dans son Rapport sur la politique aéronautique de la Suisse en 2004 en le définissant comme l'un des principaux attraits du pôle économique suisse. Dans un monde en pleine globalisation, les PME hautement spécialisées multiplient leurs activités à l'international à l'instar des grandes entreprises. L'accessibilité aérienne de notre pays continental fortement tourné vers les exportations

est donc de plus en plus indispensable. Dans l'intérêt de notre pays, la compétitivité du transport aérien suisse doit être renforcée par l'amélioration continue de son cadre d'exercice. C'est dans cet objectif que la Confédération a piloté l'an passé la réalisation d'un premier «Monitoring de la compétitivité du transport aérien en Suisse». Si cette étude constate l'excellence du transport aérien suisse en termes de qualité et d'efficacité, elle révèle en revanche un retard à rattraper sur le plan politique et fiscal.

S'appuyant sur cet état des lieux, le gouvernement réitère son intention de poursuivre l'amélioration de la compétitivité du secteur en légiférant dans le sens des déclarations de son Rapport sur la politique aéronautique, notamment en matière de formation initiale ou continue.

Si l'utilité du transport aérien n'est pas décriée, elle s'accompagne également d'inconvénients. La question est de trouver le juste milieu entre les intérêts des communautés de riverains des aéroports et ceux des utilisateurs du transport aérien. L'amoinissement incontestable des zones exposées aux nuisances sonores au cours de ces dernières années devrait certainement contribuer à la détermination de ce point d'équilibre.

Je suis récemment tombé sur une citation du théologien et aphoriste suisse Walter Ludin qui m'a interpellé: «Qui veut voler doit avoir le courage de décoller». Cette maxime est aujourd'hui plus pertinente que jamais, dans l'industrie aéronautique comme en politique.

Conseiller fédéral Johann N. Schneider-Ammann

A STAR ALLIANCE MEMBER

Egal, ob es nach Norden,
Süden, Westen oder Osten geht.
Sie sind immer im Mittelpunkt.



Our sign is a promise. **SWISS**

Bund für Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt

Mit über 300 Teilnehmern aus Politik und Wirtschaft fand am 9. Oktober im Verkehrshaus der Schweiz das Aerosuisse-Forum der Luft- und Raumfahrt statt. Höhepunkt der Veranstaltung war der erstmalige Auftritt von Bundesrat Johann Schneider-Ammann vor der versammelten schweizerischen Luft- und Raumfahrt-Branche. Der Aerosuisse Award 2013 geht an die Maxon Motor AG aus Sachseln.

Nach dem Impulsreferat von Bundesrat Schneider-Ammann diskutierten unter Leitung von Peter Marthaler, der Regierungspräsident des Kantons Graubünden, Hansjörg Trachsel, BAZL-Direktor Peter Müller, Swiss-CEO Harry Hohmeister, der Präsident der SIAA und Flughafendirektor von Genf, Robert Deillon, sowie Daniel Weder, CEO von Skyguide, über die Chancen und Herausforderungen für die Schweizer Luftfahrt.

Nachfragegerechter Ausbau der Luftfahrt-Infrastruktur

Die Aerosuisse ist überzeugt, dass der Bund seine Verantwortung auf den Landesflughäfen verstärkt wahrnehmen muss, um den nach-

fragegerechten Ausbau der Luftfahrt-Infrastruktur ermöglichen zu können. «Dies ist derzeit die grösste Herausforderung für den Luftfahrtstandort Schweiz», konstatiert Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus.

Schweizer Präzision auf dem Mars

Die Aerosuisse hat ihren diesjährigen Award an den Anbieter von präzisen Antrieben und Systemen an die Maxon Motor AG aus Sachseln, verliehen. Ohne die Mikromotoren von Maxon würde der Mars Rover Opportunity auf dem Roten Planeten stehen bleiben. Oder die Dragon-Kapsel des Raketen- und Raumschiffunternehmens Space X könnte ohne Maxon Motor nicht an die International Space Station andocken. Und auch die Ventile und Klappen des Lüftungssystems der Boeing 787 werden mit Maxon-Motoren angetrieben. Die Aerosuisse würdigt die Maxon Motor AG mit dem Aerosuisse Award 2013 für ihre wegweisende Entwicklung und Produktion von präzisen Antriebssystemen, welche in der Luft- und Raumfahrt von entscheidender Bedeutung sind.



Den Aerosuisse Award 2013 durfte Paul Kurrus an die Maxon Motor AG verleihen. CEO Eugen Elmiger (Mitte), Ernst Rohrer und Robin Philips nahmen den Award stellvertretend für die Maxon-Belegschaft entgegen. – Remise de l'Aerosuisse Award 2013 à Maxon Motor par Paul Kurrus. CEO Eugen Elmiger, CEO (au milieu), Ernst Rohrer et Robin Philips s'en sont emparés au nom de toute l'équipe Maxon.



Das Aerosuisse-Forum Gruppenbild (von links): Verkehrshaus-Präsident Franz Steinegger, Maxon-CEO Eugen Elmiger, BAZL-Direktor Peter Müller, Swiss-CEO Harry Hohmeister, Bundesrat Johann Schneider-Ammann, Gesprächsleiter Peter Marthaler, Skyguide-CEO Daniel Weder, Graubündens Regierungspräsident Hanspeter Trachsel, Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus und SIAA-Präsident und Genfer Flughafendirektor Robert Deillon.

Franz Steinegger, président du Musée des Transports; Eugen Elmiger, CEO de Maxon; Peter Müller, directeur de l'OFAC; Harry Hohmeister, CEO de SWISS; Johann Schneider-Ammann, Conseiller fédéral; Peter Marthaler, modérateur; Daniel Weder, CEO de Skyguide; Hanspeter Trachsel, président du conseil d'État du canton des Grisons; Paul Kurrus, président d'Aerosuisse et Robert Deillon, président de la SIAA et directeur de l'aéroport de Genève.



Le Conseil fédéral approuve le renforcement de la compétitivité du transport aérien suisse

Plus de 300 représentants des sphères politiques et économiques ont pris part au Forum de l'aviation et de l'aérospatiale organisé le 9 octobre par Aerosuisse au Musée des transports de Lucerne. L'un des temps forts de la manifestation fut la première intervention publique du Conseiller fédéral Johann Schneider-Amman face aux acteurs du secteur aérien et aérospatial suisse. L'Aerosuisse Award 2013 a été remis à l'entreprise Maxon Motor de Sachseln.



Bundesrat Johann Schneider-Amman sprach erstmals zur Schweizer Luftfahrt-Branche. – Première intervention publique du Conseiller fédéral Johann Schneider-Amman face aux acteurs du secteur aérien suisse.

Aerosuisse est d'avis que la Confédération doit assumer davantage de responsabilités dans les aéroports nationaux afin de permettre une extension des infrastructures aériennes conforme à la demande. «Ce point est à l'heure actuelle le plus gros défi auquel est confronté le pôle aéronautique suisse», a constaté Paul Kurrus, président d'Aerosuisse.

Aerosuisse a remis son Award annuel au fabricant d'entraînements et de systèmes de haute précision Maxon Motor de Sachseln. Sans les micromoteurs de Maxon, le Mars Exploration Rover resterait immobile sur la planète rouge, la capsule du vaisseau Dragon de la société Space X ne pourrait s'arrimer à la Station spatiale internationale et le confort à bord du Boeing 787 laisserait à désirer si les innombrables vannes et volets de contrôle du système d'aération ne pouvaient être actionnés.

L'Aerosuisse Award 2013 récompense en Maxon Motor un leader mondial dans le domaine de la recherche, du développement et de la production de systèmes d'entraînement ultra précis, essentiels à l'aéronautique et à l'aérospatiale.

Neue Mitglieder / nouveaux membres

Die folgenden Firmen und Organisationen der Schweizer Luft- und Raumfahrtindustrie haben sich kürzlich zu einem Beitritt zur AEROSUISSE entschlossen. – Les sociétés et organisations suivantes appartenant à l'industrie aérienne et aérospatiale suisses ont décidé de se joindre à AEROSUISSE:

Auto-Gyro, Zürich-Flughafen

Die 1999 gegründete AutoGyro GmbH ist Weltmarktführer in der Entwicklung, Produktion und im Vertrieb von Tragschraubern. Seit 2007 produziert das Unternehmen seine Gyros in Serie und fertigt einen Tragschrauber pro Tag.

Fondé en 1999, AutoGyro Sàrl est le leader mondial du développement, de la production et de la distribution d'autogires. L'entreprise produit ses appareils en série depuis 2007, à raison d'un par jour. www.auto-gyro.com



Custodio AG, Zürich-Flughafen

Heute ist die 1986 gegründete Custodio die führende Schweizer Unternehmung im Bereich Airport/Aviation Security und bietet Dienstleistungen in den Bereichen X-Ray Screening und Zutrittskontrollen an.

Fondé en 1986, Custodio est aujourd'hui le leader suisse de la sécurité aéroportuaire et aéronautique. Il propose des prestations dans le domaine des dispositifs à rayon X et des contrôles d'accès. www.custodio.ch



Cessna Aircraft Company, Zürich-Flughafen

Ende Dezember 2012 hat Jet Aviation ihren Wartungsbetrieb am Flughafen Zürich an die Cessna Aircraft Company verkauft. Sie führt den Unterhaltsbetrieb für Businessjets seither weiter.

Fin décembre 2012, Jet Aviation a vendu l'unité de maintenance qu'elle possédait à l'aéroport de Zurich à Cessna Aircraft Company. Cette dernière en a repris les activités, assurant l'entretien de jets d'affaires. www.cessna.com



IG Flughafen Zürich, Zürich-Flughafen

Mit weit über 4000 Privatpersonen und über 100 Firmen als Mitglieder ist die 1990 gegründete IG Flughafen Zürich der grösste Förderverein des Flughafens Zürich. Réunissant plus de 4000 particuliers et une centaine d'entreprises membres, le groupement d'intérêt a vu le jour en 1990. Il constitue la plus grande association de soutien de l'aéroport de Zurich. www.ig-flughafen.ch



Meyer Advocats, Genf

Das Genfer Anwaltsbüro Meyer Avocats ist auf die Business Aviation spezialisiert.

Meyer Avocats est un cabinet d'avocats spécialisé dans l'aviation d'affaires. www.meyer-avocats.ch



Proventavia LLC, Gross

Die 2009 gegründete Proventavia LLC berät Luftfahrtunternehmen der Business Aviation und bietet ihnen auch diverse Dienstleistungen an.

Fondée en 2009, Proventavia LLC conseille les entreprises de l'aviation d'affaires et leur propose plusieurs types de prestations. www.proventavia.ch



COREB Communauté régionale de la Broye, Payerne

Die Communauté Régionale de la Broye (COREB) ist die zivile Betreiberin des Flugplatzes Payerne. Geplant ist, dass auf dem Militärflugplatz bis zu 8400 zivile Flüge pro Jahr erfolgen könnten.

La Communauté Régionale de la Broye (COREB) est l'exploitant de l'aérodrome de Payerne. Elle projette d'accueillir jusqu'à 8 400 avions civils par an sur la base aérienne militaire. www.coreb.ch



Impressum AEROSUISSE Letter – Herausgeber: AEROSUISSE, Kapellenstrasse 14, 3001 Bern, T +41 (0)31 390 98 90, www.aerosuisse.ch **Redaktion:** Aero Publications GmbH, Hansjörg Bürgi, Oberteufenerstrasse 58, 8428 Teufen/ZH, www.skynews.ch **Übersetzung:** Diane Müller **Layout:** SeeDesign, 9014 St.Gallen, www.seedesign.ch **Druck:** Sensia Druck AG, 3186 Düringen

FLUGHAFEN ZÜRICH



FLUGHAFEN ZÜRICH: EINE DESTINATION, TAUSEND MÖGLICHKEITEN.

Der ausgezeichnete Flughafen für Business und Tourismus im Alpenraum.

Wer nach oder über Zürich fliegt, reist einfacher. Kurze Wege, perfekte Anschlüsse ans nationale oder internationale Verkehrsnetz und zuverlässiger wie pünktlicher Service zeichnen den Flughafen Zürich aus.

www.flughafen-zuerich.ch



Erreichbarkeit auf dem Luftweg zentral

In unserer globalisierten Welt hängen Wohlstand und Prosperität in entscheidendem Masse von der Standortqualität ab. Dies gilt für unser exportorientiertes Binnenland in ganz besonderem Masse. Weil heute neben den grossen international tätigen Grossunternehmen in zunehmendem Masse auch KMU weltweit tätig sind, hat sich die Erreichbarkeit auf dem Luftweg für Personen und Güter immer mehr zu einem zentralen Standortfaktor entwickelt. Kurz: Ein Standort ist heute erreichbar oder inexistent.

Wettbewerbsfähigkeit durch ungünstige Rahmenbedingungen geschwächt

Damit die Luftfahrt diese wichtige Funktion im Dienste der Schweizer Volkswirtschaft erfüllen kann, ist sie auf günstige Rahmenbedingungen angewiesen. Trotz dieser Einschätzung, welche den europäischen Regierungen sehr wohl bekannt ist und auch vom Bundesrat im Luftfahrtbericht geteilt wird, verschlechtern sich die Rahmenbedingungen für die Luftfahrt in Europa zusehends.

Angesichts von Löchern in den Staatskassen ist die Luftfahrt zu einer beliebten und ergiebigen Geldquelle geworden. Zusammen mit immer restriktiveren Flughafenöffnungszeiten schwächen neue Gebühren und Abgaben die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt auf dem alten Kontinent. Als Folge davon verschieben sich die weltweiten Luftverkehrsströme immer mehr von Europa in den nahen und mittleren Osten. Zwar haben Bundesrat und Parlament Begehrlichkeiten dieser Art immer wieder eine Absage erteilt. Dennoch leidet die Luftfahrt hierzulande unter hohen sachfremden Kosten, die im Ausland korrekterweise von der öffentlichen Hand getragen werden.

Massive Kostensteigerung für die Terrorabwehr

Zu diesen Aufwendungen gehört beispielsweise die Verrechnung der Kosten für die Terrorabwehr. Diese sind im Nachgang zu «9/11» stark gestiegen und machen heute bis zu 30 Prozent des Aufwandes von Flughäfen aus. Terrorabwehr gehört zu den hoheitlichen Sicherheitsmassnahmen und muss aus allgemeinen Mitteln der öffentlichen Hand finanziert werden. Konsequenterweise prüft der Bundesrat gemäss seinem luftfahrtpolitischen Bericht denn auch die Übernahme eines Teils dieser wettbewerbsverzerrenden Kosten. Die Luftfahrt begrüsst diese Stossrichtung und fordert eine rasche Umsetzung dieser Zielsetzung.

Die Luftfahrt will keine Subventionen, aber auch keine sachfremden Kosten

Die Luftfahrt erhält keine Subventionen und trägt ihre Kosten verursachergerecht selber. Andererseits muss sie dringend von sachfremden Kosten, wie beispielsweise für hoheitliche Sicherheitsmassnahmen, entlastet werden. Mit der Beseitigung dieses Wettbewerbsnachteils kann der Bundesrat die Umsetzung eines seiner luftfahrtpolitischen Ziele unter Beweis stellen und damit einen Beitrag leisten, um der einheimischen Luftfahrt auch künftig ihre Funktion zum Wohle unseres Landes zu ermöglichen.

Paul Kurrus, Präsident der AEROSUISSE



Nécessité de l'accessibilité aérienne

Dans un monde globalisé, la richesse et la prospérité vont de pair avec une implantation territoriale adéquate. Cette affirmation vaut en particulier pour le pôle économique suisse, fortement tourné vers les exportations. À l'instar des grandes entreprises, les PME multiplient leurs activités à l'international ce qui rend cruciale l'accessibilité aérienne des personnes et des biens. En résumé, un pôle économique est accessible ou bien il n'existe pas.

Un cadre d'exercice défavorable affaiblit la compétitivité

Pour continuer à remplir cette fonction essentielle à l'économie suisse, le transport aérien doit bénéficier de conditions favorables. Bien que les États européens et le Conseil fédéral – comme il l'a exprimé dans son Rapport sur la politique aérienne – en soient conscients, les conditions d'exercice du transport aérien européen se dégradent de toute évidence. Palliatif aux trous des caisses de l'État, le transport aérien est devenu une «vache à lait» productive très prisée. Additionnées aux horaires d'ouverture toujours plus restrictifs des aéroports, de nouvelles taxes et redevances affaiblissent la compétitivité internationale du transport aérien sur le Vieux Continent. La conséquence en est une dérive progressive du trafic aérien mondial de l'Europe vers le Moyen-Orient et l'Extrême-Orient. Certes, le Conseil fédéral et le parlement se sont régulièrement insurgés contre cet état de fait. Mais le transport aérien dans notre pays pâtit de coûts indus élevés qui, à l'étranger, sont pris en charge par les pouvoirs publics.

Augmentation massive des coûts liés à la lutte contre le terrorisme

Parmi ces coûts inappropriés figurent, par exemple, les dépenses liées à la lutte antiterroriste. La facture s'est fortement alourdie au lendemain des événements de septembre 2011 et représente désormais jusqu'à 30% des coûts supportés par les aéroports. La lutte antiterroriste relève de la souveraineté de l'État et doit à ce titre être financée par des fonds publics. Conformément aux dispositions prévues par le Rapport sur la politique aérienne de la Suisse, le Conseil fédéral examine les modalités d'une prise en charge d'une partie de ces coûts qui faussent la concurrence. Le secteur aérien salue cette initiative et demande à ce que son objectif se réalise dans les meilleurs délais.

Le secteur aérien ne veut ni subventions ni coûts indus

Le secteur aérien ne reçoit pas de subventions et finance ses coûts en vertu du principe de causalité. Il doit toutefois être urgemment exonéré des dépenses indues, parmi lesquelles figure le financement des mesures de sûreté relevant des pouvoirs publics. En supprimant ce facteur de distorsion de concurrence, le Conseil fédéral peut faire ses preuves sur l'un des points de son Rapport sur la politique aéronautique et soutenir le transport aérien national dans sa mission en faveur de notre pays.

Paul Kurrus, président d'AEROSUISSE

Fully integrated civil-military navigation service provision in Switzerland means a unique partnership between skyguide and the Swiss Air Force.

www.skyguide.ch



skyguide

with you, all the way