

AEROSUISSE – Die Luftfahrt ist ein Teil des öffentlichen Verkehrs, sie bindet die Schweizer Wirtschaft an die Welt an. Deshalb setzt sich der Verband vehement dafür ein, dass die An- und Abflugregime der Landesflughäfen optimiert und die bestehenden Betriebszeiten erhalten bleiben.

Mehr Kapazität auf Flughäfen

Der Luftverkehr boomt: Letztes Jahr haben die Schweizer Linienflughäfen insgesamt 55 Millionen Passagiere benutzt. Das sind 6,4 Prozent mehr als im Vorjahr. «Die Luftfahrt ist Teil des öffentlichen Verkehrs und wird unter dem Aspekt der globalen Anbindung an die Schweiz zunehmend wichtiger sein als Strassen und Schienen. Die Schweiz gehört pro Kopf der Bevölkerung zu den Ländern mit der weltweit höchsten Luftverkehrsnachfrage», sagt **Philip Kristensen**, Geschäftsführer von Aerosuisse.

Die Branche hat sich in den letzten Jahren verändert. «Es haben zahlreiche Konsolidierungen stattgefunden und weniger Akteure sind in der Luft», so Kristensen. «Dafür haben wir immer mehr Passagiere und Destinationen und grössere Flugzeuge. Dazu ist die Fliegerei billiger geworden», stellt Kristensen fest. Für kleine Akteure wie die Schweiz sei dies eine grosse Herausforderung, sich im globalen Markt zu behaupten. «Wir müssen dazu die Entwicklungsmöglichkeiten und Kapazitäten haben, damit sich unsere Luftinfrastruktur nachfragegerecht entwickeln kann»,

so Kristensen. Ebenso spielten Faktoren wie die Güterabwägung zwischen Wirtschafts- und Umweltschutzinteressen und die Siedlungsentwicklung eine zentrale Rolle. «Ein grosses Anliegen ist für uns die Wettbewerbsfähigkeit der Flughäfen, die unter anderem von Gebühren, Kosten und behördliche Auflagen abhängig ist», sagt Kristensen und ergänzt: «Es ist wichtig, dass sich die Aerosuisse für eine leistungsfähige nationale Luftverkehrsinfrastruktur und wettbewerbsneutrale Rahmenbedingungen einsetzt. Dazu gehören neben den Landesflughäfen auch die Regionalflughäfen.»

Die Aerosuisse befürwortet deshalb klar die Dreifachnutzung des Flugplatzes Dübendorf mit Business Aviation, Luftwaffe und Innovationspark. Der ursprüngliche Militärflugplatz ist zurzeit nur beschränkt in Betrieb. Der Dachverband unterstreicht dabei auch die grosse Bedeutung der Business Aviation für die Schweizer Volkswirtschaft. «Die Geschäftsflugfahrt generiert jährlich in der Schweiz mit über 17 300 Beschäftigten eine Wertschöpfung von über 1,4 Milliarden



Die Luft- und Raumfahrt sichert in der Schweiz 190 000 Arbeitsplätze und sorgt jährlich für eine Wertschöpfung von 33,5 Milliarden Franken – aber nur, wenn sie sich auch nachfragegerecht weiterentwickeln kann.

Bild: zVg

DAS MACHT AEROSUISSE

50 Jahre alt

Aerosuisse – der Dachverband der Schweizerischen Luft- und Raumfahrt – wurde 1968 auf Initiative des Aero Club Schweiz, unter Mitwirkung von AOPA Switzerland, Swissair und andren Firmen und Vereinen, gegründet. Damit wollte die gesamte Branche stärker in der Öffentlichkeit auftreten und die geplante Grossoffensive der Lärmliga 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 150 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**

Franken», so Kristensen. Die Flugplätze Zürich und Genf stossen an Kapazitätsgrenzen. «Die Business Aviation hat auf dem Flughafen Zürich keinen Platz. Deshalb muss sie ausgelagert werden», erklärt der Geschäftsführer. Momentan liegt das Geschäft beim Bund. Die Aerosuisse fordert in diesem Zusammenhang auch, dass die Landesflughäfen endlich optimiert werden. «Das heisst eine raumplanerische Schaffung von Entwicklungsperspektiven bis 2040. Es braucht einen Geradeausstart auf der Piste 16 in Zürich und keine weitere Aufbürdung von Kosten und administrativem Aufwand», konkretisiert Kristensen. «Nur so kann sich der Flughafen Zürich entlang der steigenden Nachfrage entwickeln.»

Bestehende Betriebszeiten anpassen

Optimierungspotenzial gibt es auch bezüglich Betriebszeiten in den

Landesflughäfen. Die heute im internationalen Umfeld sehr restriktiven Betriebszeiten sind nach Ansicht der Aerosuisse besser abzusichern. Dazu Kristensen: «Die vergleichbaren Drehkreuze in Europa wickeln in dieser Zeit ein Vielfaches an Verkehr ab. Ein optimal funktionierendes Drehkreuzsystem ist unumgänglich, wenn wir die internationale Anbindung des Wirtschafts- und Wissensstandortes Schweiz künftig nicht gefährden wollen.»

Dies sind auch Themen im luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates (Lupo 2016). 2004 hat der Dachverband den Bundesrat motiviert, einen politischen Bericht zu machen. Wie und wo konkret der Lupo umgesetzt wird, hat die Aerosuisse 2017 laufend verfolgt und wird es auch weiterhin tun. «Mit dem Lupo 2016 verfügen wir über eine sehr gute Grundlage», so Kristensen.

Keine unfaire Doppelbelastung für Schweizer Airlines

Ein wichtiger Schritt für den globalen Klimaschutz im Luftverkehr ist die Ausgestaltung des CO₂-Kompensationssystems Corsia, das die UN-Luftfahrtorganisation ICAO beschlossen hat. «Wir erachten dies als einen wichtigen Meilenstein. Damit sind rund 90 Prozent der weltweiten Verkehrsflugfahrt-Akteure an Board. Deshalb macht es keinen Sinn, dass Schweizer Fluggesellschaften dem europäischen Emissionshandelssystem EU-ETS unterstellt werden», sagt Kristensen. «Das käme einer Doppelbelastung gleich und würde zweifellos den Wettbewerb verzerren.»

Corinne Remund

www.aerosuisse.ch

ANZEIGE

TOYOTA SUV-HYBRID



ALWAYS A
BETTER WAY

JETZT GÜNSTIGER ALS EIN BENZINER*

Sag ja zur grösseren Reichweite und zum geräuschlosen sowie elektrischen Fahren ohne Steckdose. **Sag ja zu** geringem Verbrauch und zu niedrigem CO₂-Ausstoss. **Sag ja zu** 5 Jahren Hybrid-Garantie und 6 Jahren Gratis-Service. **SAG JA ZU TOYOTA HYBRID!**

BIS CHF 5'200.– KUNDENVORTEIL UND 0%-LEASING*

*RAV4 Hybrid Victory 4x4, 2,5 HSD, 145 kW, Ø Verbr. 5,6 l/100 km, CO₂ 127 g/km, En.-Eff. D. Ø CO₂-Emissionen aus Treibstoff- und/oder Strombereitstellung: 30 g/km, CHF 49'600.– abzgl. Vertrags-Prämie von CHF 2'000.– abzgl. SUV-Hybrid-Prämie von CHF 2'000.– = CHF 45'600.–. Ein RAV4 Hybrid ist im Verhältnis günstiger als ein RAV4 Benziner mit A/T. C-HR Hybrid Trend, FWD, 1,8 HSD, 90 kW, CHF 34'300.– abzgl. Vertrags-Prämie von CHF 1'500.– abzgl. SUV-Hybrid-Prämie von CHF 1'500.– = CHF 31'300.– inkl. Mehrausstattung von CHF 500.– und Vorteil Trend Plus-Paket von CHF 1'700.–. Ø Verbr. 3,8 l/100 km, CO₂ 86 g/km, En.-Eff. A. Ein C-HR Hybrid FWD A/T ist im Verhältnis günstiger als ein C-HR Benziner 4x4 A/T mit 130 PS. CO₂-Emissionen aus Treibstoff- und/oder Strombereitstellung: 20 g/km. Ø CO₂-Emissionen aller in der Schweiz immat. Fahrzeugmodelle: 133 g/km. Leasingkonditionen: Eff. Jahreszins 0,00%, Vollkaskoversicherung obligatorisch, Kautions vom Finanzierungsbetrag 5% (mind. CHF 1'000.–), Laufzeit 24 Monate und 10'000 km/Jahr. Eine Leasingvergabe wird nicht gewährt, falls sie zur Überschuldung führt. Die Verkaufsaktionen sind gültig für Vertragsabschlüsse vom 1. September 2018 bis 31. Oktober 2018 oder bis auf Widerruf.