

SkyNews.ch-Podiumsdiskussion zum 15. Geburtstag

«Innovationen zulassen»

Rund 60 Akteure aus der gesamten Schweizer Luftfahrt feierten am 7. November am Flughafen Zürich das 15-jährige Bestehen des Luftfahrtmagazins SkyNews.ch. Es wurde aber nicht nur gefeiert, sondern angeregt über die Zukunftsperspektiven der Schweizer Aviatik diskutiert: Auf dem SkyTalk-Podium legten BAZL Direktor Christian Hegner und Aerosuisse-Präsident und Nationalrat Thomas Hurter dar, wie sie den Herausforderungen für den Luftfahrtstandort Schweiz zum Beispiel vor dem Hintergrund der «grünen Welle» begegnen wollen.

Report von Eugen Bürgler

Wo steht die Schweizer Luftfahrt nach dem «grünen Tsunami», der mit den Wahlen für das nationale Parlament über die Schweiz geschwappt ist, wollte SkyNews.ch-Chefredaktor und -Verleger Hansjörg Bürgi von seinen Podiumsgästen wissen. «Die Schweizer Luftfahrt ist heute nicht schlecht unterwegs und das in einem prosperierenden Land. Wir haben sehr viele internationale Unternehmungen und Organisationen hier – es funktioniert in der Schweiz alles bestens», so die Standortbestimmung von Thomas Hurter. Der positiven Einschätzung fügt er jedoch an: «Weil wir einen Vorsprung in der Welt hatten, sind wir etwas faul geworden. Doch diesen Vorsprung verlieren wir langsam. Wir sind uns nicht mehr wirklich bewusst, woher unser Wohlstand kommt. Schlussendlich basieren unsere Arbeitsplätze, unser Wohlstand auch auf Mobilität.»

Nutzen der Luftfahrt erklären

Das Resultat der Parlamentswahlen sei so zu erwarten gewesen – die Bevölkerung wolle grüne Themen in der Politik stärker vertreten wissen. Mit den Wahlen sei ein grosses Buffet von «grünen» Forderungen angerichtet worden. Alle hätten sich von diesem Buffet die Teller gefüllt, doch erst nach und nach werde auch realisiert, dass man beim Herausgehen bezahlen müsse – der Tatbeweis zu den vielen Forderungen müsse noch erbracht werden. Die Luftfahrt sei jetzt gefordert, der Bevölkerung aufzuzeigen, welchen Nutzen sie dem Land bringe, wie sie sich für umweltschonendes Fliegen engagiere und wie der Weg in die Zukunft für die Luftfahrt aussehen könne, so Thomas Hurter.



Foto Eugen Bürgler

Am 7. November feierte SkyNews.ch mit einem SkyTalk seinen 15. Geburtstag: BAZL-Direktor Christian Hegner und Aerosuisse-Präsident Nationalrat Thomas Hurter stellten sich den Fragen von Chefredaktor Hansjörg Bürgi.

« Wir müssen die Luftfahrt nicht verteidigen, sondern herausstreichen, welche Vorteile sie uns tagtäglich bringt – uns würde es nicht so gut gehen ohne Luftfahrt. Christian Hegner

Die grüne «Tsunami-Welle» werde die Arbeit des BAZL nicht einfacher machen, meint Direktor Christian Hegner. Zu erwarten sei eine Flut von Vorstössen aus dem neuen Parlament, was im Amt Ressourcen binden werde. Was das für die Luftfahrt im Endeffekt bedeuten werde, müsse sich noch weisen. Denn trotz neu zusammengesetztem Parlament gelte es nach wie vor Mehrheiten zu erreichen.

Auch Christian Hegner ist überzeugt, dass sich die verschiedenen Bereiche der Luftfahrt der Bevölkerung gegenüber noch besser erklären müssen: «Wir müssen die Luftfahrt nicht verteidigen, sondern herausstreichen, welche Vorteile sie uns tagtäglich bringt – uns würde es nicht so gut gehen ohne Luftfahrt.»

Weg vom Prügelknaben-Status

Hansjörg Bürgi wollte von den Podiumsteilnehmern wissen, ob die medial befeuerte Rolle der Luftfahrt als der grosse CO₂-Sünder überhaupt noch geändert werden könne, obwohl die Luftfahrt weltweit nur für rund 2,5 Prozent des gesamten CO₂-Ausstosses verantwortlich ist. Das könne man sehr wohl ändern, zeigte sich Christian Hegner überzeugt. Das bedinge aber den Einsatz jedes einzelnen Aviatikakteurs. Es gelte aber auch bestehende Probleme anzuer-



Christian Hegner: «Wir müssen uns darum bemühen, dass das Geld aus einer Ticketabgabe intelligent eingesetzt wird.»

kennen: «Wir haben ein Problem mit der Umwelt. Wir in der Luftfahrt müssen einen Beitrag zur Lösung dieses Problems leisten.» Die Luftfahrt müsse sich intelligent weiterentwickeln und könne mit technologischen Innovationen einen wesentlichen Beitrag zur Problemlösung leisten.

Wichtig sei zudem, das Gesamtsystem zu betrachten und sich zu fragen, ob man – Stichwort Luftraumstruktur – nicht auch intelligenter und damit sparsamer fliegen könne. Auf dem Status quo zu beharren, führt in den Augen von Christian Hegner nicht zum Ziel: «Wir sollten uns nicht darauf konzentrieren, das zu verteidigen, was wir haben, sondern überlegen, was wir besser machen können.»

Ein Problem der Luftfahrt sei, dass sie für die meisten vermeintlich weit weg vom Alltagsleben sei, so der Aerosuisse Präsident: «Für einen Grossteil der Bevölkerung ist die Fliegerei ein paar wenige Male im Jahr für eine Ferienreise wichtig. Dass aber sehr viele Arbeitsplätze und ein grosser Teil des Wohlstandes unserer vernetzten Exportnation sehr direkt von internationalen Flugverbindungen abhängig sind, ist Vielen nicht bewusst. Hier sind wir gefordert, die Zusammenhänge zu erklären.» Thomas Hurter wünscht sich, dass Wirtschaftsvertreter klarer kommunizieren, warum Luftfahrt so wichtig ist. «Warum haben wir 10'000 internationale Firmen und Organisationen im Land? Nicht weil es schön ist und Schokolade hat. Wir brauchen bekannte Persönlichkeiten aus der Wirtschaft, die auftreten und den Nutzen der weltweiten Anbindung unseres Landes und den damit verbundenen Tausenden von Arbeitsplätzen erklären.»

Ticketabgabe richtig nutzen

Das neue Parlament werde eine Ticketabgabe beschliessen, daran gebe es keine Zweifel, so Nationalrat Thomas Hurter. Und auch eine Privatflugabgabe werde unausweichlich sein. «Unsere Aufgabe ist es, uns dafür einzusetzen, dass diese Abgaben tatsächlich klimawirksam und nicht marktverfälschend sind. Dem pflichtete Christian Hegner bei: «Wir müssen uns darum bemühen, dass das Geld aus einer Ticketabgabe intelligent eingesetzt wird. Es wäre sinnvoller, damit beispielsweise Bio-Treibstoffe für Flugzeuge zu fördern, als das Geld nach dem Giesskannenprinzip auszuschütten.»

«*Wir brauchen bekannte Persönlichkeiten aus der Wirtschaft, die auftreten und den Nutzen der weltweiten Anbindung unseres Landes und den damit verbundenen Tausenden von Arbeitsplätzen erklären.* Thomas Hurter

Der BAZL-Direktor merkte aber auch an: «Dass man für 50 Franken irgendwohin in Europa fliegen kann, ist in meinen Augen fragwürdig, auch wenn dieser Preis nur für eine Handvoll Plätze im Flugzeug gilt. Wir müssen uns schon fragen, ob es der richtige Weg ist, wenn sich die Fluggesellschaften mit einem ruinösen Preiskampf bis aufs Blut bekämpfen.»

Luftraumordnung um Zürich

Wie eine Lösung im «Luftkrieg» zwischen der VFR-Fliegerei und der kommerziellen Luftfahrt um die Neuordnung der Luftraumstruktur um den Flughafen Zürich aussehen könnte, wollte Hansjörg Bürgi als nächstes wissen. Dass man überhaupt von einem «Luftkrieg» spreche, weise darauf hin, dass etwas falsch aufgegleist worden sei, so Christian Hegner. Es gehe darum, dass sich die wesentlichen Akteure an einen Tisch setzten, um Lösungen zu suchen. Ein erster Vorschlag zur Neuordnung des Luftraumes sei lediglich als Diskussionsgrundlage auf den Tisch gebracht worden. Dieser sei von einigen Akteuren jedoch kategorisch zurückgewiesen worden.

Es gebe rund um den Zürcher Flughafen eine Reihe von Herausforderungen, räumte der BAZL Direktor ein, doch es gelte, die im Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates (LUPO) festgelegte Prioritätenordnung auf intelligente Art und Weise umzusetzen. Es könne durchaus sein, dass im Luftraum um Zürich zukünftig ein rigideres System herrsche, im Zuge der gesamtschweizerischen Neugestaltung des Luftraumes, aber andernorts neue Freiheiten geschaffen werden könnten. Schlussendlich gehe es nicht nur um den Luftraum um Zürich, sondern generell darum, wie sich die Kleinaviatik in der Schweiz weiterentwickeln könne.

Neue Technologien zulassen

Aus seiner Erfahrung als Swiss-Pilot sagte Thomas Hurter: «Man spricht immer davon, wie enorm kompliziert der Flughafen Zürich ist. Chicago ist viel komplizierter. Bei der Lösung der Probleme können wir stärker auf technologische Innovationen setzen. Es ist schon bemerkenswert, wie wir trotz neuen technischen Möglichkeiten immer noch Mühe bekunden, neue Verfahren – etwa für An- und Abflug – einzuführen.»

«*Man muss sich bewusst sein, welche Konsequenzen eine Verdrängung der Business Aviation aus dem Grossraum Zürich hätte. Da geht es nicht um einige Promis, sondern um Konzernchefs, Firmen und Arbeitsplätze.* Christian Hegner

Thomas Hurter plädierte auch für klare Entscheidungen von politischer Seite: «Die Politik

muss jetzt sagen: Das ist unsere Infrastruktur und so wollen wir diese nutzen. Man darf und soll sich fragen, wo der grössere volkswirtschaftliche Nutzen liegt, beim Flughafen Zürich oder beim Segelflugplatz Winterthur. Ich sage bestimmt nicht, der Segelflugplatz Winterthur muss weg. Aber es gilt gewisse Prioritäten zu berücksichtigen. Das soll nicht bedeuten, dass der Kleine mit der tieferen Priorität einfach der Verlierer ist, sondern derjenige mit der höheren Priorität ist in der Pflicht, bei der Suche und Realisierung von Alternativen zu helfen.»

Wenig Neues gab es zum Dossier Dübendorf. «Es ist ein enorm komplexes Dossier, zu den Details kann ich leider nichts sagen», so der BAZL-Direktor. Dennoch fügte er an: «Die Business Aviation hat einen schweren Stand am Flughafen Zürich und es liegt auf der Hand, dass sie weder ins Birrfeld noch auf den Flugplatz Speck ausweichen kann. Man muss sich bewusst sein, welche Konsequenzen eine Verdrängung der Business Aviation aus dem Grossraum Zürich hätte. Da geht es nicht um einige Promis, die nicht mehr mit dem Privatjet fliegen könnten, sondern um Konzernchefs, Firmen und Arbeitsplätze.»

ATC auf Regionalflugplätzen

Bezüglich der ungelösten Frage, wie in Zukunft die Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen finanziert werden kann, stellte Christian Hegner eine Standortbestimmung des Bundes in Aussicht: «Dabei soll definiert werden, auf welchen Regionalflugplätzen Bundesinteressen an einer Flugsicherung bestehen. Wenn beschränkte Mittel vorhanden sind, muss man sich fragen, was wo nötig ist. Dabei geht es nicht darum, ob ein Flugplatz eine Existenzberechtigung hat oder nicht, sondern alleine darum, welche Flugsicherungsdienstleistungen angeboten werden sollen.» Offensichtlich sei, dass längerfristig nicht überall alles gemacht werden könne.

Neben den Themen Umwelt, Kapazitäten auf den Flughäfen und Flugsicherung auf den Regionalflugplätzen sehen die beiden Podiumsteilnehmer das Projekt Avistrat-CH zur Neugestaltung der Schweizer Luftraumstruktur und der Aviatikinfrastruktur als viertes grosses Thema, welches die Luftfahrtpolitik im kommenden Jahr prägen wird.

Avistrat als grosse Chance

Laut Christian Hegner ist es gelungen, dass bei diesem wichtigen Vorhaben die gesamte Aviatik-Community gemeinsam unterwegs ist. «Wir haben gemeinsam eine Vision entwickelt, die aufzeigt, wohin wir wollen. Jetzt sind Strategien zur Umsetzung gefragt und ich bin

mir bewusst, dass dabei die Knackpunkte auf uns warten.» Wenn Avistrat zu einem Erfolg werden solle, bedeute das für alle Beteiligten ein Geben und Nehmen. «Wenn zum Beispiel die Kleinaviatik das Gefühl hat, nur geben zu müssen, dann haben wir ein Problem.» Es sei aber durchaus denkbar, dass in Zukunft um die grossen Flughäfen herum die Kleinaviatik mit stärkeren Einschränkungen leben müsse, ausserhalb der Kontrollzonen das System aber vereinfacht werde und der Luftraum Golf vielleicht auch einmal bis Flight Level 195 reiche.

«*Wollen wir unsere Projekte in die Tat umsetzen, braucht es Allianzen. Die Suche nach Mehrheiten muss hinter der Bühne ablaufen und dafür ist ein gemeinsames Vorgehen wichtig.*»

Thomas Hurter

Der BAZL-Direktor betonte, dass der Erfolg von Avistrat-CH von der Einführung neuer Technologien abhängt: «Wenn man dagegen ist, neue Technologien im Flugzeug einzubauen, haben wir meiner Ansicht nach verloren.» Es gehe darum, einen möglichst transparenten Luftraum zu kreieren, in dem jeder den anderen sehen könne – inklusive Drohnen. Das BAZL bemühe sich auch, bei der Finanzierung des Einbaus neuer Technologien in Flugzeugen Gelder aus der Verbrauchssteuer für Flugtreibstoffe (BV87) zur Verfügung stellen zu können.

Ein Verzicht auf «English only», also Englisch als alleinige Fliegersprache, stehe allerdings verschiedenen Zukunftsprojekten im Weg, gab Christian Hegner zu bedenken: «Wir sind der Überzeugung, dass 'English only' längerfristig der richtige Weg ist. Gerade wenn nicht mehr auf jedem Flugplatz Flugsicherung stattfindet, ausländische Anbieter Flugsicherungsdienstleistungen erbringen und der Luftraum flexibel genutzt werden soll, werden wir mit einer Sprachenvielfalt kaum zum Ziel kommen.»

Einigkeit innerhalb der Aviatik

Frido Stutz, Präsident der Interessengemeinschaft Ostschweizer Luftfahrt (IGOL), wollte von den Podiumsteilnehmern wissen, wie sie den Austritt der drei Verbände aus dem Bereich der Leichtaviatik (Aero Club, Verband Schweizer Flugplätze VSF und AOPA) sehen. Thomas Hurter dazu: «Ich bedaure den Entschluss dieser drei Verbände sehr. Ganz besonders in der jetzigen Zeit müssen wir unsere Kräfte bündeln. Wollen wir unsere Projekte in die Tat umsetzen, braucht es Allianzen. Die Suche nach Mehrheiten muss hinter der Bühne ablaufen und dafür ist ein gemeinsames Vorgehen wichtig. Die drei Verbände sagen, dass sie so ihre Kräfte besser für ihre Interessen bündeln können. Ich finde es schade für die gesamte Luftfahrt, besonders jetzt».

Ähnlich sieht das der BAZL-Direktor: «Ich finde es eine Schwächung des Gesamtsystems. Und für uns heisst es, dass wir es mit einem zusätzlichen Gesprächspartner zu tun haben. Wichtig finde ich, trotzdem im Gespräch zu bleiben und lösungsorientiert statt problembehaftet unterwegs zu sein.»



Thomas Hurter: «Man spricht immer davon, wie enorm kompliziert der Flughafen Zürich ist. Chicago ist viel komplizierter.»