

Interview mit Pierre Moreillon, Förderer der Schweizer Luftfahrt

«Es gilt, die richtigen Kräfte zu mobilisieren»

Er kennt die Schweizer Luftfahrt seit Jahrzehnten und weiss dank seiner grossen Erfahrung, wie der richtige Kurs eingeschlagen wird: Pierre Moreillon. Im Interview mit SkyNews.ch erläutert er auch, wie Luftfahrtprojekte in der Romandie angepackt werden, damit sie erfolgreich abheben.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

Ist es so, dass die Romandie der Luftfahrt mehr Sympathie entgegenbringt, als dies in der Deutschschweiz der Fall ist?

Die Luftfahrt ist in der deutschen Schweiz sicher nicht weniger beliebt als in der Romandie. Flugtage, wie etwa das Zigermeet, sind auch in der deutschen Schweiz Volksmagnete, nicht wahr? Und auf der gegnerischen Seite darf man nicht vergessen, dass 1979 der erste grüne Nationalrat, Daniel Brélaz, ein Welscher war. Wir Romands haben vielleicht eine andere Art, die Freiheiten zu pflegen. Das betrifft nicht nur die Luftfahrt.

Mit dem Flugplatz Bressaucourt und dem Zivilflugplatz Payerne konnten in der Westschweiz wichtige Projekte zum Erfolg gebracht werden, während in der Deutschschweiz etwa der zivile Flugplatz

Dübendorf auf sich warten lässt. Weshalb geht es im Westen schneller?

Ich glaube nicht, dass es schneller geht. Beide Projekte haben viel Zeit gebraucht, Payerne wurde als Prüfstand für die Behörden benutzt. Vom Start des Projekts bis zur Genehmigung des Betriebsreglements sind 15 Jahre verstrichen. Es geht zwar nicht schneller, aber deutlich besser. Das hat man auch in Lausanne festgestellt, wo der links-grün dominierte Gemeinderat den in öffentlicher Hand stehenden Flugplatz schliessen wollte. Eine starke Mobilisierung der Kräfte, inklusive politischer Natur, führte zur Rettung, zur Modernisierung und Privatisierung des Flugplatzes. Vielleicht verwendet man in der Romandie bessere Rezepte.

Welches sind denn diese Rezepte, die den Betrieb eines Flugplatzes am unmittelbaren Rand einer links-grünen Stadt erlauben?

Das Rezept liegt in der Mobilisierung der richtigen Kräfte und in der Überzeugungskraft, welche die Vorteile, die ein Flugplatz mit sich bringt, geschickt einsetzt. Ich bin überzeugt, dass dieses Rezept nicht nur in der Romandie erfolgreich sein kann. Wichtig ist der sehr frühzeitige Einbezug aller politischen Kräfte und aller Benutzer des Flugplatzes, welche die Vorteile der Luftfahrt als Dienstleistungsträger aufzeigen können. Das hat sich auch in Payerne und Bressaucourt gezeigt. In Lausanne konnte dieses Rezept einen zum Tod verurteilten Flugplatz mit Graspiste zur modernen Anlage mit Hartbelagspiste umwandeln. Heute ist der Airport für die regionale Wirtschaft nicht mehr wegzudenken, schauen Sie mal, wie viele PC-12 dort verkehren.

Die Flugplätze werden leider viel zu oft nur mit Fluglärm in Verbindung gebracht, ist das in Lausanne kein Problem?

ZUR PERSON

Pierre Moreillon

Der in Lausanne wohnhafte Rechtsanwalt Pierre Moreillon hat in Luftrecht doktriniert. 1955 geboren, war er Anfang der 1970er-Jahre ein Deltasegler der ersten Stunde. 1977 startete er seine Segelflugausbildung, später folgte das Motorflug- und Kunstflugbrevet. Mittlerweile fliegt Pierre Moreillon nicht mehr selber, setzt sich aber nach wie vor für die Belange der Luftfahrt in der ganzen Schweiz ein.

Als Mitgründer des Verbandes Schweizer Flugplätze wirkte er von 1981 bis 2013 im VSF als Generalsekretär. Mitgegründet hat er auch die European Regional Aerodrome Community ERAC, bei der er von 2009 bis 2013 aktiv war. In der Aerosuisse amtierte er von 1988 bis 2006 – darunter auch einige Zeit als Präsident – engagiert mit. Von 1994 bis 2004 gehörte er der Eidgenössischen Luftfahrtkommission an, 1990 bis 2005 war er Sekretär der ASDA-SVLR (Schweizer Vereinigung für Luft- und Raumrecht),

von 2000 bis 2012 Verwaltungsrat bei der Skyguide und 2009 bis 2013 Mitglied des Safety Standards Consultative Committee der EASA. Bei Airports Council International ACI wirkte er von 2009 bis 2013 im politischen Komitee und der EASA-Task Force. Er war an der Rettung und Privatisierung des Flughafens Lausanne wie auch an der Schaffung des zivilen Flugplatzes Payerne massgebend beteiligt.

Mittlerweile hat Pierre Moreillon alle seine Verbandsfunktionen in der Aviatik abgelegt, wird aber dank seinem reichen Erfahrungsschatz immer wieder als Experte mit Mandaten beauftragt. Er ist verheiratet, Vater von zwei Söhnen, einer hat auch Fliegen und der andere Fallschirmspringen gelernt. Beide sind Ingenieure, der Jüngere lebt in Japan, der Ältere arbeitet im Bereich der Unternehmensberatung und reist beruflich in der ganzen Welt herum. In seiner Freizeit kocht Pierre Moreillon liebend gerne.



Pierre Moreillon vor dem «Circle» am Flughafen Zürich: «Der Luftverkehr ist eine Dienstleistung, welche unersetzliche Beiträge leistet, die vermehrt ans Licht gebracht werden sollen.»

Es ist überall das gleiche Problem, das mit den gleichen Massstäben gelöst werden muss: Seit 1985 gibt es in der Schweiz eine Lärmschutzverordnung, um die Fluglärmproblematik zu objektivieren. Sie dient auch dazu, eine Kartographie der Lärmbelastung zu erstellen, die wiederum das Instrument für das Gespräch mit der Umgebung, also mit der Bevölkerung und den Behörden, ist. Benutzt man dieses faktenbasierte Instrument clever und ergreift die notwendigen raumplanerischen Massnahmen, dann ist ein grosser Teil der Lärmproblematik gelöst. Der Rest bleibt eine subjektive Thematik. Ob und wie sie in einem politischen Entscheidungsprozess Platz haben muss, ist eine andere Frage. Doch just das Beispiel

« In Lausanne konnte dieses Rezept einen zum Tod verurteilten Flugplatz mit Graspiste zur modernen Anlage mit Hartbelagspiste umwandeln.

Payerne zeigt, wie gar die Politik miteingebunden werden kann: Die Gemeinde Payerne, die Kantone Waadt und Freiburg, die lokale Politik stehen hinter einem rücksichtsvoll entwickelten Konzept. Die Flugplatzhalterin Coreb ist gar durch den Regierungstatthalter geführt.

Linienverkehr ab Schweizer Regionalflugplätzen ist Geschichte, mit welchem Angebot sollen sich Ihrer Ansicht nach die regionalen Airports künftig «in der Luft halten»?

Zuerst müssen sie sich den heutigen Anforderungen anpassen und ihre Betriebskosten massiv senken. Da tragen aber auch die Regulatoren eine Verantwortung. Etwa im Security-Bereich sind die Kosten für Linienflüge extrem hoch. Dann muss man sich auch die Frage stellen, ob eine Flugsicherung in heutiger Form noch Sinn macht. Der Verkehr passt sich der Nachfrage an, und da denke ich insbesondere an die Business Aviation: sie setzt auf die Flexibilität. So sollen sich auch die Flugplätze mit dem Verkehrstrend identifizieren. Es liegt im Interesse der Flugplätze – leider tun es nicht alle gut genug – mit den Benutzerkreisen und Leistungsempfängern zu arbeiten. Jeder

Flugplatz hat sein eigenes wirtschaftliches, soziales, geografisches und politisches Umfeld, so dass immer massgeschneiderte Lösungen betrachtet werden sollten. Ich plädiere auch für einen erhöhten Netzwerkgedanken: Ergänzungsfunktionen zwischen Flugplätzen tragen zur Standortattraktivität ganzer Regionen bei. Zudem müssen regionale Flugplätze und die dortigen Geschäftsflüge über die gleichen Rahmenbedingungen, etwa bei den Betriebszeiten, wie die Landesflughäfen verfügen können.

« Regionale Flugplätze müssen über die gleichen Rahmenbedingungen, etwa bei den Betriebszeiten, wie die Landesflughäfen verfügen.

Wie könnte Ihrer Meinung nach das Problem der Flugsicherung auf den regionalen Airports gelöst werden?

Vielmehr als sich mit Kostendeckungsfragen zu befassen, sollte die Notwendigkeit der

Flugsicherung (Air Traffic Control, ATC) hinterfragt werden. Flexibilität, Technologie und der gesetzliche Rahmen ermöglichen heute andere Lösungen als das bisherige überalterte, teure Konzept. Auf unseren Regionalflugplätzen gibt es keine Instrumentenlandepisten, sondern Instrumentenanflüge auf «non-instrument runways». Vom Regulator her sind deshalb Einschränkungen festgelegt. Sichtverhältnisse und Satellitennavigationsverfahren (GNSS) ermöglichen das Ausschöpfen der entsprechenden Vorgaben, auch im unkontrollierten Luftraum. Ein Flugbetrieb ohne ATC bietet ein riesiges Sparpotenzial. Einige Flugplatzhalter beharren aber auf ATC und ILS-Anflügen um beispielsweise Linienverkehr aufrechtzuerhalten – heute wissen wir, dass die Airlines aus anderen Gründen Regionalflugplätze nicht mehr anfliegen. Der Markt des regionalen Luftverkehrs kann unter heute herrschenden Rahmenbedingungen die Kosten der ATC nicht tragen. In Sion beispielsweise betragen die ATC-Kosten mehrere Millionen Franken pro Jahr und 2018 wurden dort rund 6000 Geschäftsflugbewegungen registriert!



Fotos Hansjörg Bürgli

Die Realisierung des jüngsten Schweizer Flugplatzes Bressaucourt zeigt, wie wichtig der sehr frühzeitige Einbezug aller politischen Kräfte und aller Nutzniesser des Flugplatzes ist.

Die Voraussetzungen für IFR ohne ATC bestehen!

Es gibt ein Beispiel in der Schweiz, wo es ohne ATC bestens funktioniert: Saanen hat IFR-Verkehr mit Businessjets.

Businessjet-Betrieb heisst nicht unbedingt IFR. Saanen ist gar ein Flugfeld und der Anflug ist nicht der einfachste, dennoch existiert dieser Verkehr. In Samedan wurde im vorletzten Winter während der Ski-WM IFR ohne ATC bewilligt. Mit GNSS haben wir das notwendige Instrumentarium, mit SERA auch das europaweite Regelwerk, das dies ermöglicht. Erste Schritte wurden in der Schweiz gemacht, so wurden eben Lösungen wie jene in Samedan ermöglicht, die Voraussetzungen für IFR ohne ATC bestehen also!

Stichwort Sion – wie hat der Sion Airport den weitgehenden Abzug der Luftwaffe verdaut – wie sehen die Perspektiven für Sion aus?

Ehrlich gesagt, ich betrachte den «Verdauungsprozess» noch nicht als abgeschlossen. Wenn die Luftwaffe weiterhin für Sion eine Funktion als Ausweichflugplatz sieht, dann muss auch das neue Gleichgewicht mit der Zivilluftfahrt stimmen, um ein nachhaltiges Verhältnis zu sichern. Im weiteren sieht sich Sion mit denselben Herausforderungen wie alle anderen Regionalflugplätze konfrontiert: Mit dem Rückzug

eines wichtigen Partners rückt der zivile Halter näher zur betrieblichen Verantwortung und den damit verbundenen Kosten. Der Lösungsansatz, welchen Kanton und Gemeinde in einer geplanten gemeinsamen Betriebsgesellschaft mit Einbezug des Tourismus und eines lokalen Business-Aviation-Operators beschlossen haben, geht grundsätzlich in die richtige Richtung. Lösungen gibt es, sie setzen aber den engen Einbezug aller Nutzer voraus. Mit seiner langen Piste und bestehenden Anlagen hat Sion zweifellos Perspektiven, einige davon wurden dem Flugplatzhalter suggeriert. Beispiele ähnlich gelegener Flugplätze, welche es schaffen, ihre Anbindungsrolle an eine Bergregion zu spielen, gibt es. Deshalb versuche ich in der Romandie den Netzwerkgedanken mit Ergänzungsfunktionen unter den verschiedenen Flugplätzen zu stimulieren. Ein Beispiel: Muss ein Kongress in Montreux oder Freiburg von Genf aus aviatisch bedient werden? Wären nicht Sion und Payerne mit ihren interkontinental zugänglichen Pisten bessere Alternativen?

Wohin sind die VFR-Privatflieger ausgewichen, die bis vor kurzem den Genève Airport mitbenutzen konnten?

Das weiss ich nicht im Detail. Wobei gesagt werden muss, dass es in Genf VFR-Flüge noch gibt, aber nur auf der Hartbelagspiste. Verlagerungen gab es auf einige andere Flugplätze,

auch ins benachbarte Ausland, so etwa nach Annemasse oder Annecy. 2014/2015 habe ich eine Arbeitsgruppe geführt, welche Alternativlösungsansätze vorgeschlagen hat, um die bisher in Genf gedeckte Nachfrage zu bedienen. Ein 1:1-Umzug wie er in Dübendorf geplant wird, ist aber in der Romandie unmöglich, weil keine Anlage eine solche Aufnahmekapazität hat. Dazu steht fest, dass nicht alle Flugzeuge und Flüge auf denselben Platz umziehen müssen. Mit einer Palette von Teillösungen könnte man die Bedürfnisse abdecken.

Auch der Flughafen Genf stösst zu Spitzenzeiten an seine Kapazitätsgrenzen? Hat der Genfer Airport noch Entwicklungspotenzial?

Genève Aéroport wird gemäss einer Prioritätenliste betrieben, welche verständlich ist. Mit einer einzigen Piste und dem von SIL bestimmten Rahmen sowie dem politischen Druck bleibt nur beschränkt Platz übrig. Das SIL-Objektblatt zeigt, in welchem Korsett der Flughafen die Nachfrage decken muss und was in Genf noch möglich sein wird. Der Trend geht in Richtung mehr Passagiere pro Bewegung. Genf ist zudem die zweite UNO-Stadt in der Welt, das verlangt Kapazität. Wird das restliche Wachstumspotenzial durch die Linie aufgebraucht, erhöht sich der Druck auf die Privatfliegerei, inklusive Business Aviation. Genau

in diesen Branchen besteht Handlungsbedarf, deshalb ist der Netzwerkgedanke in der Romandie von grosser Bedeutung. Ein Zeichen gibt uns Speedwings, welche in Genf beheimatet war, dann aber in Payerne ein neues Gebäude erstellt hat. Das zeigt, dass die General Aviation in Genf eingeschränkt ist, aber auch, dass es Auslagerungsmöglichkeiten gibt.

«**Neue Flugplätze wird es kaum mehr geben und die bestehenden Anlagen stossen an Grenzen, die heute zum Teil nicht dehnbar sind.**»

Wie steht es eigentlich um das Projekt «Flugplatzlandschaft Schweiz»?

Da bin ich nicht mehr beteiligt, seitdem ich mich vom Flugplatzverband zurückgezogen habe. Man darf nicht vergessen, dass die Idee eine bewegte Geschichte hat und nicht neu, sondern 2007 im Gespräch mit dem früheren BAZL-Direktor Raymond Cron entstanden ist. Mit der Zeit ist das Projekt in drei Teilstudien zerbröckelt und unsere Vorschläge wurden im Rahmen der LFG-Revisionen auf die lange Bank geschoben. Es würde mich freuen, wenn ein neuer Schwung diese Idee vorwärtsbringen würde. Vielmehr als eine Standortbestimmung sollten aber aus meiner Sicht Ermöglichungsinstrumente geschaffen werden. Dies für Lösungen, welche die bekannten Bedürfnisse abdecken und in erster Linie auf der bestehenden Infrastruktur beruhen. Neue Flugplätze wird es kaum mehr geben und die bestehenden Anlagen stossen an Grenzen, die heute zum Teil nicht dehnbar sind. Dafür braucht es nicht unbedingt eine neue Studie, sondern man muss die Liste der Tools definieren, womit die bestehende Infrastruktur in ihrer Performance verbessert wird.

Was halten Sie von Avistrat?

Grundsätzlich ist die Idee begrüßenswert. Wie auch die Mitwirkung der Fachkreise ab initio. Aber ich Sorge mich um die Zeitachse. Ob und inwiefern die Schweiz im international gesetzten Rahmen das Rad neu erfinden kann, ist zudem fraglich. Wenn man aber zum Ergebnis kommt, alle Flexibilitätsinstrumente im positiven Sinne einzusetzen, dann ist es bereits eine gute Sache. Denn die Standardverfahren kann man in der Schweiz nur selten anwenden.

«English Only» hat in der General Aviation für grosse Wellen gesorgt, aber wäre es rein aus Gründen der Flugsicherheit nicht

besser, wenn alle Piloten an allen Flugplätzen in der Schweiz Englisch sprechen würden?

Niemand hat das Sicherheitsargument so begründet, dass es eine solche Gesetzesänderung verlangt. Das Gegenteil ist hingegen dokumentiert. Zudem verstösst «English Only» gegen die Bundesverfassung und das ICAO-Regelwerk. Es führt auch zu absurden Situationen: mit «English Only» muss ein lokaler Segelflieger bei der Landung in Sion seinen ehemaligen Schulkameraden im Tower auf Englisch ansprechen. In Sion besteht eine CTR und dort amtiert ein zweisprachiger Flugverkehrsleiter (Französisch und English), der die Verantwortung des sicheren Flugverkehrs wahrnehmen muss. Das ist sein Job. Das Umfliegen der CTR durch alle Piloten, welche kein Englisch sprechen können oder dürfen, erhöht das Kollisionsrisiko zwischen CTR und Berg. Deshalb wehre ich mich auf verschiedenen Ebenen gegen «English Only». Das Geschäft wird nun im Parlament behandelt, sicher ist, dass es eine Korrektur anordnen wird.

Welches sind die grössten Herausforderungen für die Schweizer Luftfahrt?

Nach wie vor empfinde ich die Überregulierung – im Regelwerk selber und bei seiner Umsetzung – als grosses Problem, möglicherweise das grösste. Hüftenschüsse in der Klimapolitik illustrieren es aus einem zusätzlichen Blickwinkel. Dann das Verständnis der Luftfahrt gegenüber, von der Bevölkerung, aber auch von der Politik. Wenn man feststellt, dass der am

meisten eingeschränkte Mobilitätsfaktor trotz stetiger Effizienzsteigerung und bester Kostendeckung am Pranger stehen muss, dann stimmt etwas nicht. Und last but not least, die Leistungsempfänger dürften sich auch offener zur Luftfahrt bekennen. Der Luftverkehr ist eine Dienstleistung, welche unersetzliche Beiträge leistet, die vermehrt ans Licht gebracht werden soll. In Zürich gibt es beispielsweise das «Komitee weltoffenes Zürich», das die Wirtschaft mobilisiert, das ist sehr wichtig.

«**Wenn man feststellt, dass der am meisten eingeschränkte Mobilitätsfaktor trotz stetiger Effizienzsteigerung und bester Kostendeckung am Pranger stehen muss, dann stimmt etwas nicht.**»

Welches war Ihr schönstes Flugerlebnis?

Es waren viele schöne Erlebnisse, aber der erste Flug Anfang der 1970er-Jahre mit meinem Deltasegler ab Sonchoux über Villeneuve am Lac Léman, hat einen besonderen Platz. Damals galten lediglich zwei Auflagen: Eine abgeschlossene Haftpflichtversicherung und das Einhalten einer Flughöhe von maximal 150 Meter über Grund... Die erste Voraussetzung war einfach nachzuweisen. +

STICHWORTE

Flugzeug, das mich am meisten begeistert

Ein Segelflugzeug, weil damit die atmosphärischen Kräfte am besten ausgenützt werden können. Auch die technologischen Fortschritte im Segelflug faszinieren: Ich startete meine Fliegerlaufbahn unter einem Delta mit einem Gleitzahl von 3,5 Grad, dann folgte die Schulung auf der Rhönlerche mit einem Gleitzahl von knapp 20, heute fliegen Segelflugzeuge mit Gleitzahl von 60 und mehr.

Am liebsten esse und trinke ich

Capuns und Wein aus der Bündner Herrschaft.

Musik

Am liebsten geniesse ich jene des Russen Sergei Rachmaninow, von Arvo Pärt aus Estland und von Heinrich Ignaz Franz Biber, dem Meister der Geige im Barock.

Lieblingsdestination

Die Alp Canal hinter dem Zervreilasee bei Vals, dieser Punkt auf der Erde liegt mir sehr am Herzen. Ein ehemaliges Familiengut. Mein Grossvater mütterlicherseits war ein Walser, aus Vals. Dort habe ich Wurzeln.

Grösster Ärger

Über mich selbst ärgere ich mich am meisten, weil ich nicht immer die besten Entscheidungen getroffen habe.