Aerosuisse für wettbewerbsfähige Betriebszeiten an den Landesflughäfen

Die Flugsicherung Skyguide, die Flughäfen, Airlines und die Business Aviation sorgen gemeinsam dafür, dass die Schweiz mit guten Flugverbindungen europäisch und international gut erreichbar ist. Damit die Schweiz den **Anschluss an den globalen Luftverkehr** nicht verliert, müssen sie in die Modernisierung ihrer Flotten und ihre Infrastruktur investieren. Dafür brauche es wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen vom Bund, insbesondere bei den Betriebszeiten, fordert der Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt, die Aerosuisse.

Die diesjährige Generalversammlung der Aerosuisse fand am 15. Mai bei **Lufthansa Aviation Training** (LAT Switzerland), der grössten Schweizer Luftfahrtausbildungsstätte, in Opfikon statt. Dabei betonte der Präsident, Nationalrat **Thomas Hurter,** dass für die Pilotenausbildung das **Netzwerk an Regionalflughäfen** eine wichtige Rolle spiele. Wegen ihrer begrenzten Kapazitäten kommen die Landesflughäfen als Plattformen dafür nicht in Frage.

Für die Aerosuisse ist zentral, dass der Bund als Eigner der Flugsicherung dafür sorgt, dass der Luftraum **optimal und flexibel** mit modernsten Technologien sicher bewirtschaftet wird. Gleichzeitig müsse der Bund sich dafür einsetzen, dass nicht ständig riskiert wird, die **aktuellen Betriebszeiten** an den Landesflughäfen einzuschränken, und die Anbindung der Schweiz aufs Spiel gesetzt wird, so Thomas Hurter.

Das Grusswort an der Aerosuisse-GV hielt der Opfikoner Stadtpräsident **Roman Schmid** (SVP). Er erwähnte, dass mit dem Flughafen auch Opfikon gewachsen sei, von anfänglich 1000 Einwohner, auf über 10‘500 im Jahr 1968 und auf über 21‘500 heute. Genau gleich stark nahm das Angebot an Arbeitsplätzen in Opfikon zu, das heute rund 20‘000 umfasst. Mit der Bemerkung, dass Opfikon gemessen an den **Hotelübernachtungen** zu den Top Ten in der Schweiz gehöre, erntete er viel Erstaunen. «Der Flughafen ist nicht nur **Wirtschaftsmotor** der Region, sondern der ganzen Schweiz. Diesem Umstand ist auch Sorge zu tragen», sagte Roman Schmid. Die Flughafenstädte Kloten und Opfikon lieferten dieses Jahr über 60 Millionen Franken an den interkommunalen **Finanzausgleich** ab, was schliesslich allen zugutekomme, fuhr er fort.

In der Debatte zur Pistenverlängerung im Kantonsrat wurde behauptet, dass die Luftfahrtbranche nicht sehr innovativ sei. Dies könne er persönlich überhaupt nicht nachvollziehen, so Stadtpräsident Schmid. «Wenn ich als Vierjähriger zu Hause im Garten im Sandkasten sass, hielt ich mir bei **DC-8, DC-10** und **Jumbo-Jet** die Ohren zu. Meine Kinder müssen das heute nicht mehr. Triple Seven, Airbus-Neo, Embraers und der A350 bewegen sich in ganz anderen Sphären», stellte Roman Schmid fest und dankte **Swiss** und **Edelweiss** für ihre Investitionen in die Flotte. Wer nach Opfikon ziehe, der wisse, dass Flugzeuge zum Stadtbild gehörten und Fluglärm eine akustische Nebenerscheinung sei.

Aerosuisse-Präsident Thomas Hurter (rechts) dankte LAT-Swizerland-Geschäftsführer Manuel Meier für die Gastfreundschaft.

Swiss-CEO **Jens Fehlinger** erwähnte in seinem Grusswort, dass kein anderes Gebäude in der Familie der Lufthansa Gruppe so sehr für die Zukunft stehe, wie die **Ausbildungsstätte der LAT**. Er nutzt die Simulatoren selbst, um seine Lizenz zu verlängern. Er betonte aber auch die Wichtigkeit des Trainingscenters für Swiss, weil hier jeden Tag und jede Nacht **Piloten** und **Flight Attendants** aus- und weitergebildet werden, um den Fluggästen ein höchstes Mass an Sicherheit zu bieten.

Doch Jens Fehlinger wurde auch politisch: Er plädierte für **wettbewerbsfähige Strukturen**, weil die Swiss dem internationalen Konkurrenzkampf ausgesetzt ist. «Wir befinden uns in keiner schlechten Position und haben dies der Politik in Bern, aber auch der regionalen Politik zu verdanken. Nur wir alle wissen, das kommt nicht von alleine. Und wir alle müssen sozusagen jeden Tag **Sorge dafür tragen**, dass es auch so bleibt.»

Als schlechtes Beispiel nannte er **Deutschland**. Dort sehe man derzeit, was passiert, wenn man ein System, das gut läuft, zu sehr in

Grussworte an der Aerosuisse-GV sprachen der Opfiker Stadtpräsident Roman Schmid (links) und Swiss-CEO Jens Fehlinger.

Neu im Vorstand der Aerosuisse nimmt als neuer EuroAirport-Direktor Tobias Markert (links) Einsitz und Jean-Marc Thévenaz, CEO von EasyJet Switzerland, ist der neue Vizepräsident des Dachverbandes. – Der neue A350-Simulator bei LAT Switzerland stiess bei den Aerosuisse-Mitgliedern auf grosses Interesse.

Anspruch nehme. Der innerdeutsche Verkehr ausserhalb von Frankfurt und München liege derzeit bei einem **Drittel der Vor-Corona-Zeit**. «Das heisst, ganze regionale Segmente sind abgeschnitten vom Verkehr mit verheerenden Folgen für die Wirtschaft», so Jens Fehlinger. Er dankte deshalb der Aerosuisse für ihre Arbeit in der Vergangenheit, aber noch viel wichtiger, für jene, die in der Zukunft geleistet wird.

Mit Blick auf das **Sparprogramm** des Bundes bei der Flugsicherung auf den Regionalflughäfen hielt Thomas Hurter fest, dass diese zusammen mit der Business Aviation für Ausbildung, Arbeitsplätze und wirtschaftliche Entwicklung in ihrer jeweiligen Region wichtig seien. Aus diesem Grund sei es im öffentlichen Interesse, dass nebst den Landesflughäfen auch die Regionalflughäfen von einer effizienten, modernen und auf die lokalen Verhältnisse **angepassten Flugsicherung** profitierten.

Bei der anschliessenden Generalversammlung wurde **Jean-Marc Thévenaz**, CEO von EasyJet Switzerland, als neuer Vizepräsident gewählt. Er folgt auf **Matthias Suhr,** der als Direktor des EuroAirports in den Ruhestand getreten ist. Neu in den Aerosuisse-Vorstand gewählt wurde Versicherungsfachmann **Patrick Frey** (Kessler & Co AG), der **Daniel Gaus** ersetzt. **Tobias Markert** nimmt als neuer Direktor des EuroAirports im Vorstand Einsitz, ebenso **Giles Rüfenacht,** der neue Direktor von Genève Aéroport, der auf **André Schneider** folgt, der pensioniert wurde. **Gerry Zurmühle**, Präsident der IG AirCargo löst **Gian Carlo Alessi** in der Sparte Luftfracht ab. Seinen Austritt angekündigt hat Skyguide-CEO **Alex Bristol,** an seine Stelle wird **Peter Merz** treten, aktuell bereits Vorstandsmitglied als Kommandant der Luftwaffe. Die Luftwaffe wird dann vom neuen Kommandanten **Christian Oppliger** vertreten.

Fotoreport Hansjörg Bürgi

SkyInflight

Alpha bis Zulu

Wenn man sich mehrheitlich in der Welt der Aviatik bewegt, passt sich auch die Sprache irgendwann an. Dies stelle ich immer wieder fest, wenn ich mich mit «normalen» Menschen unterhalte. Eine Galley oder ein Leg, ein Crewbunk oder ein Rating. Ständig stolpere ich über Wörter, bei denen mein Gegenüber entweder unsicher lächelt, oder sich etwas genervt am Kopf kratzt.

Ganz unangenehm wird es immer dann, wenn sich zwei Fliegende unterhalten und ein «nichfliegender Mensch» auch am Gespräch teilnehmen will. Wenn mir erst nach ein paar Minuten klar wird, dass wir unser Gegenüber schon mit «Alpha» oder «ZRH» überfordern, ist mir dies immer sehr peinlich. Aber nach einer so langen Zeit musste ich mit Erschrecken feststellen, dass ich schon fast gar nicht mehr normal sprechen kann. Fast so wie, wenn man die Muttersprache langsam an ein neues Land verloren hat.

Ein Leg ist manchmal ein Bein und manchmal auch ein Flug. Ein Trolley ist ein Bus und manchmal auch ein Wägelchen. Routings sind nicht gleich Ratings und «Cry Seats» nicht zum Weinen da. Da soll mal jemand noch den Durchblick behalten. Von Alpha bis Zulu hat man hier keinen Plan mehr. Und so habe ich mir die unmögliche Aufgabe gestellt, wieder mehr zur Normalität zurückzukehren und möglichst viele «Flugwörter» wieder durch normale zu ersetzen.

«Ich arbeite also meistens in der Bordküche mit einer grossen Besatzung zusammen. Ich mache meine Pausen im Besatzungsbunker und fliege oft dieselben Strecken. Es gibt nach wie vor Nudeln oder Huhn aus dem Wagen und in den Gepäckablagen nie genug Platz. In der Pilotenkanzel trinke ich meinen Kaffee lieber als auf dem Sprungsitz und in der Geschäfts-Klasse gibt's meistens irgendein Individuum, das austickt.»

Genug jetzt, irgendwie verhasple ich mich bei diesen eben niedergeschriebenen Sätzen mehr, als dass ich sie richtig schreiben würde. Ausserdem muss ich fast schon zu fest lachen, als dass ich mich noch weiter konzentrieren könnte.

Ich mache mit mir selbst einen Kompromiss und beschliesse, dass mein aviatisches Kauderwelsch nun einmal zu mir gehört. Und falls es wieder einmal überboarden sollte: Ich übersetze jederzeit gerne wieder einmal.

Livia Walser, Flight Attendant