

Aerosuisse – Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt

Die Stimme einer breiten Branche

Die zivile Luft- und Raumfahrt ist vielfältig: Fluggesellschaften und Flugplätze zählen genauso dazu wie Flugzeughersteller, Unterhaltsbetriebe oder Flugschulen. Die Aerosuisse nimmt als Branchenvertreterin auf luftfahrtpolitische Entscheide aktiv Einfluss. Insbesondere steht der Verband für mehr Wettbewerbsfähigkeit, eine massvolle Entwicklung und die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt ein. **Daniela Baumann**



Bild: zlg/aerosuisse

Die Aerosuisse bündelt die manchmal verschieden ausgerichteten Interessen innerhalb der Branche.

Das Grounding der Swissair im Jahr 2001 hat wie selten ein Ereignis den kollektiven Stolz der Schweizer Bevölkerung erschüttert. Die Swissair war offensichtlich mehr als eine Fluggesellschaft – sie war ein Symbol für die Schweiz und transportierte typisch schweizerische Werte in die Welt hinaus. Die Zivilluftfahrt ist aber nicht nur – wie dieses Beispiel zeigt – für das Image unseres Landes von enormer Bedeutung: Mehr als 180 000 Vollzeit-Arbeitsstellen und jährlich über 30 Milliarden Franken Wertschöpfung stehen im Zusammenhang mit der Luftfahrt. Ein Drittel aller Touristen gelangt mit dem Flugzeug in die Schweiz, während umgekehrt Waren im Wert von einem Drittel aller Exporte das Land auf dem Luftweg verlassen.

Paul Kurrus, ausgewiesener Kenner der Schweizer Luftfahrt und seit 2003 Präsident des Branchenverbands Aerosuisse, unterstreicht den volkswirtschaftlichen Nutzen der Fliegerei: «Die Schweiz als exportorientiertes Land ist auf einen funktionierenden Luftverkehr angewiesen. Eine gute Anbindung an die weltweiten Zentren ist ein zentrales Element der Standortattraktivität.»

Unternehmen und Organisationen aus verschiedenen Bereichen der Luftfahrt haben sich 1968 zum

Dachverband Aerosuisse zusammengeschlossen, «damit die Schweizer Luftfahrt mit einer Stimme sprechen kann», wie es im Gründungsprotokoll heisst. «Die Aerosuisse vertritt die gesamte Schweizer Luft- und Raumfahrt – vom Modellflieger bis zur Swiss, vom Flughafen Zürich bis zum kleinsten Segelflugplatz. Das ist weltweit einzigartig», sagt Verbandspräsident Kurrus. Die Interessen unter den Mitgliedern, zu denen auch die Rega, die Skyguide oder das Verkehrshaus der Schweiz gehören, können dementsprechend divergieren. Es sei zwar nicht immer einfach, doch habe man bislang immer einen gemeinsamen Nenner gefunden.

Früh gewarnt und rechtzeitig interveniert

Die konsolidierten Standpunkte bringt der Verband in die luftfahrtpolitischen Debatten ein und versucht, proaktiv Einfluss zu nehmen. Gleichzeitig stellt die Aerosuisse mit einem Frühwarnsystem sicher, dass sie bereits im Anfangsstadium von neuen Ideen und Entwicklungen erfährt, die für die Luftfahrt bedeutsam sind. So werden nach jeder Session alle eingereichten Vorstösse auf ihre Relevanz für die Mitglieder geprüft. «Wenn nötig können wir frühzeitig bei der betreffenden Stelle in-

tervenieren», erklärt Paul Kurrus. Darüber hinaus verwaltet die vom Centre Patronal geführte Aerosuisse-Geschäftsstelle unter der Leitung von Philip Kristensen das Sekretariat der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt. An vier Veranstaltungen pro Jahr, die allen eidgenössischen Parlamentariern offenstehen, wird der Austausch über Belange der Luft- und Raumfahrt gepflegt.

Für mehr Bundeskompetenzen

Aktuell steht die Teilrevision II des Luftfahrtgesetzes auf der politischen Agenda. Schwerpunktartig geht es um den Bundeseinfluss auf die Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel. «Es ist wichtig, dass der Bund Entscheide der Standortkantone nicht mehr bloss genehmigen respektive ablehnen, sondern selber gestalterisch Einfluss nehmen kann», so Kurrus. Als Beispiele nennt er Fragen der Betriebszeiten oder der Kapazität. Von den drei Landesflughäfen profitierten schliesslich nicht nur die Standortkantone, sondern ebenso etwa die Tourismusregionen, begründet man bei der Aerosuisse das Eintreten für eine verstärkte Bundeskompetenz.

Neu findet sich im Luftfahrtgesetz auch ein Artikel zur Förderung der Aus- und Weiterbildung, Forschung und Innovation im Bereich der Luftfahrt. Angesichts der Tatsache, dass in kaum einer Branche die Sicherheit eine grössere Rolle spielt, hält die Aerosuisse die heutige Situation für untragbar: Im Gegensatz beispielsweise zu Ärztinnen oder Ingenieuren werden angehende Piloten in ihrer Ausbildung finanziell nicht unterstützt. «Wir fordern, dass der Bund einen Grossteil der Ausbildungskosten für die lizenzierten Berufe der Luftfahrt übernimmt», bringt Kurrus die Verbandshaltung auf den Punkt. «Damit wird Chancengleichheit geschaffen und die Negativselektion aufgrund der materiellen Möglichkeiten der Kandidaten eliminiert.» Dies erscheint umso wichtiger, als die Branche dringend auf Nachwuchs in allen Bereichen angewiesen ist.

Die Basis der laufenden gesetzgeberischen Aktivitäten bildet der «Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004» des Bundesrats, den der damalige Nationalrat Paul Kurrus initiiert hatte. Nach Jahrzehnten im «Luftfahrtpoliti-

schen Blindflug», wie es der engagierte Baselbieter nennt, legte die Regierung damals die grundsätzliche Stossrichtung zur Weiterentwicklung der Schweizer Zivilluftfahrt fest.

Stagnation in Europa

Der weltweite Luftverkehr befindet sich im Steigflug – jedoch mit starken regionalen Unterschieden: Während die Anzahl beförderter Passagiere im Mittleren Osten im letzten Jahr um 15 Prozent zugelegt hat, weist Europa ein bescheidenes Plus von gut zwei Prozent aus. «Wir erleben derzeit eine globale Verschiebung der Luftverkehrsströme», schildert Kurrus die Situation. Zu den drei traditionellen Zentren USA, Europa und Fernost gesellte sich neu die Golfregion. Sie drohe Europa die Rolle als internationalen Knotenpunkt abzunehmen.

Gerade für die mitten in Europa gelegene Schweiz sei deshalb ein günstiges luftfahrtpolitisches Umfeld unabdingbar, um auch in Zukunft die Chance als interkontinentales Drehkreuz nutzen zu können. «Die geostrategische Erfolgsposition kann uns niemand nehmen. Wir haben es selber in der Hand, die Rahmenbedingungen so zu verbessern, dass wir uns entsprechend der Nachfrage entwickeln können», hält Kurrus fest.

Eine von der Aerosuisse angeregte, vom Bund in Auftrag gegebene Studie zum hiesigen Luftverkehr stellte gegenüber dem Ausland eine klare Benachteiligung bei den Wettbewerbsbedingungen fest, zum Beispiel mit Blick auf Gebühren und Betriebsregelungen. Die bereits jetzt spürbaren Kapazitätsgrenzen würden sich künftig als grosses Entwicklungshemmnis erweisen. Paul Kurrus pflichtet dem bei: «Der Bundesrat muss den Landesflughäfen bei den anstehenden Entscheiden zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt eine massvolle Entwicklung ermöglichen. Denn ein Standort, der nicht mehr wachsen kann, ist langfristig dem Untergang geweiht.»

Nicht ohne die Bevölkerung

Für die Zukunft des Flughafens Zürich ebenfalls entscheidend ist das Abkommen mit Deutschland im Fluglärmstreit. «Wir sollten den Staatsvertrag so

schnell wie möglich ratifizieren und mit Deutschland die offenen Fragen klären», zitiert der ehemalige Swiss-Linienpilot die Vorstellungen der Branche. Er weiss die emotional geführte Diskussion über den Fluglärm mit Zahlen zu versachlichen: Der Luftverkehr habe am Flughafen Zürich in den letzten 20 Jahren um 50 Prozent zugenommen, doch die Lärmimmissionen beschränkten sich heute auf ein um zwei Drittel kleineres Gebiet. Die technische Entwicklung bleibe nicht stehen: «Die neuen Flugzeuge der Swiss werden über 20 Prozent weniger Kerosin verbrauchen, damit 20 Prozent weniger CO₂ ausstossen und auch halb so viel Lärm verursachen als die zu ersetzenden Maschinen.»

Die Vertreter der Luftfahrt sind sich aber bewusst, dass mit Fakten allein die betroffene Bevölkerung nicht zu gewinnen ist. Deshalb suchen sie aktiv den Ausgleich mit den Interessen der Flughafenanwohner. Paul Kurrus: «Man kann einen Flughafen nicht gegen den Willen der Bevölkerung weiterentwickeln.» Indem die Aerosuisse in der Öffentlichkeit immer wieder auf die herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs hinweist, will sie in Erinnerung rufen, dass letztlich alle davon profitieren. «Wenn man den Nutzen einer Sache kennt, ist man eher bereit, auch den Preis dafür zu bezahlen.» ■



Mitglieder: rund 130 Firmen und Organisationen

Gründung: 1968

Präsident: Paul Kurrus

Geschäftsführer: Philip Kristensen

Kontakt

Aerosuisse – Dachverband
der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
Kapellenstrasse 14
Postfach 5236, 3001 Bern
Tel. +41 (0)31 390 98 90
aerosuisse@centrepatronal.ch
www.aerosuisse.ch