






-  Jean Michel Cina
Staatsrat VS, Präsident KdK
Conseiller d'Etat VS, Präsident
-  Harry Hohmeister
CEO, SWISS
-  Heinz Karrer
Präsident, economiesuisse
-  Peter Müller, Dr.
Direktor, Bundesamt für Z
-  Stephan Widrig
CEO, Flughafen Zürich AG



Hochkarätiges Podium (von links): Heinz Karrer, Präsident Economiesuisse, Swiss-CEO Harry Hohmeister, Stephan Widrig, CEO der Flughafen Zürich AG, Moderator Michael Weinmann, BAZL-Chef Peter Müller und Jean Michel Cina, Walliser Staatsrat und Präsident der Konferenz der Kantonsregierungen (KdK).

Weichenstellung für nächste Dekade

Der Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt, die Aerosuisse, begrüsst die beabsichtigte Stossrichtung im neuen Bericht des Bundesrats über die Luftfahrtpolitik der Schweiz, fordert aber gleichzeitig eine klare Strategie und entsprechende Massnahmen. Ihre Überlegungen zu den aktuellen luftfahrtpolitischen Chancen und Herausforderungen hat Bundesrätin Doris Leuthard im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern im Rahmen des Forums der Luft- und Raumfahrt einem zahlreich erschienenen Publikum vorgestellt.

Zusammenfassung: Jürg Wyss

Die Kapazitäten auf den schweizerischen Landesflughäfen sind in Spitzenzeiten bereits heute ausgeschöpft. Doch aufgrund des steigenden Mobilitätsbedürfnisses der Schweizer Bevölkerung nimmt die Nachfrage im Luftverkehr – wie auch im übrigen öffentlichen und privaten Verkehr – stetig zu. Deshalb fordert die Aerosuisse, dass der Bericht über die Luftfahrtpolitik um einen Aktionsplan im Sinne eines politischen Programms mit klar definierten Massnahmen und zeitlichen Prioritäten erweitert wird.

Mindestkapazitäten und Mindestbetriebszeiten verbindlich regeln

Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus: «Wir fordern bei den Landesflughäfen die Aufnahme von Mindestkapazitäten und Mindestbetriebszeiten in den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL).» Die in den letzten Jahren sinkenden Flughafenkapazitäten dürften nicht weiter reduziert werden und müssten sich nachfragegerecht weiterentwickeln können. Die geltenden Betriebszeiten der Landesflughäfen seien zwingend zu erhalten. «Der Bund muss in erster Linie dafür sorgen, dass er wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen setzt, welche es der

Luftfahrtbranche erlauben, die Luftverkehrsanhbindung der Schweiz in einem anspruchsvollen internationalen Umfeld zu sichern und nachfragegerecht weiterzuentwickeln», fährt Paul Kurrus fort. Dazu gehörten unter anderem wettbewerbsfähige Kostenstrukturen, eine tiefe administrative Belastung, beschleunigte Bewilligungsverfahren sowie die Ausrichtung der Rahmenbedingungen an internationalen Standards bei gleichzeitiger Nutzung des nationalen gesetzlichen Handlungsspielraums. Nur so könne die Schweiz ihre heutige Stellung im scharfen internationalen Wettbewerb halten und weiterentwickeln. «Immerhin stehen in der Schweiz eine jährliche Wertschöpfung von über 30 Milliarden Franken und mehr als 180 000 Arbeitsplätze im Zusammenhang mit der Schweizer Luftfahrt auf dem Spiel», ergänzt Paul Kurrus. «Ebenso sind die Rahmenbedingungen für den aviatischen Nachwuchs langfristig sicherzustellen.»

Alle Verkehrsträger gleich behandeln

Der Aerosuisse ist bewusst, dass es für die Zukunftsfähigkeit des Luftverkehrssystems wichtig ist, negative Auswirkungen auf die lokale und globale Umwelt zu begrenzen. Bei den Massnahmen im Zusam-



Links: André Borschberg, Pilot und Mitgründer von Solar Impulse. Oben rechts: Bundesrätin Doris Leuthard. Mitte links: Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus. Mitte rechts: Franz Steinegger, Präsident des Verkehrshauses der Schweiz. Unten rechts: Paul Kurrus übergibt den Aerosuisse-Award an André Borschberg.

menhang mit der Lärmreduktion sollten die Prinzipien der UNO-Weltluftfahrtorganisation ICAO beachtet werden. Der Lärmschutz soll nicht nur die Flughäfen, die Flugsicherung und die Fluggesellschaften in die Pflicht nehmen, sondern insbesondere auch die Raumplanung. Die Aerosuisse fordert ausserdem, dass bei der Festsetzung von Grenzwerten im Bereich Lärm alle Verkehrsträger gleich zu behandeln sind.

Verlagerung der Geschäftsfliegerei

Aufgrund der Kapazitätsprobleme wird die für die schweizerische Volkswirtschaft wichtige Geschäftsfliegerei (Business Aviation) zunehmend von den Landesflughäfen verdrängt. Militärflugplätze als strategische Infrastrukturreserve für die Schweizer Luftfahrt müssten daher zügig für die Business Aviation geöffnet werden, fordert die Aerosuisse weiter. Im SIL soll deshalb verbindlich festgehalten werden, dass der Flugplatz Dübendorf und andere Militärflugplätze langfristig als Infrastruktur für die nachfragegerechte Entwicklung der für die Wirtschaft bedeutsamen Business Aviation erhalten werden sollen. Auch im Raum Genf sind Möglichkeiten zur Entflechtung der Flugsegmente zu prüfen.

Aerosuisse Award 2015 für Piccard und Borschberg

Am Forum der Luft- und Raumfahrt erfolgte auch die Verleihung des diesjährigen Aerosuisse-Awards 2015, mit dem der Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt grosse Verdienste von natürlichen und juristischen Personen zu Gunsten des schweizerischen Luft- und Raumfahrtstandorts würdigt. Mit der Verleihung des Aerosuisse-Awards 2015 wurden die Gründer, treibenden Kräfte und Piloten von Solarimpulse, Bertrand Piccard und André Borschberg, geehrt. Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus übergab den Award im Beisein von Bundesrätin Doris Leuthard an André Borschberg. ◀

Was am Forum auch noch gesagt wurde

Doris Leuthard, Bundesrätin

«Fliegen wird heute – und das muss uns zu denken geben – oft sogar nur noch als Problem empfunden.»

«Lärm- und Umweltschutz sind wichtig; wir nehmen dies sehr ernst. Es darf aber nicht sein, dass entsprechende Auflagen zu ungebührlichen Einbussen bei der Sicherheit und den Kapazitäten führen.»

«In der Luftfahrt verändert sich die Welt dramatisch und rasant. In Dubai, Abu Dhabi, Qatar und in der Türkei geht die Post ab.»

«Die Flugzeuge sind heute viel effizienter und weniger laut. Aber dies müssen wir unserer Bevölkerung als Leistung der Industrie besser kommunizieren.»

«Es braucht auch eine Sichtweise, die nicht nur von den Befindlichkeiten der betroffenen Regionen getrieben ist. Dies ist auch bei anderen Verkehrsprojekten so. Wenn man nur auf die betroffene Bevölkerung hören würde, dann wären wir noch bei der Pferdekutsche.»

Jean-Michel Cina, Staatsrat Kanton Wallis

«Die Weiterentwicklung des Luftverkehrssystems Schweiz ist nicht nur die Weiterentwicklung der Landesflughäfen, sondern beinhaltet auch die Regionalflyghäfen, zivil genutzte Militärflugplätze, die Verlagerung der General und Business Aviation auf andere Flugplätze.»

Harry Hohmeister, CEO Swiss

«Wir müssen uns immer wieder neu erfinden. Der Kostendruck ist enorm gewachsen, weil der Preisdruck auf der Passagierseite sehr hoch geworden ist.»

«Wenn es geräuschlos wäre, würde es niemanden interessieren, wo wir langfliegen. Ausser diejenigen mit dem gesehenen Lärm. Die wohnen aber auf der anderen Seite der Grenze.»

Stefan Widrig, CEO Flughafen Zürich

«Der SIL, den wir heute haben, reicht nicht einmal für die heutige Nachfrage.»