

Interview mit Paul Kurrus, Präsident Aerosuisse

«Der politische Leitstern»

Er ist der Initiator der Luftfahrtpolitik des Bundes und hat diese in den vergangenen Jahren entscheidend geprägt. In seiner Amtszeit konnte der Luft- und Raumfahrtstandort Schweiz immer wieder wichtige politische Erfolge verzeichnen. Paul Kurrus wird das Aerosuisse-Präsidium am 20. Oktober an Thomas Hurter übergeben. Im Interview mit SkyNews.ch blickt er zurück.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

■ Nach 26 Jahren im Aerosuisse-Vorstand, davon 14 Jahre als Präsident, geben Sie das Präsidentenamt an der Generalversammlung 2017 an Nationalrat Thomas Hurter weiter, weshalb?

Obwohl mir mein Amt an der Verbandsspitze nach wie vor viel Freude bereitet, kommt irgendwann einmal die Zeit, das Amt in neue Hände zu übergeben. Ich bin froh, dass es gelungen ist, mit Thomas Hurter einen qualifizierten Nachfolger zu gewinnen. Mein Nachfolger hat neben einem soliden aviatischen Fachwissen als Nationalrat die Möglichkeit die Inter-

essen der Luft- und Raumfahrt selber in die Politik einzubringen. Das ist wichtig, weil die Einflussnahme auf die Gesetzgebung eine der wichtigsten Aufgaben der Aerosuisse ist. Zudem habe ich neben der Luft- und Raumfahrt auch noch andere Interessen, denen ich mich künftig etwas mehr widmen möchte.

■ Welche sind das?

Ich spiele sehr gerne Oboe. Dann möchte ich mehr Zeit mit meiner grossen Familie mit meinen fünf Enkelkindern verbringen, arbeite gerne im eigenen Weinberg in Arlesheim und bin oft mit meinem Mountainbike oder als Langstreckenläufer unterwegs.

« Dank intensiver interner Konsolidierungsarbeit tritt die Branche heute gegen aussen geeint und mit einer Stimme auf.

■ Welches sind die grössten Errungenschaften der Aerosuisse in Ihrer Zeit als Präsident?

Dass die Schweiz mit ihrer Luftfahrtpolitik 2004 und 2016 seit bald 13 Jahren über einen strategischen Leitstern für die Landesregierung und damit über stabiles politisches Fundament

ZUR PERSON Paul Kurrus

Nach seiner Schulzeit in Basel liess sich der am 2. Juli 1947 geborene Paul Kurrus zum Elektromonteur ausbilden. Die Offiziersschule in der Armee absolviert, startete er 1970 seine Berufspilotenausbildung. Bereits 1974 wirkte er als Geschäftsführer und Fluglehrer der Flugschule Basel und 1978 als Flugkapitän und Mitglied der Geschäftsleitung der Business Flyers Basel AG, der Vorläufergesellschaft der Crossair.

So war es nicht erstaunlich, dass Paul Kurrus 1979 als erster Pilot bei Crossair flog. Gleichzeitig wirkte er auch als Vizedirektor Flight Operations und Training. 1999 wurde er für die FDP Baselland in den Nationalrat gewählt. Ein Jahr später – er flog nach wie vor als Captain bei Crossair – hatte er auch die Funktion Vizedirektor Public Affairs bei Crossair inne. Diese Doppelfunktion übte er auch ab 2002 bei Swiss International Air Lines aus. Seinen letzten Linienflug führte er an seinem 57. Geburtstag, dem 2. Juli 2004, aus, genau 25 Jahre nach dem ersten Crossair-Linienflug von Zürich nach Nürnberg. Als Vizedirektor Public Affairs wirkte er bis zu seiner Pensionierung bei Swiss weiter.

Noch vor dem Swissair-Grounding, im Juni 2001, legte Paul Kurrus mit seinem parlamentarischen Vorstoss «Schweizerische Luftfahrtpolitik» im Nationalrat den Grundstein für die heutige moderne Luftfahrtpolitik der Schweiz. Sein Vorstoss wurde

von allen Fraktionschefs aller Bundesratsparteien mitunterzeichnet und stiess daher über die Parteigrenzen hinweg auf breite Unterstützung. Nachdem der Bundesrat das Postulat entgegengenommen hatte, beeinflusste Paul Kurrus in Zusammenarbeit mit verschiedenen Spitzenverbänden und politischen Parteien massgeblich den Inhalt des Berichtes, welcher im Dezember 2004 vom Bundesrat verabschiedet wurde.

Er bildete den politischen Leitstern für die Luftfahrt und alle nachfolgenden gesetzgeberischen Umsetzungsarbeiten und auch die Grundlage für den neuen, 2016 verabschiedeten Lupo des Bundesrates. Zu den weiteren Erfolgen als Aerosuisse-Präsident zählt die Einführung des «Arrival Duty Free» auf den Flughäfen und die Änderung der Bundesverfassung für eine Spezialfinanzierung Luftverkehr (BV Artikel 86), welche jährlich zweistellige Millionenbeträge für Umwelt- und Sicherheitsmassnahmen in die Schweizer Luftfahrt fliessen lässt.

Weiterhin wird Paul Kurrus im Vorstand des Verkehrshauses der Schweiz tätig sein, im Vorstand des Arbeitgeberverbandes, bei der Pro Aero und als Ehrenpräsident des Kammerorchesters Basel. Er ist verheiratet mit Ursi, Vater von zwei eigenen Kindern und Stiefvater von vier Kindern.

verfügt, ist zweifellos eine der grössten Errungenschaften der Aerosuisse. Dafür beneiden uns viele Länder. Dank dieser Vorgabe konnte die Gesetzgebung in mehreren Schritten kohärent und im Interesse einer wettbewerbsfähigen Schweizer Luftfahrt angepasst werden. Überhaupt können heute die Interessen der Luftfahrt mit mehr Nachdruck vertreten werden. Die Aerosuisse ist heute zu einem effektiven und effizienten Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt geworden, der in der Öffentlichkeit, der Politik, der Verwaltung, den Medien und in der Wissenschaft anerkannt und respektiert wird. Dank intensiver interner Konsolidierungsarbeit tritt die Branche heute gegen aussen geeint und mit einer Stimme auf.

I Welche Ziele konnten Sie mit der Aerosuisse nicht verwirklichen und weshalb?

Die grösste Sorge bereiten mir die beschränkten langfristigen Entwicklungsperspektiven auf unseren Landesflughäfen. Zwar sind einige Schritte in die richtige Richtung erfolgt. Ich denke hier etwa an die Entscheide des Bundesrates bezüglich der zivilen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf und auch an das SIL2-Objektblatt für den Flughafen Zürich, das bezüglich Sicherheit des Flugbetriebes gewisse Verbesserungen bringt. Darüber hinaus haben wir uns Ziele gesetzt, die zwar in Bearbeitung, aber noch nicht umgesetzt sind. Dazu zählen etwa die Übernahme der hoheitlichen Sicherheitskosten durch die öffentliche Hand oder die finanzielle Unterstützung von weiteren Luftfahrtberufen.



Foto hfp

Der abtretende Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus zum Nachwuchsproblem in der Schweizer Luftfahrt: «Die Branche muss mehr in die frühzeitige Orientierung der Jugend investieren, um die Vorteile der Berufe in der Luftfahrt aufzuzeigen.»

I Würden Sie sich dann mehr Bundeskompetenz wünschen?

Ja, eindeutig... Gemäss der Verfassung ist die Luftfahrt Sache des Bundes. Trotzdem sind in unserem föderalistischen System beim Ausbau von Flughäfen und Flugplätzen vielfach regionale Interessen ausschlaggebend.

I Welchen Themen wird sich die Aerosuisse in Zukunft widmen?

Im Rahmen des jährlichen Strategieprozesses hat sich der Vorstand auch mit dieser Frage befasst und entsprechende Beschlüsse gefasst. Der Fokus der Verbandsarbeit wird weiterhin auf der Umsetzung der Ziele gemäss der Luftfahrtpolitik 2016 (Lupo 2016) liegen. Aber auch Geschäfte auf den Gebieten der Bildung, Forschung, Innovation oder Umwelt wie etwa Drohnen, Luftraum- und Aviatikinfrastruktur-Strategie, Harmonisierung der Lärmgrenzwerte aller Verkehrsträger werden den Verband herausfordern.

«Im regulatorischen Bereich gilt es die Regulierungsdichte zu senken und eine sinnvolle Regulierung bei den Drohnen zu erreichen.»

I Welches sind denn aktuell die grössten Herausforderungen für die Aerosuisse?

Im regulatorischen Bereich gilt es die Regulierungsdichte zu senken und eine sinnvolle Regulierung bei den Drohnen zu erreichen. Ferner möchten wir einen Beitrag zur verbesserten öffentlichen Wahrnehmung des Luftverkehrs leisten. Beim Thema Umwelt gilt es das Ziel des Bundesrates zur Harmonisierung der Lärmgrenzwerte bei den verschiedenen

STICHWORTE

EASA:

Ich begrüsse ein Umdenken der EASA im Sinne «one rule does not fit all» und dass mehr Papier nicht immer mehr Sicherheit bedeutet.

Neuer Kampfjet für die Luftwaffe

Ohne starke Luftwaffe ist eine Landesverteidigung nicht denkbar. Unsere F-5 Tiger können nur noch als Zielflugzeuge sowie für die Flab und für die Patrouille Suisse eingesetzt werden. Die Tiger sind nun 40 Jahre alt und auch die F/A-18 Hornet haben nur noch eine beschränkte Lebensdauer. Deshalb sind neue Kampfjets dringend nötig, wenn die Schweizer Landesverteidigung glaubwürdig sein soll.

Air Berlin

Air Berlin ist ein weiteres Opfer des Konsolidierungsprozesses der Airline-Branche in Europa. Die aktuelle Situation ist eine grosse Belastung für die Mitarbeitenden.

Doris Leuthard

Eine ausgezeichnete Verkehrsministerin, welche sehr gut zwischen politisch Wünschbarem und politisch Machbarem unterscheiden kann.

Fluglärm

Die Empfindlichkeit wächst schneller als die Fortschritte bei der Reduktion des Fluglärms.

Verkehrsträgern umzusetzen. Eine grosse Herausforderung bildet die Finanzierung der Flugsicherung. Schliesslich last but not least: die Sicherstellung des einheimischen Nachwuchses bei Berufen der Luftfahrt.

Weshalb hat die Schweizer Aviatik Nachwuchsprobleme?

Das hat mehrere Gründe. Zum einen ist es ein gesellschaftliches Problem. Viele junge Menschen wollen heute beispielsweise nicht mehr unregelmässig und an Wochenenden arbeiten, doch gerade in der Luftfahrt ist dies eine Grundvoraussetzung. Dann muss die Branche mehr in die frühzeitige Orientierung der Jugend investieren, um die Vorteile der Berufe in der Luftfahrt aufzuzeigen. Ein sehr gutes Beispiel dafür ist das Jugendlager der Stiftung Pro Aero. Und schliesslich muss auch die Finanzierungsfrage noch optimiert werden, da ist auch die Aerosuisse aktiv.

Die Hürden etwa für eine Pilotenausbildung sollen also kleiner werden?

Ja, wir haben mit der Bundesunterstützung der Piloten- und Fluglehrausbildung ab 2016 zwar eine gute Basis, aber wie so oft sitzt der Teufel im Detail. Deshalb hat das BAZL mit

Schweizer Airlines, Flugschulen, den Verbänden der General Aviation, der Aerosuisse sowie Sphair kürzlich einen Erfahrungsaustausch durchgeführt und Optimierungspotenziale bei der bisherigen Anwendung der VFAL (Verordnung über die Finanzhilfen für Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt) erörtert. Dabei wurden mögliche, teils berufsgruppenspezifische, aber auch generelle Lösungsansätze eruiert, um die Wirksamkeit der Subventionen noch zu verbessern. Erste Erkenntnisse zeigen, dass Handlungsbedarf vor allem bei der Flexibilisierung der Verpflichtungsdauer bei den Berufspiloten und der Neugestaltung des Anstellungsnachweises bei Fluglehrern besteht. Derzeit läuft die Auswertungsphase.

Einzelne Mitglieder haben oft das Gefühl, die Aerosuisse tue zu wenig für sie.

Diese Gefühle kann ich grösstenteils verstehen. Ich muss dann den Leuten immer wieder erklären, dass wir nicht Partikularinteressen vertreten können, sondern uns nur den gemeinsamen übergeordneten Interessen widmen können. Gleichzeitig versuche ich immer wieder in Gesprächen mit den Mitgliedern den Nutzen einer Mitgliedschaft darzulegen. Das Wichtigste: nur gemeinsam sind wir stark.


Wo sehen Sie den Nutzen einer Mitgliedschaft der Luftwaffe bei Aerosuisse?

Die Berührungspunkte zwischen Militär- und Zivilluftfahrt werden immer zahlreicher. Denken wir nur etwa an Luftraum oder Infrastruktur oder an die Nachwuchsförderung, um nur einige Gebiete zu nennen. Ich bin daher froh, dass wir im Rahmen dieser Mitgliedschaft eine noch engere und gute Zusammenarbeit mit der Luftwaffe erreicht haben.

Welchen Ratschlag geben Sie Ihrem Nachfolger mit auf den Weg?

Keinen! Mein Nachfolger ist ein hervorragender und ausgewiesener Kenner der Branche und braucht daher keine Ratschläge von mir.

Welches war Ihr schönstes Erlebnis als Aerosuisse-Präsident?

Es gab so viele schöne Erlebnisse, dass es mir eigentlich schwer fällt, eine Hitparade zu erstellen. Vielleicht ein Erfolgserlebnis der besonderen Art war das Thesenpapier 2014 zur Luftfahrtpolitik der Schweiz. Darin hat sich die gesamte Branche selbst in kontroversen Themen auf eine gemeinsame Haltung geeinigt. Das war wirklich super. 

www.aerosuisse.ch



HELP US TO ORGANISE THE SKY

**WERDE FLUGVERKEHRSLERER ODER TACTICAL FIGHTER CONTROLLER (M/W)
MELDE DICH JETZT FÜR DIE AUSBILDUNG AN.**

- Du bist Schweizerin oder Schweizer?*
- Du besitzt eine europäische Staatsbürgerschaft?*
- Du bist 18 bis 30 Jahre alt?
- Du hast eine abgeschlossene Lehre oder die Matura in der Tasche?
- Englisch ist für Dich kein Problem?

* Du hast die Wahl zwischen ziviler und militärischer Flugsicherung.
** Deine einzige Option ist die zivile Flugsicherung.

Melde Dich für das Auswahlverfahren an!
Die Ausbildung wird vergütet und dauert zweieinhalb Jahre.
Dein Abschlussdiplom (HF) ist international anerkannt.
Nach der Ausbildung garantieren wir Dir einen Arbeitsplatz.

**ANMELDUNG FÜR DIE EIGNUNGSTESTS AUF SKYGUIDE.CH
FÜR WEITERE INFORMATIONEN: RECRUITMENT@SKYGUIDE.CH**



with you, all the way.

skyguide