

«Ein Volk, das nicht fliegt, wird überflügelt»

Paul Kurrus setzt sich als Präsident der Aerosuisse dafür ein, dass die Politik rasch umsetzt, was sie sich zum Ziel gesetzt hat.

Die Aerosuisse ist der Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt. Was sind Ihre Aufgaben?

Die Aerosuisse bezweckt die Wahrung der Interessen der schweizerischen Luft- und Raumfahrt und die Sicherung ihrer Existenzgrundlagen. Dazu bilden wir uns zu luftfahrtrelevanten Themen eine Meinung und vertreten diese nach aussen.

Also eine Art Lobby der Luftfahrt?

Als Branchenverband leisten wir glaubhafte Überzeugungsarbeit, weil wir alle Sparten der Luftfahrt vertreten und unsere Repräsentanten durch ihre berufliche Tätigkeit über ein hohes Fachwissen verfügen.

Wie gross ist die volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt?

Der Bundesrat misst der schweizerischen Luftfahrt eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung zu. Immerhin stehen in der Schweiz 180 000 Arbeitsplätze und eine Wertschöpfung von über 30 Milliarden Schweizer Franken in Zusammenhang mit der Luftfahrt. Interessant sind dabei auch Zahlen zur Luftfracht und zum Tourismus. Wertmässig verlassen 43 Prozent aller exportierten Güter die Schweiz mit dem Flugzeug und jeder dritte ausländische Tourist erreicht die Schweiz auf dem Luftweg. Die Bedeutung der Luftfahrt für unser Binnenland haben bereits die Bundesräte Kobelt und Celio erkannt und vor über 70 Jahren den Satz geprägt: «Ein Volk, das nicht fliegt, wird überflügelt.»

Sie vertreten alle? Vom Gleitschirmflieger bis zu den Fluggesellschaften?

Ja, in der Aerosuisse sind nahezu alle Akteure der schweizerischen Luft- und Raumfahrt Mitglied! Eine solche Organisation ist weltweit einzigartig. Unser Erfolg beruht nicht zuletzt darauf, dass wir

As President of Aerosuisse, Paul Kurrus is committed to ensuring that Switzerland's political world acts swiftly to achieve its declared aviation objectives.

Paul Kurrus, Aerosuisse is Switzerland's umbrella aerospace organisation. What exactly is its mission?

Aerosuisse is intended to protect and support the interests of the Swiss aerospace sector and ensure that it continues to operate from a sound foundation. And we do this by forming opinions on aerospace issues and then promoting these where it matters.

A kind of aviation lobby, then?

Our members are almost all engaged in Aerosuisse alongside their other activities. But our views are still taken very seriously, because we represent such a range of aerospace areas, and our members – through their professional work – can draw on such extensive expertise.

How important is aviation to the Swiss economy?

Well, our Federal Council considers it very important indeed. It's responsible for about 180,000 jobs in the country, and generates over 30 billion Swiss francs for the Swiss economy. There are some interesting statistics here, in both tourism and cargo terms. One person in three who comes to visit Switzerland arrives here by plane; and in terms of their value, some 43 per cent of all our exports leave the country by air. As a landlocked nation, we're hugely dependent on having good air links. That was something two of our former Federal Councillors – Kobelt and Celio – recognised over 70 years ago: "A nation that doesn't fly," they said, "will be surpassed!"

So you represent all airspace users, from hang gliders to airlines?

Yes: almost everyone who has anything to do with Swiss aerospace is a member! There's nothing quite like Aerosuisse anywhere else in the world. And one of the reasons for our success is that even on

“A nation that doesn’t fly will be surpassed”

Interview: Christian Hug/Photo: Agi Simoes



Paul Kurrus,
Präsident
der Aerosuisse.
Paul Kurrus,
President
of Aerosuisse.

auch in umstrittenen Geschäften eine gemeinsame Haltung entwickeln, bevor wir unsere Meinung nach aussen vertreten. Damit übernehmen wir als Ansprechpartner für die Politik unverzichtbare Konsolidierungsarbeit.

Ist das überhaupt möglich?

Seit der Gründung im Jahre 1968 leisten wir Grundlagenarbeit und setzen uns für die gemeinsamen Interessen sowie für gute Rahmenbedingungen für die Luft- und Raumfahrt insgesamt ein. Auch wenn das nicht immer einfach ist, bestärken uns politische Erfolge in unseren Anstrengungen.

Mit Grundlagenarbeit meinen Sie auch die «Thesen zur Schweizer Luftfahrtpolitik», die die Aerosuisse im Juli 2014 veröffentlicht hat. Richtig. In einem intensiven Prozess haben wir alle unsere Mitglieder nach ihren Anliegen befragt und aus den Ergebnissen als gemeinsamen Konsens diese Thesen formuliert. Sie sollen nun dem Bundesrat beim Erstellen des neuen Luftfahrtberichts die konsolidierte Haltung der Luftfahrtbranche darlegen.

Welche Themen leuchten zurzeit am stärksten auf Ihrem politischen Radar?

Grundsätzlich und vordringlich ist die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt zu stärken. Daher wünsche ich mir, dass der Bundesrat rasch umsetzt, was er sich im letzten Luftfahrtbericht selbst zum Ziel gesetzt hat. Ich denke hier insbesondere an zwei Punkte.

Nämlich?

Erstens, dass der Bund Luftfahrtberufe ebenso fördert wie zum Beispiel Ingenieure und andere Berufe mit hohen Anforderungen. Der Beruf des Piloten ist zwar seit kurzem in das schweizerische Berufsbildungssystem integriert. Aber während der Bund Ausbildungen an seinen Hochschulen fast vollumfänglich finanziert, tut er dies für die Luftfahrtberufe seit vielen Jahren nicht mehr.

Und der andere Punkt?

Dass die öffentliche Hand die hoheitlichen Sicherheitskosten übernimmt. Damit sind die Kosten für Terrorabwehr und den Schutz von Aussengrenzen gemeint. Das sind Aufgaben des Staates, was auch der Bundesrat im besagten Luftfahrtbericht ausdrücklich festhält. Trotzdem muss die Luftfahrt für den Schutz gegen Terror zum grössten Teil immer noch selber aufkommen. Diese Kosten tragen

controversial issues we'll strive to develop a shared attitude and approach among all the parties involved, before we present this view to the outside world. This is invaluable consensus building on behalf of our partners in the political field.

How do you manage that?

It's what we've been doing ever since we were established in 1968: laying the foundations and ensuring favourable parameters for the whole of the aerospace sector, and representing and promoting the common interests of all the parties involved. It's not always easy; but it's an endeavour that has certainly drawn its strength from political successes we've enjoyed along the way.

By "laying the foundations" you also mean the "Theses on Swiss Aviation Policy" that Aerosuisse published last July.

Yes. That was the product of an extensive poll among all our members of what was most on their minds. We then took all these findings to formulate our theses, as a kind of general Aerosuisse consensus. When the Federal Council comes to compile its next report on Swiss aviation, it will have the consolidated view of the aviation sector to draw on, too.

What issues are most prominent on your political radar right now?

The biggest and most pressing issue of all is the need to enhance Swiss aviation's competitive credentials. That's why I'd like to see the Federal Council do what it said it should do in its last report on Swiss aviation, and do this as swiftly as possible. And I'm thinking of two points here in particular.

And they are?

That the Swiss government should promote and support aviation-related professions as much as it supports engineers and other demanding vocations. The pilot's profession has at least now been integrated into the Swiss vocational training system. But while the government almost fully funds training at its university-level institutions, it hasn't done so for the aviation sector for many years now.

And secondly?

I'd like to see our industry's security costs paid for out of the public purse. I'm thinking of the anti-terrorist precautions and external border protection here. These are the state's responsibility – as the Federal Council explicitly said in its report on Swiss

“We are particularly vulnerable to a strong Swiss franc.”

am Ende die Passagiere. Kein vergleichbarer Staat bürdet der Luftfahrt derart hohe Kosten für hoheitliche Sicherheitsmassnahmen auf wie die Schweiz. Das schwächt die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt.

Kommt die Fliegerei durch den starken Franken zusätzlich unter Druck?

Ja, weil die Fliegerei eine typische Exportbranche ist, sind wir dem starken Franken besonders ausgesetzt. Trotz gewissen entlastenden Faktoren wirkt sich die Frankenstärke per Saldo negativ aus, weil ein Grossteil der Erträge in ausländischen Währungen anfällt.

Was tun?

Wir werden sicher nicht den Bund um Subventionen bitten, aber die Frankenstärke macht unsere bereits vorgebrachten Anliegen umso dringlicher. •

aviation. But our industry still has to pay most of the costs of its antiterrorism measures itself. And in the end, these are passed on to the passenger. No comparable country burdens its air transport sector with the kind of high costs that sovereign security entails as much as Switzerland does. And this is compromising Swiss aviation's competitive credentials.

Is Swiss aviation also feeling additional pressure now through the strength of the Swiss franc?

Yes. As a typical export industry, we're particularly vulnerable to a strong Swiss franc. There are some mitigating factors, but the strength of the franc will have a net negative effect for us, because a large portion of our industry's revenues are earned in foreign currencies.

So what can be done?

Well, we certainly won't be asking for government subsidies. But the strength of the franc does make all the other issues I've mentioned all the more urgent. •

Paul Kurrus

Paul Kurrus, 67, ist seit 2003 Präsident der Aerosuisse. Er stand 25 Jahre für die Crossair und die SWISS als Linienpilot im Einsatz und übte verschiedene Managementfunktionen aus. Zudem engagierte er sich als Vertreter der FDP von 1999 bis 2003 als Nationalrat. Er ist heute im Vorstand des Schweizerischen Arbeitgeberverbands sowie von Schweiz Tourismus und Ehrenpräsident des Kammerorchesters Basel.

Paul Kurrus (67) has been President of Aerosuisse since 2003. He also served as a pilot with Crossair and SWISS for 25 years (as well as holding various management functions), and was a member of the Swiss National Council from 1999 to 2003, representing the Free Democratic Party. He sits today on the executive boards of the Swiss Employers' Federation and of Switzerland Tourism, and is Honorary President of the Basel Chamber Orchestra.

aerosuisse.ch