

Bundesrätin Doris Leuthard will Luftfahrtstandort Schweiz fördern

Luftfahrt ist Sache des Bundes, so steht es im Artikel 87 der Schweizer Bundesverfassung. Daran knüpfte Bundesrätin und Vorsteherin des Umwelt- und Verkehrsdepartementes UVEK, Doris Leuthard, am «**Forum der Luft- und Raumfahrt**» am 15. Oktober im Verkehrshaus Luzern an. Man müsse wieder vermehrt die **Faszination der Luftfahrt** in den Vordergrund stellen. Pioniergeist, Mut und tolle Leistungen gebe es auch heute noch. **Solar Impulse** sei das beste Beispiel dafür.

Obwohl Fliegen heute etwas Alltägliches sei, werde es oft als Problem empfunden, das müsse einem zu Denken geben. Es dominieren Diskussionen über Lärm, Pistenkonzepte und entsprechende Auswirkungen auf Regionen. «Diese Diskussionen sind nötig und berechtigt. Wer aber die Luftfahrt nur aus diesem Winkel betrachtet, wird ihrer Bedeutung nicht gerecht», fuhr Doris Leuthard fort. Die Luftfahrt sei für die Wirtschaft und das ganze Land zentral, ein **entscheidender Faktor**, denn sie verbinde die Schweiz mit der ganzen Welt. Auf jeden Einwohner entfallen heute 1,4 Flugreisen pro Jahr. Auf den Landesflughäfen stieg die Anzahl Passagiere in den letzten zehn Jahren um über 60 Prozent. Am Warenwert gemessen werden 43 Prozent der gesamten **Schweizer Exporte** per Luftfracht befördert. Die mitfliegende Fracht helfe auch, die Langstreckenverbindungen rentabel zu betreiben. Die Luftfahrt sei ein wichtiger Faktor für das **Tourismusland Schweiz** und die Menschen, die hier leben.

Sorgen bereiten Doris Leuthard auch die enormen Kapazitäten, welche die **Golf-Airlines** auf den Markt werfen. Die restriktiven **Betriebszeiten** der Flughäfen in der Schweiz und Europa würden das ihre dazu beitragen, dass die **Wettbewerbsfähigkeit** jedes Jahr verschlechtert werde. Deshalb müssten die richtigen Schlüsse für den Luftfahrtstandort Schweiz gezogen werden. Dies führt die Bundesrätin zu vier Thesen, was in den nächsten Jahren auf der Basis des neuen **Luftfahrtpo-**



Foto hjb

Bundesrätin Leuthard sprach sich für mehr Bundeseinfluss auf den Landesflughäfen aus.

litischen Berichtes (Lupo) des Bundesrates getan werden müsse:

Der Luftfahrt muss ein **nationales Thema** sein. Der Linien- und Charterverkehr werde seit bald 40 Jahren auf unveränderten Pisten abgewickelt. In Zürich und Genf entstünden deshalb Engpässe bei einem sehr komplexen Betrieb. Deshalb müsse die Luftfahrtinfrastruktur – wie bei Schiene und Strasse – klar verbessert werden. «Wir müssen Pisten optimieren und die beschränkten Flächen möglichst gut nutzen. Wenn wir das nicht tun, werden wir abgehängt. Denn nicht nur die Golfstaaten und die Türkei, auch unsere Nachbarländern wappnen sich für die Zukunft.»

Es dürfe nicht sein, dass **Umweltschutz- und Lärmauflagen** zu ungebührlichen Einbussen bei der Sicherheit und der Kapazität führten. Das diesbezügliche heutige Korsett sei schon sehr eng, man dürfe es nicht noch enger schnüren. «Dank technologischen Fortschritten konnte am Flughafen Zürich der Tageslärm seit 1987 um **zwei Drittel gesenkt** werden. Die Flugzeuge sind heute viel leiser und sparsamer, aber das müssen wir besser kommunizieren», sagte Bundesrätin Leuthard.

«Wie erhalten wir genügend **Gestaltungsspielraum**?» Das sei die schwierigste These.

Es sei wichtig, dass für die Zukunft die raumplanerisch notwendigen Reserven geschaffen würden. Der Bund sei sich dieser Verantwortung sehr wohl bewusst. Deshalb habe er die Voraussetzungen geschaffen, um den **Militärflugplatz Dübendorf** auch zivil zu nutzen. Zudem habe der Bund den Zürcher **Richtplan** so angepasst, das dem Flughafen Zürich eine Verlängerung der Pisten 28 und 32 überhaupt ermöglichen werde. Im weiteren habe sich der Bund auch in **Basel** engagiert, damit weiterhin schweizerisches Recht und schweizerische Bedingungen gelten würden.

Doch das Ganze gelinge nur mit einem **Zusammenspiel aller Akteure**. Die Frage laute: wie viel nationale Politik und wie viel kantonale Politik? Der Bund schaffe die planerischen Voraussetzungen, damit sich die Flughäfen entwickeln und auf einem hohen Sicherheitsstandard operieren können. Über die Landesflughäfen entscheiden aber kantonale Parlamente oder die kantonale Stimmbewölkerung. Das sei anders als beim Gotthard, wo die ganze Schweiz mitreden könne. Doris Leuthard weiter: «Ich bin zum Schluss gekommen, dass der **Bund mehr Einfluss** nehmen muss, weil es eben nicht um kantonale Landesflughäfen geht. Es geht um unsere Landesflughäfen. Der Bund wird aber nicht leichtfertig Kantone übersteuern, sondern wir müssen miteinander die Weichen besser stellen.»

Zurückkommend auf den luftfahrtpolitischen Bericht fügte sie an, dass mit dem veränderten Umfeld **Anpassungen notwendig** seien: «Wir müssen auch prüfen, ob aufgrund der überregionalen Bedeutung der Landesflughäfen in den Sachplänen **verbindliche Leistungs- und Kapazitätsziele** formuliert werden sollen, oder ob neu die Bundesversammlung richtungsweisende Entscheide fällen soll.» Doris Leuthard hofft, dass der Bundesrat Ende dieses Jahres den Lupo verabschieden kann und sich nächstes Jahr das Parlament damit befassen wird: «Wir müssen



Foto hjb

Die Podiumsteilnehmer (von links): Heinz Karrer, Harry Hohmeister, Stephan Widrig, Michael Weinmann, Peter Müller und Jean-Michel Cina.

Klare Strategie für die Schweizer Luftfahrtpolitik gefordert

Der Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt, die Aerosuisse, begrüsst die beabsichtigte Stossrichtung im neuen Bericht des Bundesrates über die Luftfahrtpolitik der Schweiz, fordert aber gleichzeitig eine klare Strategie und entsprechende Massnahmen. Die Kapazitäten auf den schweizerischen Landesflughäfen sind in Spitzenzeiten bereits heute ausgeschöpft. 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 ergänzt wird.

Aerosuisse-Präsident **Paul Kurrus**: «Wir fordern bei den Landesflughäfen die Aufnahme von Mindestkapazitäten und Mindestbetriebszeiten in den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL).» Die sinkenden Flughafenkapazitäten dürften nicht weiter reduziert werden und müssen sich **nachfragegerecht** entwickeln können. «Der Bund muss in erster Linie dafür sorgen, dass er wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen setzt, welche es der Luftfahrtbranche erlauben, die Luftverkehrsbindung der Schweiz im anspruchsvollen internationalen Umfeld zu sichern», 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 kann 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.

Aufgrund der Kapazitätsprobleme wird die für die schweizerische Volkswirtschaft wichtige **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 Business Aviation erhalten werden sollen. Auch im Raum Genf sind Möglichkeiten zur Entflechtung der Flugsegmente zu prüfen.

Vor dem «Forum der Luft- und Raumfahrt» fand im Verkehrshaus Luzern die **47. Generalversammlung** der Aerosuisse statt. Präsident Paul Kurrus betonte, dass auch im kommenden Jahr die **Luftfahrtpolitik** das Kerngeschäft bleiben werde. Doch auch die Förderung von **qualifiziertem Nachwuchs** gehöre zu den Kernaufgaben. Die Aerosuisse hat dafür gekämpft, so dass der Bund ab 2015 Berufsausbildungen in der Luftfahrt fördert und finanziell unterstützt. Mit der **neuen Berufsbildungsbroschüre** und dem entsprechenden Flyer hat die Aerosuisse nun ein wichtiges Instrument, um die jungen Leute in die Berufswelt in der Luftfahrt einzuführen und ihnen diese schmackhaft zu machen.

Eine weitere Herausforderung die Finanzierung der **Flugsicherung auf Regionalflugplätzen**. Zunächst gelte es, Kosten beispielweise mittels Anpassung der Service Level Agreements, zu senken. Da sich nicht alle Sparmassnahmen innert nützlicher Frist realisieren lassen, müsse im Einvernehmen mit dem Bund eine Übergangslösung gefunden werden, welche es den Regionalflugplätzen erlaube, sich den neuen Gegebenheiten anzupassen.

Der gesamte Vorstand mit Paul Kurrus als Präsident und **Dieter Neupert** als Vizepräsident wurde wiedergewählt. Aufgrund der Veränderungen im Vorstand der **Swiss Helicopter Association** SHA ist **Guido Brun** nach nur einem Jahr aus dem Vorstand der Aerosuisse wieder ausgetreten. Bis zur Neukonstituierung des SHA-Vorstandes im Frühling 2016 bleibt dieser Sitz vakant. Neu in den Vorstand gewählt wurde Divisionär **Bernhard Müller**, da die Schweizer Luftwaffe seit 2014 auch Mitglieder der Aerosuisse ist. www.aerosuisse.ch

hjb

das Bewusstsein für die Bedeutung der Luftfahrtpolitik neu schärfen.» Der Bundesrat sei überzeugt, dass Investitionen im Luftverkehr – wie auch bei den anderen Verkehrsträgern – nötig seien, um die **zunehmende Mobilität** gescheit bewältigen zu können.

SRF-Redaktor **Michael Weinmann** führte im Anschluss an die bundesrätlichen Ausführungen eine Diskussionsrunde mit BAZL-Direktor **Peter Müller**, Swiss-CEO **Harry Hohmeister**, Flughafen-Zürich-Chef **Stephan Widrig**, Economiesuisse-Präsident **Heinz Karrer** und **Jean-Michel Cina**, Walliser Staatsrat und Präsident der Konferenz der Kantonsregierungen. Thema war die Luftfahrtpolitik 2015 als Weichenstellung für die nächste Dekade. Jean-Michel Cina erwähnte, dass Bund und Kantone eine gemeinsame Verantwortung hätten, das Gesamtsystem Luftverkehr Schweiz weiter zu entwickeln: «Ich wehre mich dagegen, dass man kantonale und nationale Interessen unterscheidet. Letztlich ist das nationale Interesse immer das Interesse

der **Gesamtheit der Kantone**. Ich kann Ihnen versichern, dass hier ein Commitment der Kantone besteht, das System gemeinsam mit dem Bund erfolgreich in die Zukunft zu führen.»

Für Heinz Karrer ist klar, dass die Schweiz ihren Wohlstand und ihre Wachstumskraft auch einer ausgezeichneten Infrastruktur zu verdanken hat. «Wie viele der Einwohner wissen wohl, dass wertmässig 43 Prozent unserer Exporte per Luftfracht erfolgen? Die Luftfahrt hat für die Schweiz eine **immense Bedeutung**.» Man komme nicht darum herum, um über **Kapazitäten und Betriebszeiten** zu diskutieren. Für Stephan Widrig braucht es bei 26 Kantonen und drei Landesflughäfen eine Abwägung auf Bundesebene über **Nutzen und Lasten** des Luftverkehrs. Der Bund müsse deswegen gewisse Kompetenzen haben, der SIL sei ein wichtiges Instrument dazu.

Harry Hohmeister prognostizierte, dass sich der **Fluglärm** in den nächsten 20 Jahren nochmals um die Hälfte reduziere, aber der Protest dagegen nicht abnehmen wer-

de, weil praktisch bis an den Flughafenzaun gebaut werde dürfe. Peter Müller nimmt die Lärmklagen ernst, aber plädiert dafür, dass man im Rahmen einer **Güterabwägung** den Lärm nicht als einziges Kriterium werten dürfe, wenn es um die Definition der Flugrouten gehe. Lärmbetroffene reagierten immer emotional. Deshalb sei es wichtig eine Mehrheit mit jenen zu erarbeiten, die **rational denken**, argumentierte Jean-Michel Cina. Dafür müsse aber der Nutzen und die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugverkehrs aufgezeigt werden.

Wo steht die Schweizer Luftfahrt in zehn Jahren? Diese Frage richtete Michael Weinmann an den per Ende Jahr in Pension gehenden BAZL-Direktor Peter Müller. «Wir werden die Infrastrukturen besser ausgenützt haben. Swiss wird weiter fliegen, während andere Airlines am Boden bleiben. Die Zusammenarbeit zwischen den traditionellen Carriern und den **Low-Cost-Airlines** wird viel enger sein. Und es wird noch billigere Flüge geben», schätzte Peter Müller die Zukunft ein. *Hansjörg Bürgi*

Aerosuisse Award 2015 für Bertrand Piccard und André Borschberg

«Am Anfang stehen immer Pioniere, männliche und weibliche. Sie sind Wegbereiter, Vorkämpfer und Bahnbrecher für eine bessere Zukunft, für die Entwicklung von Mitteln, die es der wachsenden Menschheit erleichtern, natürliche und selbst aufgeworfene Hindernisse eines gesunden Wachstums zu überwinden», begann **Rudolf Gerber** seine Laudatio. Als Präsident der Jury oblag es ihm, am «Forum der Luftfahrt» am 15. Oktober im Beisein von Bundesrätin **Doris Leuthard** die diesjährigen Aerosuisse-Award-Gewinner vorzustellen: Bertrand Piccard und André Borschberg.

Der diesjährige Aerosuisse Award führe zurück ins Spannungsfeld des Umgangs mit den Ressourcen, die der Luft- und Raumfahrt Geschwindigkeit, Kapazität und Raum mit weniger Verbrauch an nicht erneuerbaren Energien, weniger Lärm und weniger das Klima belastender Emissionen auch in der Zukunft sichern, fuhr Rudolf Gerber fort. **Solar Impulse 2** lasse die Innovations- und die Zukunftsfähigkeit der Schweizer Luftfahrtindustrie weltweit sichtbar werden. Es verdeutliche das gewaltige Potenzial innovativer Technologien zur Bekämpfung des Klimawandels, demonstriere nachdrücklich die Fortschritte der Luftfahrt im Bereich der Aerodynamik und der Energieeffizienz und rege damit zum **Umdenken** im Umgang mit der Mobilität an.

13 Jahre hat das akribische Suchen nach idealer Aerodynamik und neuartigem Antrieb ohne Abhängigkeit von nicht erneuerbaren Energien für ein Flugzeug gedauert, das bisher scheinbar Unmögliches möglich macht. Das Auswerten der Testflüge und laufende Anpassungen an Rumpf, Flügeln, Motoren und der Cockpitausrüstung hätten einem weit ehrgeizigeren Ziel als den bereits eingeheimsten



Foto Hansjörg Bürgi

Die neuste Ehrentafel der Aerosuisse-Award-Gewinner in der Halle Luft- und Raumfahrt des Verkehrshauses ist Bertrand Piccard und André Borschberg gewidmet. Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus (links) freut sich mit Jury-Präsident Rudolf Gerber und André Borschberg.

Höhen- und Streckenrekorden über dem europäischen Kontinent gedient: der **Umrundung der Erde** ohne einen einzigen Tropfen fossilen Treibstoff zu verbrauchen.

Am 9. März dieses Jahres hat Solar Impulse 2 von **Abu Dhabi** Richtung Osten abgehoben und nach sieben Teilstrecken **Japan** erreicht. Nach einer längeren wetterbedingten Pause ist es am 28. Juni zur ersten Ozeanquerung mit reinem Solarantrieb gestartet und hat den 7212 Kilometer langen Flug nach 4 Tagen, 21 Stunden und 52 Minuten mit einer sanften Landung in **Hawaii** beendet.

«Aber wie ich können Sie sich kaum vorstellen, unter welchen extremen Belastungen dieses zierlich wirkende, fast lautlose und mit

diffizilen Antrieben, neuartigen Energiespeichern und Kommunikationssystem ausgerüstete Flugzeug zu fliegen ist. Dafür braucht es Piloten, die nicht nur über hohe technische Kompetenz, koordinative Intelligenz und Mut verfügen, sondern auch über das Wissen um die **Grenzen ihrer Kräfte** und der Sicherheit», fügte Rudolf Gerber bei.

Und damit die Welt erfahre, dass Solar Impulse **nur ein Beispiel** für die Möglichkeiten ist, mit dem Umsetzen innovativer Technologien die Unabhängigkeit von nicht erneuerbaren Treibstoffen zu erreichen, brauche es **gute Kommunikatoren**. Beiden Piloten sei es nach jeder Zwischenlandung gelungen, diesen Sinn und Zweck ihres Fluges um die Welt verständlich zu machen und Begeisterung für den Aufbruch in die Sphären der Solartechnologie auszulösen. «Und sie werden nicht ruhen, um auch die letzten fünf Etappen zur Vollendung ihres Pionierfluges für diese Botschaft zu nutzen», zeigte sich Rudolf Gerber überzeugt.

Nach der Verleihung des Aerosuisse Awards durch Paul Kurrus an André Borschberg wandte sich dieser mit einer emotionalen Rede ans Publikum. Während den fünf einsamen Tagen im Cockpit habe er eigentlich sein Leben Revue passieren lassen. Er habe sich an seine Jugend erinnert als er vom Fliegervirus gepackt wurde und sich den Traum schliesslich als **Militärpilot** erfüllen konnte. Er entschuldigte sich, dass Bertrand Piccard aus terminlichen Gründen nicht persönlich anwesend sein konnte, doch dieser bedankte sich mit einer Video-Botschaft für die Auszeichnung.

hjb



Foto Lukas Rösler

BRN

C-27J Spartan der Luftwaffe Litauens in Bern-Belp

Aus Vilnius kommend landete am 5. Oktober die Alenia C-27J Spartan «07» der litauischen Luftwaffe in Bern. Die auf den Namen «Algirdas» getaufte C-27J steht seit Ende 2006 als eine von drei Maschinen bei der Luftwaffe Litauens im Einsatz.