

Interview mit Paul Kurrus, Präsident der Aerosuisse

100 Jahre: positive Bilanz

Er kennt die Schweizer Luftfahrt in all ihren Facetten und weiss auch, wie auf dem politischen Parkett erfolgreich agiert werden kann: Der Basler Aviatiker Paul Kurrus darf just im Jubiläumsjahr mit der von ihm präsierten Aerosuisse bedeutende Erfolge feiern. Mehr darüber, und seine Bilanz nach 100 Jahren Motorflug in der Schweiz, erklärt er im SkyNews.ch-Interview.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

I Welches sind die entscheidenden Ereignisse in den 100 Jahren der Schweizer Luftfahrt?

Stellvertretend für eine Vielzahl von wichtigen Entwicklungen möchte ich nur ein Ereignis herausgreifen, welches aus meiner Sicht für den Erfolg der Schweizer Zivilluftfahrt von entscheidender Bedeutung war: Die breit abgestützte politische Förderung der schweizerischen Zivilluftfahrt in der Nachkriegszeit ist zweifellos Ausgangspunkt und ein wichtiger Faktor in der Erfolgsgeschichte des Luftfahrtstandortes Schweiz. Kernpunkt war erstens die Erkenntnis, dass die Schweiz als exportorientiertes und rohstoffarmes Binnenland zum Erhalt und zur Mehrung des Wohlstandes auf ein gut funktionierendes Luftfahrtsystem angewiesen ist, und zweitens die Erkenntnis, dass

die zentrale Lage im Herzen Europas einzigartige verkehrspolitische Chancen bietet. Diese Chancen wurden konsequent genutzt, indem der Bund, neben anderen Massnahmen, beispielsweise für die Swissair zwei Langstreckenflugzeuge erwarb und sich am Kapital der Swissair beteiligte. 1953 wurde dann mit dem ersten luftfahrtpolitischen Bericht ein umfassendes politisches Fundament für die Entwicklung der schweizerischen Zivilluftfahrt gelegt. Die gut geführte Swissair hat sich dank Qualität, Zuverlässigkeit, Innovation und Pioniergeist einen Spitzenplatz in der weltweiten Luftfahrtbranche erarbeitet. Daneben wurde der Aufbau der schweizerischen Zivilluftfahrt durch ein Klima des Aufbruchs und der Begeisterung in der Bevölkerung begünstigt. Schon damals galt die Devise: «Ein Volk, das nicht fliegt, wird überflügelt». Dieser visionäre Satz gilt im Übrigen heute mehr denn je.

«Besser werden, um gut zu bleiben, muss unsere Devise sein.»

I Welche Bilanz lässt sich nach 100 Jahren Motorflug in der Schweiz ziehen?

Mit Genugtuung und Dankbarkeit gegenüber unseren Luftfahrtpionieren dürfen wir heute insgesamt eine positive Bilanz ziehen. Die Luftfahrt hat wegen ihrer herausragenden volkswirtschaftlichen Bedeutung einen entscheidenden Beitrag für den heutigen Wohlstand der Schweiz geleistet. Sie hat dazu geführt, dass heute über 180'000 Menschen einen Arbeitsplatz haben. Allerdings dürfen wir nicht auf diesen Erfolgen ausruhen. «Besser werden, um gut zu bleiben» muss unsere Devise sein.

I Sie haben mit Ihrem luftfahrtpolitischen Vorstoss im Jahre 2001 im Nationalrat einen wichtigen Beitrag für das heutige politische Fundament der Zivilluftfahrt geleistet. Was hat Sie dazu veranlasst?

Primär war es die Erkenntnis, dass es nach jahrelangem luftfahrtpolitischen Blindflug dringend wieder einer nationalen Willensbildung in Sachen Luftfahrt bedurfte. Denn ohne Luftfahrtpolitik, gleichsam als politischer Leitstern, ist eine kohärente Entwicklung des Luftfahrtstandortes Schweiz nicht möglich. Mit meinem Vorstoss wollte ich eine politische Debatte lancieren, ob die Schweiz überhaupt eine Luftfahrt braucht, und wenn ja, in welcher Weise sich die verschiedenen Akteure des Luftfahrtsystems entwickeln sollen. Die Beantwortung dieser Fragen war vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden Krise sehr wichtig.

I Welches sind die Voraussetzungen für die jüngsten politischen Erfolge der Luftfahrt Schweiz?

In einem zentralen Punkt unterscheiden wir uns

ZUR PERSON

Paul Kurrus

Am 2. Juli 1947 geboren, liess sich Paul Kurrus nach der Rekruten- und Offiziersschule ab 1970 zum Berufs- und Linienpiloten ausbilden. 1974 wirkte er als Geschäftsführer und Fluglehrer bei der Flugschule Basel AG. 1978 wurde er Flugkapitän und Mitglied der Geschäftsleitung der Business Flyers Basel AG, der Vorgängergesellschaft der Crossair. 1979 war er als Linienpilot und Vizedirektor Flight Operations und Training der erste festangestellte Crossair-Mitarbeiter. In den nachfolgenden Jahren flog er intensiv bei Crossair und übernahm im Jahr 2000 die Ressorts Public Affairs und Umwelt. Seit 2002 wirkt er in derselben Funktion bei Swiss International Air Lines. Zwischen 1999 und 2003 setzte sich Paul Kurrus als FDP-Nationalrat in Bern für Verkehrsanliegen und insbesondere die Luftfahrt ein. So gehen der luftfahrtpolitische Bericht und die Zulassung der Ecolights auf seine Vorstösse zurück. Seit 2004 präsidiert er die Aerosuisse, den Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt. Zudem wirkt er noch in folgenden Organisationen mit: Spedlogswiss (Präsident), Economiesuisse (Vorstand), Schweizerischer Arbeitgeberverband (Vorstand), Schweiz Tourismus (Vorstand), Handelskammer beider Basel (Vorstand) und als Ehrenpräsident des Kammerorchesters Basel. Paul Kurrus ist verheiratet, Vater von zwei Söhnen und Stiefvater von vier Kindern und wohnt in Arlesheim. Zu seinen Hobbys zählen klassische Musik – er spielt leidenschaftlich Oboe – sowie das Mountainbike-Fahren und Langstreckenlaufen.

von unseren Konkurrenzstandorten: In keinem Land hat sich die Gesamtheit aller Luftfahrttreibenden in einem einzigen Dachverband (Aerosuisse) zusammengeschlossen. Für mich ist die schweizerische Zivilluftfahrt ein facettenreiches System, in welchem jeder Akteur, angefangen von der kommerziellen Luftfahrt, über die Infrastruktur, der General Aviation, die flugnahen Betriebe bis hin zur Industrie unverzichtbar ist. Die Aerosuisse konsolidiert in einem nicht immer einfachen Prozess die Anliegen der verschiedenen Sparten und versucht dabei eine möglichst grosse gemeinsame Schnittmenge herauszuarbeiten. Damit leisten wir für die Politik einen sehr grossen Mehrwert. Diese Geschlossenheit im öffentlichen und politischen Auftritt gibt uns ein grosses Gewicht. Schliesslich ist auch die Erkenntnis wichtig, dass der Erfolg nur in enger Zusammenarbeit mit den Behörden möglich ist.

« Der Erfolg ist nur in enger Zusammenarbeit mit den Behörden möglich.

Das Jubiläumsjahr ist eigentlich eine PR-Chance für die Schweizer Luftfahrt.

Ich hoffe, dass es uns gelingen wird, dem Volk die Erfolgsgeschichte der Schweizer Luftfahrt näher zu bringen und ihre grosse Bedeutung für die Schweiz auf positive Weise im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern.

Was bietet die Aerosuisse 2010?

Zum einen sind es bemerkenswerte luftfahrtpolitische Erfolge. Ich denke hier an die verursachergerechte Verwendung der Mineralölsteuer, die Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes (LFG), die Einführung von Arrival Duty Free, um nur einige der jüngsten Errungenschaften zu nennen. Ferner unterstützen wir den vierten Schweizer Luftfahrtkongress im Rahmen der 100-Jahr-Feierlichkeiten. Für die Organisation dieser Feierlichkeiten gebührt dem Aero Club der Schweiz Respekt und Anerkennung.

Mit der Aufnahme des Ausbildungs- und Forschungsartikels im LFG hat die Aerosuisse ein wichtiges Ziel erreicht. Warum ist diese Bestimmung so wichtig?

Zunächst bin ich froh, dass es uns dank intensiver Überzeugungsarbeit im Parlament gelungen ist, diese wichtige Bestimmung, im Einklang mit den Zielsetzungen des Luftfahrtberichtes, im Gesetz zu verankern. Diese Gesetzesgrundlage erlaubt es, die stossende Ungleichbehandlung des fliegerischen Nachwuchses, beispielsweise im Vergleich zu vielen anderen Berufsgruppen, mindestens teilweise



Foto hjb

Paul Kurrus: «Die Luftfahrt hat wegen ihrer herausragenden volkswirtschaftlichen Bedeutung einen entscheidenden Beitrag für den heutigen Wohlstand der Schweiz geleistet.»

zu beseitigen. Im Gegensatz zu vielen anderen Branchen müssen die hohen Kosten für die Aus- und Weiterbildung seit der Schliessung der SLS entweder von den Auszubildenden selber oder von den Arbeitgebern getragen werden. Das führt dazu, dass beispielsweise angehende Piloten ihre berufliche Karriere oft mit einer grossen Schuldenlast beginnen müssen. Schliesslich führt die fehlende Wahrnehmung des Bildungsauftrages durch den Bund, zu Verzerrungen des internationalen Wettbewerbs. In Schweden und Norwegen beispielsweise finanziert der Staat die Ausbildung des Cockpitpersonals bis und mit Type Rating.

Leider wird die Fliegerei von vielen nur über den Lärm wahrgenommen, was unternimmt die Aerosuisse dagegen?

Durch unsere Anstrengungen bei der öffentlichen Meinungsbildung über Chancen und Risiken der Luftfahrt wirken wir der vielerorts etwas einseitigen Wahrnehmung der Luftfahrt über ihre Belastungen entgegen. Wir leisten unseren Beitrag dazu in vielfältiger Weise. Sei es durch unser politisches Engagement, die Thematisierung der Luftfahrt in den Medien, unser Mitwirken in befreundeten Verbänden, die Initiative zur Durchführung der Schweizer Luftfahrtkongresse, die Durchführung des Forums der Luftfahrt, die Veranlassung und Finanzierung von Studien zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der Luftfahrt und durch unsere publizistische Tätigkeit.

Viele sind der Ansicht, dass es bei der heutigen Luftfahrt-Regulierungswut der Behörden gar nichts zu feiern gebe?

Auch mir bereitet die zunehmende Regulierungsdichte grosse Sorgen. In Zusammenarbeit mit den Behörden müssen wir so bald als

möglich unnötigen regulatorischen Ballast über Bord werfen. Dennoch dürfen wir uns deswegen nicht davon abhalten lassen, dieses wichtige Jubiläum zu feiern. Neben den Feierlichkeiten sollten wir diesen wichtigen Meilenstein zum Anlass nehmen, eine Standortbestimmung zu machen und uns zu überlegen, welche neuen Chancen wir nutzen wollen.

Können die Akteure in der Luftfahrt etwas dafür tun, dass der Nutzen der Aviatik für die Gesellschaft von der breiten Bevölkerung besser anerkannt wird?

Ja. Man soll Gutes tun und davon sprechen. Gutes tun, beispielsweise mit der Schaffung von möglichst vielen neuen und hochwertigen Arbeitsplätzen. Wir müssen aber auch Bewusstsein für den Nutzen der Luftfahrt fördern, indem wir der Bevölkerung vermehrt Einblick in unsere Tätigkeit vermitteln. Sei dies mit Tagen der offenen Türe, Flugtagen, oder mit der Durchführung von Foren und Kongressen. Schliesslich müssen wir positiv auf der politischen Bühne präsent sein. Damit schaffen wir mediale und politische Aufmerksamkeit. Das führt früher oder später zu einer günstigeren Grundhaltung gegenüber der Luftfahrt.

Wie steht es mit der Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt im Vergleich mit dem Ausland?

Dank den grossen politischen Anstrengungen im Zuge der Umsetzung des zweiten Luftfahrtberichtes von 2004 haben wir in jüngster Zeit bei der Wettbewerbsfähigkeit deutliche Fortschritte erzielt. Allerdings machen auch unsere Konkurrenten Fortschritte. Viele aufstrebende Staaten haben nämlich ebenfalls erkannt, dass die Luftfahrt für die Standortattraktivität in unserer zunehmend globalisierten Welt überle-

benswichtig ist. So profitiert die Luftfahrt an Konkurrenzstandorten, beispielsweise in der Golfregion, in zunehmendem Masse von industriepolitisch bedingten Wettbewerbsvorteilen. Die Förderung unserer Wettbewerbsfähigkeit muss daher eine Daueraufgabe sein.

« Die Schweiz ist eine Luftfahrtnation schlechthin.

Worin unterscheidet sich die schweizerische Luftfahrt von jener in den Nachbarländern?

Die Schweiz ist eine Luftfahrtnation schlechthin. Das vergleichsweise hohe Bruttoinlandsprodukt, die internationale Verflechtung der Schweizer Wirtschaft, der wissenschaftliche Austausch, der Sitz vieler internationaler Organisationen und der internationale Tourismus schaffen eine hohe Nachfrage nach Luftverkehr. Neben den Niederlanden und Neuseeland ist die Schweiz pro Kopf der Bevölkerung weltweit das Land mit der höchsten Luftverkehrsnachfrage. Begünstigt wird diese intensive Reisetätigkeit durch eine gut ausgebaute und leistungsfähige Infrastruktur.

Umweltthemen werden für die Luftfahrt auch in den kommenden Jahren von grosser Relevanz sein. Wie soll die Aviatik darauf reagieren?

Sie muss das Thema proaktiv und keinesfalls defensiv angehen. Sie muss die politischen Megatrends auf dem Gebiete des Umweltschutzes aufnehmen, die Probleme ansprechen und sich aktiv in die Lösungsfindung und deren Umsetzung einbringen.

Der Fluglärmstreit mit Deutschland belastet das bilaterale Verhältnis zu unserem Nachbar seit Jahren. Wie kam es soweit und wie kommen wir weiter?

Die Tatsache, dass der Bund den Betrieb des Flughafens Zürich, einer Verkehrsinfrastruktur im nationalen Interesse, zu lange den regionalpolitischen Interessen überliess, hat zweifellos zu dieser verfahrenen Situation beigetragen. Ferner war der Ansatz, ein Lärmproblem durch eine Bewegungsbegrenzung zu lösen, von Anfang an falsch. Ich bin daher froh, dass Bundeskanzlerin Merkel eine Lösung auf der Basis gemeinsamer Lärmmessungen gefordert hat. Gestützt auf deren Ergebnisse hat die Schweiz der deutschen Seite nun einen Vorschlag zur Lösung des Fluglärmstreits unterbreitet. Aufgrund ermutigender Signale hoffe ich nun, dass die Gespräche bald zu einer Lösung führen. Dabei soll die Landesgrenze bei der Ver-

teilung der Lasten, aber auch des Nutzens des Flughafens, keine Bedeutung mehr haben. Die gegenwärtigen Einschränkungen für den Flughafen Zürich sind weltweit einzigartig und mit grossen Nachteilen verbunden. Eine Lösung liegt deshalb im beiderseitigen Interesse und ist dringend nötig. Die süddeutsche Nachbarschaft braucht den Flughafen Zürich nämlich ebenso wie die Schweiz.

Welches sind die Herausforderungen für die Schweizer Luftfahrt in naher und ferner Zukunft?

Die grösste Herausforderung wird die Umsetzung des luftfahrtpolitischen Zieles bezüglich einem nachfragegerechten Wachstum des Luftverkehrssystems, auch durch den Ausbau der Flughafeninfrastruktur sein. Dazu muss der Bund bei den Landesflughäfen, als Verkehrsinfrastrukturen im nationalen Interesse, im Sinne des Luftfahrtberichtes, durch grössere Bundeskompetenzen eine stärkere Führungsrolle übernehmen. Damit er das tun kann, muss das Bewusstsein über den Nutzen der Luftfahrt im Volk gefördert werden. Ein weiteres Bündel an Herausforderungen birgt der Umweltschutz. Die Luftfahrt muss ihren Anteil zur Bekämpfung des Klimawandels leisten. Damit leistet sie einen Beitrag zum verantwortungsvollen Umgang mit den begrenzten Ressourcen beim Treibstoff. Schliesslich muss sie auch ihre Anstrengungen zur weiteren Fluglärmreduktion vorantreiben.

Welche Entwicklungen werden die Luftfahrt in den nächsten 20 Jahren prägen?


Der Kampf um die weltweiten Verkehrsströme der Luftfahrt als Instrument der Aussenwirtschaftspolitik wird sich weiter akzentuieren. Die fortschreitende Liberalisierung des weltweiten

Luftverkehrs wird den Wettbewerbsdruck und damit den Druck auf die Kosten weiter verstärken. Als Folge davon werden die weltweite Konsolidierung in der Luftverkehrsbranche und der Zwang zur Grösse voranschreiten. Schliesslich wird der Druck zur Verbesserung der Umweltpflege massiv zunehmen.

In welchen Bereichen der Schweizer Aviatik sehen Sie heute noch den Pioniergeist, der die ersten Jahrzehnte der Luftfahrt prägte?

Diesen Geist spüre ich auch heute immer wieder und in den verschiedensten Sparten der Luftfahrt. Bekanntestes Beispiel für Pioniergeist ist derzeit das Solar-Impulse-Projekt. Pioniergeist muss aber nicht immer medienträftig sein. Er schlägt sich meist in vielen innovativen Schweizer Produkten nieder. Denken wir nur an den neuen Flugplatz Bressaucourt, die Flugzeuge von Pilatus, die Luftkissen-Flugzeugsitze von Lantal, die Flugzeugkomponenten von RUAG Aerospace, die Sensoren von Vibrometer oder das hoch entwickelte Luftrettungswesen der Rega, um nur einige wenige Beispiele für den Pionier- und Innovationsgeist in der Schweizer Luftfahrt zu nennen.

Welches war bisher Ihr schönstes Luftfahrt-Erlebnis?

Die Antwort auf diese Frage fällt mir nicht leicht, weil ich meine ganze berufliche Karriere als äusserst spannend und bereichernd empfunden habe. Wenn ich dennoch ein Erlebnis nennen darf, das mir in besonders schöner und bleibender Erinnerung geblieben ist, so war das eine mehrwöchige Demotour mit einer Saab 2000 in den fernen Osten und zurück über Russland und Zentralasien. 

www.aerosuisse.ch

STICHWORTE

Tiger-Ersatz

Ohne Tiger-Teilersatz gibt es keine leistungsfähige Luftwaffe und dadurch auch keine glaubwürdige Landesverteidigung.

Flugplatz Dübendorf

Der langfristige Erhalt dieses Flugplatzes mit gemischter ziviler und militärischer Nutzung ist enorm wichtig.

Oskar Bider

Ein Baselbieter, der mit seinen Pionierleistungen die Schweizer Bevölkerung zu begeistern vermochte.

Sphair

Ein hervorragendes Instrument zur Sicherung des fliegerischen Nachwuchses.

Airbus A380

Ein Quantensprung für Airbus. Vergleichbar mit der Einführung des Jumbos vor 40 Jahren.