



UPDATE

AVIATIONSUISSE

EDITORIAL

LUFTFAHRT MUSS SICH ENTWICKELN KÖNNEN

In absehbarer Zeit werden wichtige luftfahrtpolitische Weichen gestellt. Wir sind gefordert. Zum einen gilt es, die heutigen Rahmenbedingungen, die notabene bereits sehr restriktiv sind, zu sichern. Zum anderen muss die Ökologisierung der Luftfahrt entschlossen vorangetrieben werden.

Was steht an? Auf nationaler Ebene besteht nach wie vor Unsicherheit bezüglich der Auswirkungen der Empfehlungen der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB) auf die Luftfahrt. Werden sie vom Bundesrat mit einer Verschärfung der Lärmschutz-Verordnung auch nur annähernd so umgesetzt wie empfohlen, wären die Auswirkungen auf die Luftfahrt sowie auf die Siedlungsentwicklung massiv. Die Verdichtung nach innen wäre in Frage gestellt, gefährdet wäre aber auch der Betrieb sowohl an den Flughäfen Zürich, Basel und Genf als auch den Regionalflughäfen in heutiger Form. Im politischen Prozess gilt es faktenbasiert aufzuzeigen, dass das Schutzniveau in der Luftfahrt heute schon hoch ist und Verschärfungen der Lärmbestimmungen grossen volkswirtschaftlichen Schaden verursachen würden.

Im luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrats ist es genau richtig formuliert: «Die internationale Anbindung der Schweiz an die europäischen und globalen Zentren ist zu sichern.» Dieses Leitmotiv muss auch im aktualisierten LUPO, der in Arbeit ist, gelten. Eine leistungsfähige und zuverlässige Luftfahrtinfrastruktur und kompetitive Airlines, die uns mit der Welt verbinden, sind im nationalen Interesse. (Export-)Wirtschaft, Tourismus, Hotellerie, internationale Organisationen und Forschung sind auf eine gute internationale



Dr. Regine Sauter
Präsidentin Aviationsuisse,
Nationalrätin FDP

Konnektivität angewiesen. Der Nutzen der Luftfahrt kann nicht genug betont werden: 35 % der Touristen reisen mit dem Flugzeug in die Schweiz. Rund 50 % der Exporte (gemessen am Wert) sind Luftfracht. Die durch den privaten Flugverkehr direkt und indirekt ausgelöste Wertschöpfung beläuft sich in der Schweiz jährlich auf rund 30 Milliarden Franken und betrifft zirka 190'000 Arbeitsplätze (Quelle: Bundesrat, luftfahrtpolitischer Bericht)

Zudem ist zu betonen, dass die Luftfahrt gute Rahmenbedingungen braucht, um das nötige Geld zu verdienen für die ökologische Transformation, die sehr teuer ist. Man kann nicht zum einen für die Luftfahrt das Korsett enger schnüren, indem Lärmschutzvorschriften verschärft und Betriebszeiten gekürzt werden, und andererseits Milliardeninvestitionen in die Nachhaltigkeit erwarten. Investitionen in die Nachhaltigkeit sind wichtig. Die Balance zwischen den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und den Erwartungen muss aber ausgeglichen sein.



In den letzten 20 Jahren
wurden diverse Rahmen-
bedingungen für die
Schweizer Luftfahrt verschärft.
**Weitere Verschärfungen
erträgt es nicht.**

AKTUELLE THEMEN

Revision Luftfahrtgesetz

Ende August 2024 wurde die Vernehmlassung zur Revision des Luftfahrtgesetzes ausgelöst. Die Stossrichtung ist gut, der Bundesrat schlägt eine smarte Lösung über die Besitzstandsgarantie vor. Aviationsuisse stützt dies und drängt darauf, dass die Rahmenbedingungen der Schweizer Luftfahrt mit einem klaren Bekenntnis auf Gesetzesstufe erhalten bleiben. Sie sind unter Druck: Der Flughafen Zürich als grösster Landesflughafen hat beispielsweise schon heute die strengste Nachtruheregulung aller vergleichbaren europäischen Drehkreuze. Damit die Schweizer Luftfahrt langfristig wettbewerbsfähig bleibt, muss sie sich entwickeln können.

Aktualisierung luftfahrtpolitischer Bericht des Bundesrats

2024 jährt sich die Einführung des luftfahrtpolitischen Berichts (LUPO) des Bundesrat zum 20. Mal. Ein erster Bericht wurde 2004 verabschiedet. Der aktuelle LUPO datiert aus dem Jahr 2016. Der LUPO ist ein strategisches Führungsinstrument und bildet die Grundlage für die Planungen des Bundes und der Kantone. Nun soll der LUPO aktualisiert werden; erste Vorbereitungen sind gestartet. Aviationsuisse fordert dezidiert, dass die strategische Stossrichtung unverändert bleibt. Ziel ist es im heutigen LUPO und muss es auch künftig bleiben, die internationale Anbindung der Schweiz an die europäischen und globalen Zentren zu sichern. Hierzu ist eine sichere, leistungsfähige und zuverlässige Luftfahrtinfrastruktur im öffentlichen Interesse.

Sachplan Infrastruktur Flughafen Zürich

Das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich wurde letztmals im August 2017 vom Bundesrat grundlegend überarbeitet und dürfte zeitnah punktuell erneuert werden. Aus Sicht von Aviationsuisse steht im Vordergrund, dass die heutigen Betriebszeiten, Pisten- und Terminalkapazitäten gesichert werden. Heute gilt die Betriebszeit von 6 bis 23.30 Uhr, wobei für die halbe Stunde von 23 bis 23.30 Uhr keine Slots vergeben werden dürfen. Verschärfungen, wie sie von linker Seite gefordert werden, sind strikte abzuwehren – sie würden den Drehkreuz-Betrieb gefährden. Wichtig ist auch, dass der Fokus nicht zu stark auf den Flugbewegungen und den Lärmemissionen in den Tagesrand- und Nachtstunden gelegt wird. Es braucht eine Gesamtlösung, um die Pünktlichkeit zu verbessern; es reicht nicht, nur die Symptome, etwa Abflüge in der zweiten Nachtstunde, mit teuren Lärmzuschlägen zu belasten.

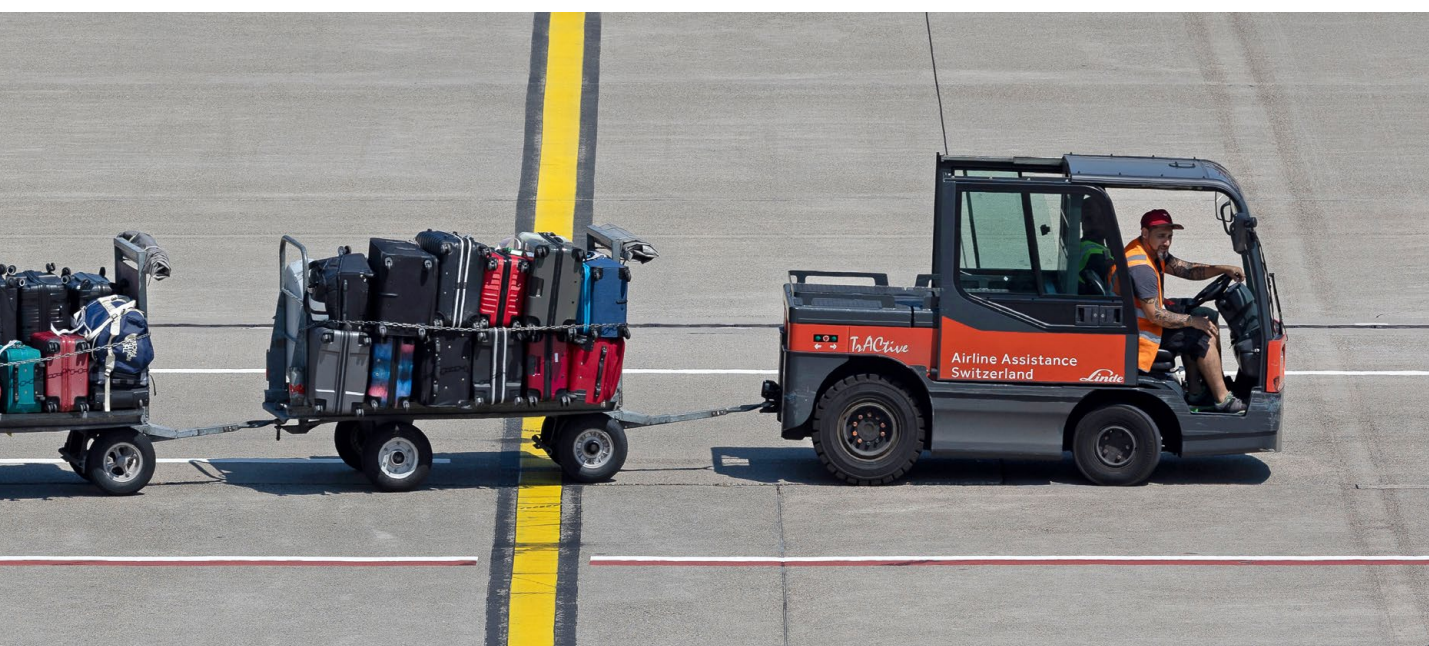
AKTUELLE THEMEN

Empfehlungen Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB)

Die Empfehlungen der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB) haben hohes Gefahrenpotenzial. Erfreulich ist der Entscheid des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), die Auswirkungen der Vorschläge der EKLB in einer volkswirtschaftlichen Beurteilung (VOBU) zu untersuchen. Dieser Bericht liegt nun intern vor. Aviationsuisse ist in den Prozess involviert.

In einer Würdigung haben wir eingebracht, dass die vorliegende VOBU ungenügend ist – es braucht eine Überarbeitung. In den letzten 20 Jahren wurden diverse Rahmenbedingungen für die Schweizer Luftfahrt verschärft. Weitere Verschärfungen erträgt es nicht. Sie würden die Aufrechterhaltung der internationalen Anbindung und in Zürich die langfristige Sicherstellung des Drehkreuzbetriebs gefährden. Diese Gefahr muss artikuliert und drohende Folgen müssen in Szenarien analysiert und beziffert werden. Das fehlt in der VOBU gänzlich, obschon der Verlust der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und die Gefährdung der internationalen Anbindung der Schweiz die gravierendste volkswirtschaftliche Folge wäre. Diese Bedrohungslage wird aktuell noch verkannt.

Es liegt uns zudem fern, die Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Gleichwohl ist nüchtern festzuhalten, dass der Strassenlärm für 80% der Lärmbetroffenen verantwortlich ist. Schon heute wird der Fluglärm mit den Einzelstundengrenzwerten in der Nacht am strengsten behandelt. Es ist darum nicht nachvollziehbar, dass die EKLB beim Fluglärm die massivsten Verschärfungen plant.



TÄTIGKEITEN DES VERBANDS

Mitglieder

Im letzten Jahr ist es gelungen, die Zahl der Mitglieder auf 20 zu steigern. Zu Aviationsuisse gestossen sind AERIA+ (L'association économique romande pour une infrastructure aéroportuaire performante), scienceindustries und die IG Air Cargo Switzerland. Swissport International Ltd ist dem Beirat beigetreten. Mit dem Beitritt von AERIA+ konnte Aviationsuisse in der Romandie Fuss fassen. Jean-Marc Probst, Präsident von AERIA+, wurde an der Generalversammlung vom 25. März 2024 in den Vorstand von Aviationsuisse gewählt. Ziel ist, den Verband noch breiter abzustützen.

Pistenverlängerungen Flughafen Zürich

Die Zürcher Stimmbevölkerung hat sich am 3. März 2024 mit fast 62 Prozent Ja-Stimmen-Anteil klar für die Verlängerungen der Pisten 28 und 32 ausgesprochen. Dieser Vertrauensbeweis in den Flughafen und in die Luftfahrt ist auch aus nationaler Perspektive wichtig. Hätten die Gegner mit ihren ideologisierten Argumenten Erfolg gehabt, wäre das verheerend gewesen. Aviationsuisse-Präsidentin Regine Sauter hat sich im Vorfeld der Abstimmung im «Tages-Anzeiger» für die Pistenverlängerungen stark gemacht.

Artikel



Medien

Im Aviatik-Magazin SkyNews konnte Aviationsuisse-Präsidentin Regine Sauter darlegen, welche Bedeutung die Luftfahrt für den Standort Schweiz und die Volkswirtschaft hat. Sie sagte unter anderem: «Warum brauchen wir gute Anbindungen? Weil wir mobil sein wollen und international vernetzt. Unsere Wirtschaft ist exportorientiert. Ein grosser Teil der hochpreisigen Fracht wird per Lufttransport befördert, für den Tourismus ist eine gute internationale Anbindung entscheidend, ebenso für unseren Forschungsstandort.»

Interview



Swiss Green Economy Symposium

Wie 2022 und 2023 ist Aviationsuisse auch dieses Jahr eine Partnerschaft mit dem Swiss Green Economy Symposium (SGES) eingegangen. Am 29. August 2024 wurde am SGES thematisiert, wie die Zusammenarbeit von Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Luftfahrtbranche und Forschung vertieft und wie die Skalierung in der Produktion von nachhaltigen Treibstoffen gefördert werden kann. Aviationsuisse engagiert sich nicht finanziell. Dafür trat Präsidentin Regine Sauter mit einem Grusswort und in einer Podiumsdiskussion auf.



Oben links: Andreas Schürer, Aviationsuisse, Andreas Keller, Swissport (von links). Oben rechts: Regine Sauter, Aviationsuisse
 Unten links: Jean-Marc Probst, AERIA+, Aviationsuisse. Unten Mitte: Martin Naville, Matthias Zoller, Gerry Zurmühle, Aviationsuisse.
 Unten rechts: Diego Wiget, Swissport.

Generalversammlung bei Swissport

Swissport hat eine bewegte Geschichte und ist heute die weltgrösste Servicegesellschaft für Fluggesellschaften und Flughäfen. Andreas Keller, Managing Director Switzerland & France, gab anlässlich der Generalversammlung von Aviationsuisse Ende März 2024 Einblicke hinter die Kulissen.

Ursprünglich wurde das Unternehmen 1996 unter dem anfänglichen Firmennamen Swissair Ground Services International AG als eigenständige Tochtergesellschaft der ehemaligen Swissair gegründet. Diese Vergangenheit sei noch heute in der Schrift des Logos erkennbar, sagte Andreas Keller. Heute sind die Eigentümer von Swissport britische und amerikanische Private-Equity-Gesellschaften.

Mit Erfolg: Swissport beschäftigt rund 60'000 Mitarbeitende, ist weltweit an 286 Flughäfen präsent, wickelt rund 4 Millionen Flüge jährlich ab, betreibt 115 Air-Cargo-Zentren und be- und entlädt 4,7 Millionen Tonnen Fracht pro Jahr.

Hierfür ist Effizienz gefragt. Die Performance sei insgesamt gut, sagte Andreas Keller, umso undankbarer sei es, wenn nachgesendete Gepäckstücke jeweils medial Schlagzeilen machen würden, denn 98% aller Koffer kommen mit dem Passagier an. Doch gelte es, trotzdem auch weiterhin den Gepäckabfertigungsprozess zu verbessern. Um die eigenen Möglichkeiten optimal zu nutzen, hat Swissport das Projekt BrAlight gestartet, erläuterte Andreas Keller, und übergab das Wort Diego Wiget, Vice President Business Support. >>

Zusammen mit der ZHAW und unterstützt von Innosuisse arbeitet Swissport an einer neuen, massgeschneiderten Deep-Reinforcement-Learning-Methode mit menschlichem Feedback, um eine ressourceneffiziente Disposition und damit die Reduzierung von Verspätungen im Betrieb zu erzielen. «Ein Co-Learning-Ansatz zwischen menschlichen Experten und der KI soll Ineffizienzen minimieren, die Produktivität steigern und die Gesamtqualität unserer Arbeit erhöhen», sagte Diego Wiget.

Das digitale System verarbeitet Schlüsselfaktoren aus der Vergangenheit, ist mit aktuellen Daten gespiesen und berücksichtigt die Prognosen für die nahe Zukunft. So können Daten für fundierte operative Entscheidungen bereitgestellt werden. Die Daten seien unternehmensweit vernetzt, merkte Diego Wiget an. Zentral ist sicherlich auch der Ausblick in die Zukunft: «Mittel- und langfristig stellt sich zunehmend die Frage, welche Daten auf welche Weise die Systempartner an den Flughäfen untereinander teilen können.»

VERANSTALTUNGS AGENDA



Ausserordentliche Generalversammlung

Mittwoch, 06. November 2024, ab 18.00 Uhr

Rathaus Zum Äusseren Stand
Zeughausgasse 17, Bern

Mit einem Referat von Martin Eichler, Volkswirt, Partner Infras, zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der (Schweizer) Luftfahrt

AVIATION SUISSE

Aviationsuisse ist der Verband der Nutzer der Luftfahrt. Der Verein bündelt Organisationen aus den Bereichen Wirtschaft, Tourismus, Bildung und Kultur mit dem Ziel, dass Bedürfnisse und Forderungen dieser «Besteller» schnell, dezidiert und zielgerichtet kommuniziert werden können. Aviationsuisse ergänzt

den Luftfahrt Dachverband Aerosuisse gezielt, bringt auch die Nutzer an Bord und setzt sich auf nationaler Ebene für eine gute internationale Verkehrsanbindung der Schweiz und für ein entwicklungsfähiges Luftfahrtsystem ein, das volkswirtschaftlich hohe Bedeutung hat.

Mitglieder: AERIA+ (L'association économique romande pour une infrastructure aéroportuaire performante), Cat Aviation AG, DER Touristik Suisse AG, Handelskammer beider Basel, Handels- und Industrieverein des Kantons Bern (Berner Handelskammer), HotellerieSuisse, IG Air Cargo Switzerland, Industrie- und Handelskammer St.Gallen-Appenzell, Komitee Weltoffenes Zürich, Lucerne Dialogue, Schweizer Industrie- und Handelskammern, Schweizer Reise-Verband, Schweizerischer Arbeitgeberverband, scienceindustries, Swiss American Chamber of Commerce, Swiss ASD (Swissmem), Swiss Business Aviation Association, swiss export, Switzerland Innovation, Zürcher Handelskammer.

Beirat: EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg, Flughafen Zürich AG, Swiss International Air Lines, Swissport International Ltd

Vorstand: Dr. Regine Sauter (Präsidentin), Nationalrätin FDP; Martin Naville, Präsident Komitee Weltoffenes Zürich; Jean-Marc Probst, Präsident AERIA+ (L'Association économique romande pour une infrastructure aéroportuaire performante); Matthias C. Zoller, Generalsekretär SWISS ASD; Gerry Zurmühle, Präsident IG Air Cargo Switzerland

aviation
suisse+

Aviationsuisse

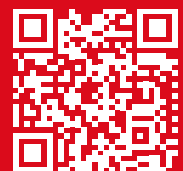
c/o rivedia.com
Hasenackerstrasse 50
Postfach
8708 Männedorf
kontakt@aviationsuisse.org

Geschäftsführung, Redaktion

Andreas Schürer

Gestaltung

Nicole Aregger, Reto Gratwohl
www.filter.ch



Mitglied werden