



Interview mit Nationalrat Thomas Hurter, Präsident der Aerosuisse

«Freue mich auf jeden Flug»

Nach einer Rotation als Swiss-A340-Captain nach Tokio, auf der er Bundesrat Ueli Maurer im Cockpit begrüßen durfte, stellte sich der neue Aerosuisse-Präsident Nationalrat Thomas Hurter den Fragen von SkyNews.ch. Die Luftfahrt ist sein Leben, er freut sich heute noch auf jeden Flug. Als Aerosuisse-Präsident beschäftigen ihn die Kapazitäten auf den Landesflughäfen am meisten.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

I Weshalb haben Sie das Präsidium des Dachverbandes der Schweizer Luft- und Raumfahrt übernommen?

Luftfahrt ist mein Leben und ist aus unserer Gesellschaft nicht mehr wegzudenken. Deshalb habe ich die Chance wahrgenommen, das Präsidium der Aerosuisse zu übernehmen. Die Luftfahrt ist sehr wichtig für die Schweiz, einerseits für die Wirtschaft und unsere international vernetzten Firmen, dann aber auch für die Mobilität der Bevölkerung, für die Universitäten und auch als attraktiver Arbeitgeber. Immerhin sichert die Schweizer Luftfahrt über 190'000 qualifizierte Jobs und generiert eine jährliche Wertschöpfung von über 33 Milliarden Franken. Ich versuche auch immer und überall, unsere Jugend für die Aviatik zu begeistern. Es ist eine faszinierende Branche mit vielen tollen Facetten, deshalb finde ich es sehr wichtig, dass sich die Aerosuisse stark für sie einsetzt.

I Welches sind aktuell die grössten Herausforderungen für die Aerosuisse?

Sicher die laufend knapper werdenden Kapazitäten an den Landesflughäfen, bei denen wenig Ausbaumöglichkeiten bestehen. Deshalb setzt sich die Aerosuisse für eine nachfragegerechte Entwicklung der Infrastruktur dieser Flughäfen ein. Eine weitere grosse Herausforderung ist

die Kommunikation mit der Bevölkerung, den Lärm und die Umwelt betreffend. Wir müssen erklären, dass die neuen Flugzeugtypen viel leiser, sparsamer und umweltschonender als die früheren Maschinen sind. Dadurch hat auch die Lärmbelastung enorm abgenommen, aber vielfach zählt nur der «sichtbare» Lärm eines Flugzeugs, das man kaum oder gar nicht hört. Da muss mehr Aufklärung betrieben werden, damit die Akzeptanz für einen Ausbau der Infrastruktur steigt. Zudem fließen auch hohe Investitionen in die Forschung, damit die Luftfahrt in Zukunft noch umweltverträglicher wird. Die Luft- und Raumfahrt sind Treiber für die Forschung generell. Unternehmen dürfen deshalb in ihrer Entwicklung nicht gebremst werden.

«*Eigentlich müsste sich meiner Ansicht nach das BAZL bei jeder neuen Regulierung besinnen, ob sie für unser Land notwendig ist oder man sie nicht auf eine andere Art und Weise lösen könnte.*»



I Und die Regulierung durch die EASA?

Ja, auch das ist eine Herausforderung, der wir uns stellen müssen. Eigentlich müsste sich meiner Ansicht nach das BAZL bei jeder neuen Regulierung besinnen, ob sie für unser Land notwendig ist oder man sie nicht auf eine andere Art und Weise lösen könnte. Die EASA stimmt sehr wohl auch nationalen Lösungen zu, wenn diese überzeugend sind und der Beweis erbracht werden kann, dass diese für die Schweiz besser als die von der EASA vorgeschlagenen Regelungen sind.

I Heuer wird die Aerosuisse 50 Jahre alt, weshalb wird dieses Jubiläum eher bescheiden gefeiert?

Wir sind der Dachverband der Luft- und Raumfahrt und müssen uns daher nicht selber feiern, sondern die Branche soll sich feiern. Wenn wir unsere Sache gut machen, können andere feiern; dieser Gedanke soll für uns im Vordergrund stehen.

I 2018 dürfte UVEK-Vorsteherin Doris Leuthard zurücktreten. Als Nachfolgerin

ZUR PERSON

Thomas Hurter

Thomas Hurter erblickte am 1. November 1963 in Zürich das Licht der Welt und wuchs anschliessend im Kanton Aargau auf, wo er 1984 die Wirtschaftsmatura abschloss. Nach Schaffhausen kam Thomas Hurter seiner Frau Cornelia wegen. Ab 1986 wirkte er in der Luftwaffe als Berufsmilitärpilot und Fluglehrer. Dort flog er F-5 Tiger und Mirage IIIS. 1993 wechselte er zur Swissair. Seither ist Thomas Hurter der Luftwaffe aber als Milizpilot treu geblieben, heute als PC-7-Fluglehrer. Seit 2002 ist er auch Inspektor von Sphair und heute fliegt er als Commander den Airbus A330/340 in einem Teilzeitpensum bei Swiss. Zudem durchlief er verschiedene Weiterbildungskurse und absolvierte 2007 ein Studium MBA (Master of Business Administration) an der Heriot Watt University in Edinburgh.

Seine politische Laufbahn begann 2003 als Stadtschulrat in Schaffhausen. Von 2005 bis 2016 war er Mitglied des Schaffhauser Kantonsrates und 2007 wurde er für die Schaffhauser SVP in den Nationalrat gewählt. Thomas Hurter ist Mitglied der Verkehrskommission und der Sicherheitspolitischen Kommission des Nationalrates. Seit Oktober 2017 präsidiert er die Aerosuisse und seit 2016 den Automobilclub der Schweiz, ACS. Seine Freizeit widmet er seiner Frau und seinen beiden Töchtern, er rudert gerne auf dem Rhein und fährt fürs Leben gerne Ski. www.thomas-hurter.ch



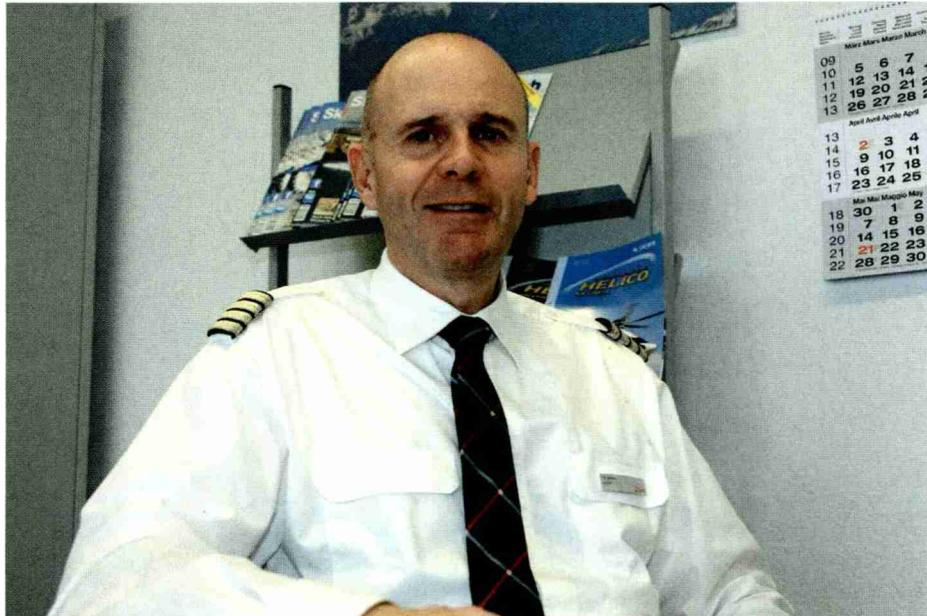
Sky News
8428 Teufen ZH
044/ 881 72 61
www.skynews.ch

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 9'426
Erscheinungsweise: monatlich

Seite: 31
Fläche: 148'337 mm²

Auftrag: 641039
Themen-Nr.: 641.039

Referenz: 69678383
Ausschnitt Seite: 3/6



Nationalrat und Swiss-Commander Thomas Hurter präsidiert seit Herbst 2017 die Aerouisse: Die grössten Herausforderungen für den Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt stellen die schwindenden Kapazitäten an den Landesflughäfen dar.

wird Simonetta Sommaruga gehandelt. Das wäre für die gesamte Luftfahrt wohl eher negativ?

Sicherlich ist es wünschenswert, dass wir wieder eine bürgerliche Vertretung im Bundesrat haben. Aber auch eine mögliche UVEK-Vorsterherin Simonetta Sommaruga muss anerkennen, wie wichtig die Luftfahrt für unser Land und deren Bevölkerung ist. Sie wird gar nicht darum herumkommen, die Luftfahrt als öffentlichen Verkehr zu betrachten, der einen sehr grossen Beitrag für unser Land, für unsere Mobilität und unsere Wirtschaft leistet. Wenn sie das nicht anerkennen will, dann wird sie es lernen müssen. Ich habe diesbezüglich keine grosse Angst, denn es gibt ja auch noch das Parlament, das korrigierend eingreifen kann.

« Wir Aviatiker sind in Bern gut vertreten, aber es gibt nicht viele Luftfahrt-

themen in der Politik, daher ist dies auch weniger öffentlichkeitswirksam.

I Stichwort Parlament, wie beurteilen Sie denn derzeit die Lobby für die Luft- und Raumfahrt im Parlament?

Sehr gut, denn sämtliche wichtige Präsidien befinden sich in den Händen von bürgerlichen Politikern und sind gut über die Parteien verteilt: der Aero-Club bei der FDP, Helikopterverband bei der CVP und die Aerosuisse bei der SVP. Das hat sich auch in der parlamentarischen Arbeit positiv ausgewirkt. Wenn ich an die erste Luftfahrtgesetzesrevision vor ein paar Jahren denke, haben wir doch einiges ändern können. Es war zwar manchmal etwas mühsam, aber schliesslich konnten wir einige notwendige Verbesserungen anbringen. Das Gleiche war auch bei der kürzlich erneuten Luftfahrtgesetzesrevision möglich. Ein Beispiel stellen die Kosten für die Kleinaviatik dar,



welche gesenkt werden konnten. Wir Aviatiker sind also in Bern gut vertreten, aber es gibt nicht viele Luftfahrtthemen in der Politik, daher ist dies auch weniger öffentlichkeitswirksam. Aber wenn wir ein Thema einbringen, haben wir im Parlament eine grosse Akzeptanz, weil man die Bedeutung der Luftfahrt für unser Land erkannt hat.

I Die Flughäfen Zürich und Genf stossen heute in Spitzenzeiten an ihre Kapazitätsgrenzen, welche Lösungen sehen Sie für die nahe und fernere Zukunft?

Die vorhandene Infrastruktur muss besser ausgenutzt werden, da schliesse ich aber auch die An- und Abflugverfahren ein. In Zürich muss ein «Straight-out 16» eingeführt werden. Auf dem Flug von Tokio nach Zürich ergriff ich die Möglichkeit Bundesrat Ueli Maurer, der bei mir im Cockpit zu Besuch war, diese Problematik an aktuellen Beispielen aufzuzeigen. Zudem müssen wir auch in Zürich bereit sein, neue Anflugverfahren einzuführen, früher wurden diese als «gekröpft» oder «gekrümmt» bezeichnet, das funktioniert heute mit der Satellitennavigation einwandfrei. In Afrika praktizieren wir das bereits. Auf die Kapazität zurückkommend denke ich, dass wir die nächsten vier bis fünf Jahre noch gut positioniert sind, danach wird es aber schwierig. 80 Bewegungen pro Stunde müssen in Zürich angestrebt werden, da praktisch sämtliche vergleichbaren Flughäfen in Europa auf diesem Stand sind. Ich bin überzeugt, dass die Flughäfen Zürich und Genf eine sehr gute Zukunft vor sich haben, denn viele Passagiere sind es leid, nur des Preises wegen via Dubai zu fliegen und dafür einen unangenehmen Stopover in Kauf zu nehmen. Die kurzen Wege und die vernünftigen Check-in Zeiten werden Zürich auch in Zukunft sehr erfolgreich positionieren, wenn die notwendige Kapazität bereitgestellt werden kann. Ich bin sogar der Meinung, dass solche Anliegen in Zukunft wieder stärker gewichtet werden.

I Ende Mai versammelt sich die gesamte Business-Aviation-Community an der

Ebase in Genf, wie wichtig ist die Business Aviation für die Schweiz?

Sie ist für die Schweiz sehr wichtig. Sie sichert eine Wertschöpfung von über 13 Milliarden Franken in der Schweiz und beschäftigt über 13'000 Personen. Zudem beträgt ihr Marktanteil an den Flugbewegungen 17,6 Prozent, das sind sehr eindrückliche Zahlen. Die Business Aviation hat ihr «Cüpli-Image» abgelegt, sie wird heute als Tool der Wirtschaft wahrgenommen, um neue Märkte zu bearbeiten. Businessjets landen dort, wo keine Linienflüge hinführen, deshalb ergänzt sie die Linienfliegerei ideal. Kommt dazu, dass viele Geschäftsleute heute oft sehr kurzfristig umdisponieren müssen, um irgendwo auf dieser Welt Termine wahrzunehmen.

«*Bei der Kampfjet-Abstimmung geht es nun wirklich um Sein oder Nicht-Sein der Armee.*»

I Sie waren bereits bei der letzten Kampfjet-Debatte aktiv involviert, sind Sie es auch bei der neuen?

Selbstverständlich bin ich als Mitglied der Sicherheitspolitischen Kommission dabei. In Bern werde ich bei Fragen zu Armee und Luftfahrt als Kenner der Materie von allen Seiten angegangen. Ich habe auch einen «guten Draht» in den Bundesrat, insbesondere zu Verteidigungsminister Guy Parmelin, aber auch zu Bundesrätin Doris Leuthard, der Verkehrsministerin, welche die Anliegen der Luftfahrt ernst nimmt, oder zu anderen Bundesräten. Bei der Kampfjet-Abstimmung geht es nun wirklich um Sein oder Nicht-Sein der Armee. Denn nur Dank der militärischen Luftfahrt können wir in Friedenszeiten den Luftpolizeidienst und im Ernstfall den Schutz der Bevölkerung aus der Luft gewährleisten. Wenn wir das nicht mehr selbst erledigen können, muss es ein anderer Staat oder eine andere Organisation – etwa die NATO? – übernehmen, damit würden wir aber



unsere Neutralität und Souveränität aufgeben. Ich kenne keinen neutralen, souveränen Staat, der so handelt. Im Extremfall wären auch die Bodentruppen nicht mehr geschützt, als Konsequenz könnte man die Armee auflösen. Es geht diesmal wirklich um die Armee an sich. Das müssen wir den Bürgern klar machen.

I Welche Lehren gilt es aus der gescheiterten Gripen-Abstimmung zu ziehen und hat der Acht-Milliarden-Kredit für Kampffjets und Bodluf eine Chance?

Es gibt deren viele, sie sind bekannt. Um einen wichtigen Punkt aufzunehmen: kürzere Zeiten! Der Tod jedes Projektes ist die Länge. Früher dauerte eine Kampfflugzeugbeschaffung fünf bis sieben Jahre, beim F/A-18 waren es rund zehn Jahre und beim Gripen dauerte es noch länger bis zur Abstimmung. Daher muss der gesamte Prozess überarbeitet werden. So wurden zum Beispiel das letzte Mal bei der Evaluation über zwei Jahre Daten gesammelt und ausgewertet. Anschliessend sagte sogar der Bundesrat, dass diese Daten zu weit zurücklagen und daher keinen so grossen Wert mehr hätten. Heute wollen wir in der Politik, als Folge der letzten Abstimmung, ein Flugzeug, dass bei einer Luftwaffe bereits in Betrieb ist und das in genügender Stückzahl. Wir werden den neuen Kampffjet in rund sieben Jahren im Einsatz haben und er muss über 30 bis 40 Jahre überleben. Daher ist es wichtig, dass der Anbieter auch in Zukunft dieses Flugzeug unterhalten, weiterentwickeln und in grosser Anzahl verkaufen wird.

I Und die Abstimmung hat eine Chance?

Sie hat gute Chancen, aber wir müssen dafür kämpfen. Schliesslich kann ein Abstimmungsverlauf immer eine ungeahnte Richtung einnehmen. Daher muss man jede Abstimmung sehr ernst nehmen. Aber wie erwähnt, es geht um den Schutz der Bevölkerung aus der Luft und letztlich um die Armee generell. Ich war ursprünglich gegen eine Volksabstimmung, stehe jetzt aber dahinter, da der Bundesrat nun einmal so entschieden hat. Meine Abneigung

gegen eine Abstimmung gründete darin, dass das Volk sich schon dreimal dazu geäussert hat, ob es eine Armee möchte, die Volksrechte weiterhin mit der Möglichkeit einer Volksinitiative gewahrt bleiben und, dass ich es schwierig finde, das wir als erstes Departement eine Materialbeschaffung zur Abstimmung bringen.

Dies obschon sich eigentlich das Volk nur zum Auftrag äussern müsste. Bei anderen Departementen ist dies auch nicht so geregelt. Oder wie soll zum Beispiel bei einer nächsten Armeematerial-Beschaffung erklärt werden, dass diese dann nicht vors Volk kommt. Zudem könnte im selben Jahr, also 2019 oder 2020, auch eine Abstimmung über die AHV stattfinden. Und dann kommen noch die acht Milliarden für die Armee dazu, das könnte bei einigen Stimmbürger Fragen in finanzieller Hinsicht aufwerfen. Aus all diesen Gründen wird diese Abstimmung keine einfache werden. Aber wie ausgeführt, wir müssen sie gewinnen.

« Ich habe den Pilotenjob auch meinen Töchtern empfohlen und eine scheint vom aviatischen Fieber gepackt worden zu sein.

I Weshalb sollen sich junge Menschen heute für den Pilotenberuf entscheiden?

Ich finde es immer noch der genialste, schönste und faszinierendste Beruf. Man erlebt dauernd die dritte Dimension, reist um die ganze Welt, lernt Menschen und Religionen kennen und kann von der neusten Technik und Innovationen profitieren. Jede Generation Flugzeug ist ein Quantensprung. Zudem gibt es immer spannende Diskussionen, wenn es sich um die Aviatik dreht. Und nicht zuletzt hält der Pilotenberuf einem auch jung, so empfinde ich es auf jeden Fall. Ich habe Mühe, wenn es heisst, es sei nicht mehr wie früher. Alles ist nicht mehr wie früher, früher war es nicht besser, einfach anders. Ich habe den Pilotenjob auch meinen



Töchtern empfohlen und eine scheint vom aviatischen Fieber gepackt worden zu sein – auch weil sie mich oft begleiten konnte.

I Welches war Ihr schönster oder unvergesslichster Flug?

Da gibt es deren viele und vor allem immer wieder. In der Linienfliegerei werde ich jenen Flug mit «Engine Fire» nach dem Start in Las Palmas sicher nie vergessen, Wir kehrten mit einer vollbeladenen A321 bei Hochsommertemperaturen um und waren 13 Minuten später wieder am Boden. Es war genau so,

wie wir es im Simulator geübt hatten... Dieser Vorfall führte mir vor Augen, wie gut unsere Ausbildung eigentlich ist. Die Einzigartigkeit widerspiegelt sich aber vor allem in den Fliegerfreundschaften, in der Kombination von Reisen, auch ab und zu mit der Familie, in den interessanten Diskussionen im Cockpit, in der Technik und in Vielem mehr. Es ist verrückt, aber auch nach 15'000 Flugstunden freue ich mich wie ein kleines Kind auf jeden nächsten Flug, jedes Mal.

www.aerosuisse.ch

STICHWORTE

BAZL

Ich pflege einen guten Kontakt und erlebe offene Türen, insbesondere beim Direktor Christian Hegner, der für uns ein offenes Ohr hat. Das BAZL ist eine notwendige Regulationsbehörde, die sich aber immer wieder Fragen muss, ob die von ihr gefällten Entscheide für unser Land so auch notwendig sind.

Lufthansa

Die Eigentümerin der Swiss, die ihre Tochter frei arbeiten lässt, weil sie auch weiss, was sie daran hat. Und Lufthansa bietet Swiss ein weltweites Netzwerk für Kunden. Auf der operationellen Ebene wird Swiss von der Lufthansa weitgehend «in Ruhe» gelassen, bei der Ausbildung höre ich aber vom Gegenteil, was bewirkt, dass das Ganze etwas komplizierter wird. Bei Lufthansa müssen wir acht geben, dass nicht die deutsche, strukturierte, manchmal eher komplizierte Mentalität überhand nimmt, denn dann sind wir nicht mehr wettbewerbsfähig.

Corsia

Die Luftfahrt ist die erste Branche, welche ein weltweites Abkommen für die CO2-Kompensation unterzeichnet hat, das ab 2020 gilt. Das müssen wir besser bekannt machen, und gleichzeitig auch, dass sich die Luftfahrt eben um die Umwelt kümmert und sie ernst nimmt. Mich erstaunt es, dass auch viele in der Luftfahrt und auch in der Politik Tätige nichts von Corsia wissen. Da gibt es noch Aufklärungsbedarf.

Super Constellation

Faszination pur, die hoffentlich noch lange weiterfliegen kann. Für mich ist es ein «Wow-Erlebnis», wenn ich sie sehe. Leider bin ich noch nie mit ihr mitgeflogen.