

# Erstes Schweizer Aviatik-Symposium

**Die Schweizer Luftfahrt ist für das ganze Land von grosser Bedeutung. Sie muss aber wegen lokaler Beschränkungen in einem engen Korsett agieren. Die Rahmenbedingungen am Flughafen Zürich seien zu einschneidend, waren sich die Referenten einig.**

*Text: Jürg Ledermann*

AEROPERS-Vorstandsmitglied Clemens Kopetz begrüßte die Referenten und Zuhörer in seiner Eigenschaft als Mitglied des Organisationskomitees des Schweizer Aviatik-Symposiums ganz herzlich. Er gab seiner



*Clemens Kopetz bei seinen Grussworten.*

Erleichterung Ausdruck, dass der Besucherraum des Flughafens Zürich so gut gefüllt sei. Im Vorfeld der Veranstaltung sei es schwierig gewesen, die Teilnehmerzahl vorherzusagen. Das Thema «Entwicklung und Trends in der Schweizer Luftfahrt», der Ansatz einer Diskussion unter Fachleuten, die hochrangigen Referenten und Moderator René Lüchinger versprochen aber einen interessanten Anlass. Kopetz führte aus, dass die Schweizer Luftfahrt einen wichtigen Beitrag zur Volkswirtschaft leiste. Sie könne nur funktionieren, wenn alle Beteiligten zusammenspielten, sich nicht konkurrenzten und nicht auf Einzelinteressen bestehen würden. In diesem Sinne wünsche er sich, dass die Plattform zur Diskussion unter Fachleuten mit reger Beteiligung des Publikums genutzt werde.

Stefan Conrad, COO der Flughafen Zürich AG, hiess das Publikum anschliessend als Gastgeber willkommen und bemerkte, dass der Flughafen die Räumlichkeiten für diesen Anlass sehr gerne zur Verfügung gestellt habe. Er wünschte sich, dass in der Diskussion um die Luftfahrt vermehrt deren Nutzen und weniger die Lasten zur Sprache kommen sollten.

## **Dr. Andreas Wittmer, Universität St. Gallen**



Moderator René Lüchinger begrüßte als ersten Referenten Dr. Andreas Wittmer, den Direktor des Center for Aviation Competence (CFAC-HSG) der Universität St. Gallen.

Wittmer nahm Conrads Wunsch auf und belegte den Nutzen der Luftfahrt als Verkehrsträger, die nun beinahe den gleichen Status wie der öffentliche Verkehr hat. Fast jeder Ort kann mittlerweile per Luft erreicht werden. Die

grossen Zentren sind durch die stetige Optimierung der Netzwerke immer besser erschlossen. Freie Mobilität, ein Ziel demokratischer Staaten, steht jedem für berufliche und private Zwecke zur Verfügung. Luftreise ist längst nicht mehr einer exklusiven Klientel vorbehalten, sondern zum Massenprodukt geworden.

Die Nachfrage nach Luftverkehrsreisen wird nicht nur durch tiefe Ticketpreise gefördert, sondern auch durch die wirtschaftliche Entwicklung. Dabei hat die Luftfahrt eine interessante Rolle: Über die letzten 40 Jahre hat es sich gezeigt, dass die Luftfahrtindustrie und das globale Brutto-Inland-Produkt (BIP) korrelieren. Die Luftfahrt ist zwar erheblich volatiler, sie dient aber auch als guter Indikator, als Vorläufer der BIP-Entwicklung.

Die Prognosen sind erfreulich: Im Durchschnitt soll die Industrie jährlich um rund fünf Prozent wachsen. Vor allem die Länder im asiatischen Raum treiben die Nachfrage voran. Es wird erwartet, dass der dortige Mittelstand überdurchschnittlich wächst und die grossen Distanzen zwischen den urbanen Zentren per Flugzeug überwinden wird. Aber auch die Low-Cost-Carrier werden neue Märkte mit attraktiven Angeboten erschliessen. Boeing teilt diese Einschätzungen und rechnet bis ins Jahr 2030 mit einem weltweiten Bedarf von 33 500 Flugzeugauslieferungen. Zwei Drittel davon dienen zum Ersatz ausgemusterter Flugzeuge.

## **Protektionismus und Levelled Playing Field**

Wittmer fragte etwas ketzerisch, ob wir gewillt seien, Rahmenbedingungen zu schaffen, um an dieser Entwicklung partizipieren zu können. Denn im Augenblick drängen vor allem Bewerber aus dem Mittleren und Fernen Osten auf ganz unterschiedlichen Ebenen und Konzepten in die Märkte vor. Dabei geht es um die Entwicklung von eigenen kleinen Feeder-hubs (Ethihad in Europa), um die Einführung von Second-leg-Interkontinentalflügen (Emirates mit Flug über Mailand in die USA) oder die Integration von europäischen oder asiatischen Airlines als Tochtergesellschaften.

Auch wenn Ökonomen immer nach möglichst freien und deregulierten Märkten rufen, gelten in der Luftfahrtindustrie andere Gesetze: Die USA schützen ihre grossen Gesellschaften über das Chapter 11 vor Konkurs. In Europa gibt es – wie mit der portugiesischen TAP – immer noch De-facto-Staats-Airlines, oder Airlines werden mit Staatsgeldern aufgebaut, wie die Swiss. In Deutschland darf die Emirates nur vier Flughäfen bedienen oder kann Wien gar nicht erst anfliegen, weil der Flughafen nicht für den Einsatz der A380 aufgerüstet wird. Wittmer zieht das Fazit, dass Protektionismus weit verbreitet und kein aussergewöhnliches Phänomen aus dem Mittleren Osten ist.

Das Problem des «unlevelled playing fields» ist seiner Meinung nach oft selbst verschuldet. Denn wenn hierzulande nach freien Märkten gerufen werde, dann sollten wir unsere Rahmenbedingungen dem globalen Markt anpassen und aufhören, unsere Märkte zu schützen. Die

Luftfahrt sollte mehr Freiheiten erhalten und der Kundennutzen gesteigert werden.

Wenn wir aber keine freien Märkte wollen, sollten wir die Luftfahrt als öffentlichen Verkehr sehen und eventuell schützen.

Als die wichtigsten Gründe für Protektionismus (und vielleicht die einzigen) sieht Wittmer die Unabhängigkeit eines Staats von anderen Staaten im Bereich der Luftanbindung oder des hohen Exportanteils eines Staats und damit die Exportabhängigkeit.

Wittmer beendete sein Referat mit einigen Schlussfolgerungen. Die Stagnation in Europa und den USA erklärt er am ehesten mit der stabilen bis negativen demografischen Entwicklung. Da die Macht über Verkehrsverbindungen volkswirtschaftlich zentral sei, müsse eine Abhängigkeit vom Mittleren Osten vermieden werden. Die Rahmenbedingungen in Europa inklusive der Gebühren und Regelungen seien zu überdenken. Die Dienstleistungen müssten den Kundenbedürfnissen entsprechen, denn Kunden seien bereit, für den entsprechenden Nutzen zu zahlen.

Auf Lüchingers Frage, was er an der jetzigen Situation ändern würde, meinte Wittmer, dass er die Infrastruktur ausbauen und weiterentwickeln würde. Die bestehenden Limiten müssten zwar berücksichtigt, aber auch ausgenutzt werden. Zudem meinte Wittmer, dass die ganze Schweiz am Entscheidungsprozess teilhaben müsse, wenn eine Infrastruktur betroffen sei, die für die gesamte Schweiz eine so wichtige Bedeutung habe.

#### Alex Bristol, COO Skyguide



Alex Bristol ist ein Fachmann erster Güte auf dem Gebiet des Air Traffic Control. Er war unter anderem Lotse und Dienstleiter in London Heathrow und Leiter des grössten Flugsicherungszentrums Europas, Swanwick. Er gab zu Beginn seines Referats einen kurzen Überblick darüber, was die Aufgaben der Skyguide gemäss Bundesauftrag sind. Bemerkenswert sind folgende Tatsachen: Die Skyguide ist die einzige Gesellschaft in Europa, die zivilen und militärischen Verkehr abwickelt; zwei der 14 kontrollierten Flughäfen (Sion und Locarno) haben sogar einen gemischten Betrieb; 40 Prozent des Luftraums, den die Skyguide kontrolliert, liegt im Ausland, da die Flughäfen Genf und Zürich nahe an der Grenze liegen. Dabei sei der Stil, wie die Verträge von Deutschland und Frankreich gehandhabt würden, unterschiedlich.

Als die grössten Herausforderungen bezeichnete Bristol einerseits die Rahmenbedingungen, die den Verkehr sehr stark einschränken. Zudem sei die schweizerische «Gute-Schüler»-Kultur, dass Neuerungen immer sofort eingeführt würden, nicht immer hilfreich. So sei, nachdem die Schweiz CPDLC bereits hatte implementieren lassen, bekannt geworden, dass die Einführung des Systems europaweit um sechs Jahre vertagt wurde. Zeit und Geld seien verloren, weil die jetzt eingeführten Systeme und Verfahren bis dahin wohl veraltet seien. Weitere Herausforderungen seien die Pünktlichkeit in Zürich

**«Luftreisen sind längst nicht mehr einer exklusiven Klientel vorbehalten, sondern zum Massenprodukt geworden.»**

oder auch die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Interessengruppen.

Bristol stellt bei den Schlussfolgerungen das Schaffen von nachhaltigem Erfolg im Schweizer Luftverkehr in den Vordergrund. Dazu könne die Schweiz bei der Umsetzung von neuen Regeln klüger agieren und wirtschaftliches Denken einbeziehen. Es sei eine Gesamtschau nötig und die Frage wichtig, welche Regulation noch nötig sei und auf welche man gut verzichten könne. Der Lupo16 (Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz) ziele in die richtige Richtung, es sei aber nun die politische Führung gefordert, um die Rahmenbedingungen zu verbessern.

In der anschliessenden Diskussion fragte Lüchinger, ob sich die Skyguide bei der Mitarbeit am Projekt SES (Single European Sky) gleich selber abschaffen wolle. Bristol meinte, dass Luftverkehrskontrolle grundsätzlich von jedem gemacht werden könne. Nur die hoheitlichen Aufgaben seien davon ausgenommen. Wenn es zum Beispiel darum gehe, ein Flugzeug zu identifizieren, sei dazu noch immer der vor Ort installierte Primärradar nötig – eine Technologie aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs.



40 Prozent des Luftraums, den die Skyguide kontrolliert, liegt im Ausland.

Ein Fragesteller aus dem Plenum wollte anhand des Vergleichs von Zürich mit London Heathrow wissen, ob sich nur unter den dortigen Bedingungen eine hohe Kapazität realisieren lasse. Bristol meinte, dass in Zürich rund 40 Prozent der Kapazität wegen der Lärmpolitik nicht ausgeschöpft werden könnten. Die regionalen Einschränkungen seien politisch bedingt.

Darauf wollte ein weiterer Anwesender wissen, was während der Betriebszeiten den Flugbetrieb konkret behindere. Für einen reibungslosen Betrieb in Zürich wünschte sich Bristol das Abschaffen der deutschen Durchführungsverordnung (DVO), dass die Pisten 14 und 16 zu 85 Prozent unabhängig betrieben werden könnten, und dass mehrere Abflugwege von der Piste 16 zur Verfügung stünden. Gerade in London Heathrow flögen die

Flugzeuge nach dem Start exemplarisch abwechselnd geradeaus oder drehten nach links oder rechts weg.

### Dirk Polloczek, President ECA

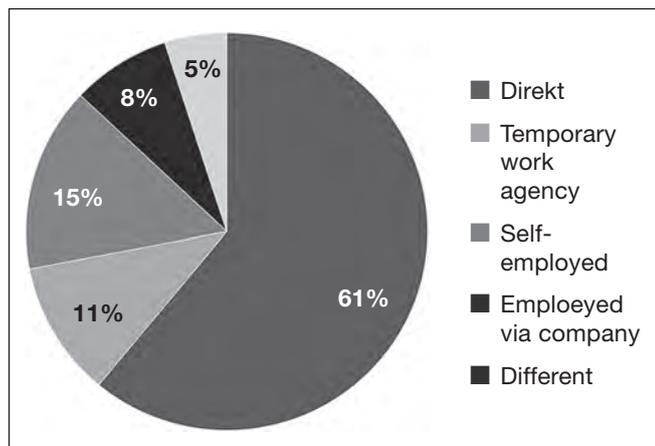


Dirk Polloczek stellte die European Cockpit Association (ECA), die er seit Ende 2014 präsidiert, kurz vor. Immerhin 38 000 Piloten sind dem Verband angeschlossen.

Er fand es bemerkenswert, mit welcher Intensität die lokalen Probleme um den Flughafen Zürich diskutiert würden. Er spannte aber sogleich den Bogen zu Entwicklungen auf der europäischen Bühne – und blendete kurz auf den Januar 2016 zurück, in dem der European Aviation Summit in Amsterdam stattfand. Dort wurde die kürzlich verabschiedete European Aviation Strategy der EU-Kommission vorgestellt und diskutiert. Im Bericht zu diesem Anlass ist zu lesen: «There was broad support for the notion that cost reduction is necessary in order to keep European airlines competitive, while no concessions should be made with respect to safety, social aspects and sustainability».

Polloczek nahm diese Aspekte auf und zeigte die aktuelle Problematik bei den neuen Beschäftigungsmodellen in der EU. Anhand eindrücklicher Grafiken beleuchtete er die Tatsache, dass annähernd 40 Prozent der jungen Piloten (im Alter zwischen 20 und 30 Jahren) nicht mehr in einem direkten Arbeitsverhältnis angestellt sind. Die sogenannten atypischen Vertragsverhältnisse kommen in verschiedenen Varianten vor:

- Der Pilot wird über einen Vermittler als Crew Member angestellt.
- Der Pilot gründet eine eigene Firma und wird über diese als Crew Member angestellt. Homepage der Airline und Piloten-Einzelfirma haben ihren Sitz in demselben Land.
- Der Pilot gründet eine eigene Firma und wird über diese als Crew Member angestellt. Homepage der Airline, Einsatzort und Piloten-Einzelfirma haben ihren Sitz in verschiedenen Ländern oder Kontinenten.



Atypische Anstellungsverhältnisse in der EU im Vergleich zum direkten Vertragsverhältnis.

Das Problem solcher Konstrukte liegt daran, dass gültige vertragliche Normen einzelner Länder nicht eingehalten werden müssen oder dass gängige Normen nicht auf solche vertraglichen Bindungen anzuwenden sind. Auch Verhandlungen mit Berufsverbänden können so

umgangen werden. Es gibt keine Normen, die staatenübergreifend wirken.

Die Piloten sind teilweise dazu verpflichtet, die Ausbildungskosten selber zu tragen. Zudem werden nur die tatsächlich geflogenen Stunden bezahlt. So ist der Pilot zum Beispiel im Dilemma, gesundheitliche Fragen mit wirtschaftlichen verknüpfen zu müssen. Die Absage eines Flugs wegen einer Erkältung hat direkten Einfluss auf seinen Lohn. Oder wagt es ein junger Pilot in Ausbildung, auf sicherheitsrelevanten Vorschriften zu beharren, wenn sein Captain unter ökonomischem Druck eine andere Haltung vertritt? Angesichts dieser Tatsachen sei die Frage erlaubt, ob soziale Aspekte und Sicherheit nicht negativ beeinflusst würden.

Die ECA hat eine klare Stellungnahme zu «Atypical Employment in Aviation» veröffentlicht. Die EU-Kommission ist darauf eingegangen – was als positiv gewertet wurde – und hat Verbesserungsvorschläge gemacht. Diese Empfehlungen sind laut Polloczek aber sehr schwammig und allgemein gehalten. Die Aufsicht sei den Vertragsstaaten überlassen und vor allem nicht bindend.

### Drohnen und Konkurrenz aus dem Mittleren Osten

Weitere Themen, mit denen sich die ECA beschäftigt, sind die EASA Basic Regulation und neue Regeln für den Einsatz von Drohnen. Bei der Basic Regulation geht es darum, dass die nationalen Aufsichtsorgane einen Wechsel vom Erlass von Vorschriften zur sogenannten «performance-based regulation» machen können. Polloczek meinte, dass es dringend nötig sei, die Behörden in wichtigen Fragen zu unterstützen. Gerade in Ländern, die noch keine gefestigten Strukturen hätten, sei es für aggressive Anbieter leicht, am Markt unter Missachtung von Standards billig aufzutreten.

Wiederkehrende Berichte über Kollisionen oder gefährliche Annäherungen mit Drohnen in unmittelbarer Nähe von Start- oder Landebahnen zeigen, wie aktuell das Thema «Regulierung des Einsatzes von Drohnen» ist. Die EASA schlägt vor, drei Kategorien einzuführen. Die offene Kategorie lässt immerhin Drohnen bis zu einem Gewicht von 25 Kilogramm zu. Polloczek hinterfragte das kritisch und meinte, dass es leicht vorstellbar sei, welche Schäden ein Zusammenstoss mit einer solchen Drohne verursachen könne.

Mit Blick auf die Konkurrenz ausserhalb der EU sprechen die Zahlen der bestellten und noch nicht ausgelieferten Flugzeuge eine deutliche Sprache. Alleine Emirates, Etihad und Qatar Airlines warten auf 604 neue Flugzeuge im Wert von annähernd 213 Milliarden US-Dollar. Da sind die bestellten 203 Flugzeuge der drei grossen amerikanischen Airlines eine bescheidene Zahl. Die Zahl der asiatischen Bestellungen ist umso eindrücklicher, wenn bedacht wird, dass diese Flugzeuge hauptsächlich zur Vergrößerung der Flotten – und nicht zum Ersatz älterer Modelle – benötigt werden.

Zur Einleitung der anschliessenden Diskussion fragte Moderator Lüchinger, wer daran interessiert sei, dass die Sicherheit bei den prekär angestellten Piloten leide. Polloczek antwortete, dass die Industrie alles tue, um billiger zu werden. Als erstes und einfachstes Mittel kämen immer zuerst die Löhne unter Druck. Die Fliegerei sei aber auf Qualität angewiesen.

Ein Fragesteller im Plenum zeigte Verständnis für billigere Tickets, aber kein Verständnis für Pilotenstreiks. Polloczek, einst auch im Vorstand der Vereini-

gung Cockpit, meinte, dass Spartengewerkschaften mit Massnahmen wie Streiks vorsichtig umgehen müssten. Allerdings sei zu bedenken, dass die sehr weit gehenden Zugeständnisse, welche die Piloten trotz des unglaublichen Gewinns der Lufthansa-Gruppe vorgelegt hätten, vor zehn Jahren noch undenkbar gewesen wären. Die Einsicht sei gereift, dass die Lufthansa innerhalb der EU gegen Konkurrenz kämpfen müsse, die sich nicht an deutsches Recht halten müsse. Und im Mittleren Osten gälten Kostenstrukturen und Beschäftigungsmodelle, die wir uns nicht wünschten.

Allerdings sei der Pilotenberuf deutlich unterbewertet. Eine gute Ausbildung und die Möglichkeit, den Beruf mit sozialer Sicherheit ausüben zu können, müssten gegeben sein.

### Podiumsdiskussion

Zu der darauf folgenden Diskussion mit allen Referenten wurden Stefan Conrad und Lukas Ochsner (CEO Belair) aufs Podium eingeladen. Lüchinger wollte zunächst wissen, wie es möglich sei, die Verhältnisse am Flughafen Zürich zu vereinfachen.

Ochsner meinte, dass die Partikularinteressen zu stark gewichtet seien. Alle Beteiligten sollten einen Schritt zurück machen und die Lage neu beurteilen.

Conrad fügte an, dass es der Auftrag der Luftfahrt sei, Fracht und Passagiere zu transportieren. Die wichtigen Verkehrsströme würden aber im Wandel der Welt an Europa vorbei in Richtung Mittlerer Osten drehen. Es nütze in dieser Situation nichts, sich das Leben gegenseitig schwer zu machen. Es sei nötig, den Fokus nicht nur auf die lokalen Lasten des Verkehrs zu legen, sondern sich zu verdeutlichen, welchen gesamtschweizerischen Nutzen der Flughafen Zürich biete.

Polloczek führte aus, dass Krisen wie SARS oder der Ausbruch eines Vulkans global Einfluss hätten und nicht an Staatsgrenzen Halt machten. Deshalb müsse der Dialog auch über Grenzen hinweg geführt werden. Der strategische Nutzen des Flughafens Zürich müsste eigentlich auch in Südbaden erkannt werden. Die Staaten Europas müssten sich der Bedeutung ihrer Aviatik

im Vergleich zur Konkurrenz aus dem Mittleren Osten besser bewusst sein.

Bristol meinte, dass es im Luftverkehr immer um die drei Aspekte Sicherheit, Lärmpolitik und Kapazität gehe. Man solle sie aber nicht prioritär, sondern richtig gewichten. Bern solle bei dieser Aufgabe den Lead übernehmen.

Wittmer erklärte, dass der Markt dynamisch, die Randbedingungen aber statisch seien. Veränderungen seien dringend nötig, die strategische Bedeutung des Luftverkehrs sei hervorzuheben und der Lupo16 solle umgesetzt werden.

Lüchinger lenkte die Diskussion auf das Image der Piloten. Befragungen auf der Strasse ergäben immer noch ein Bild von zu gut bezahlten und auf dem hohen Ross sitzenden Arbeitnehmern.

Polloczek erklärte, dass gerade in Deutschland die Diskussion um Vertragsbedingungen eine lange, konfliktreiche Geschichte sei. Harte und gute Diskussionen seien nötig. Es sei aber auch wichtig, auf Emotionen zu verzichten. Eine Kommunikationsstrategie zu diesem Thema sei notwendig. Es sei auch so, dass weitere Streiks, die zu nichts führten, nicht den gewünschten Verhandlungserfolg brächten. Auch hier sei es wohl an der Zeit, sich zurückzulehnen und eine Gesamtschau vorzunehmen. Allerdings sei angesichts der Tatsache, dass die Realeinkommen in Deutschland seit 25 Jahren sinken, die Streikbereitschaft gestiegen.

Ochsner und Conrad vertaten die Position, dass Spartengewerkschaften einen zu hohen Einfluss hätten. Althergebrachte Vertragsregeln seien zu starr, liessen kein flexibles Handeln am Markt und kein Wachstum zu. Sämtliche Personalgruppen sollten sich an den wirtschaftlichen Gegebenheiten orientieren.

### Blockade und Innovation

Lüchinger fragte anschliessend, wer die notwendigen Änderungen in der schweizerischen Aviatik herbeiführen könne.

Ochsner meinte, dass der Bund bei der Umsetzung des Lupo16 nun dazu aufgefordert sei, die Landesinteressen zu verfolgen und lokal nach Lösungen zu suchen. Die Belair könne in Zürich zum Beispiel nicht wachsen, weil sie zu den für sie wichtigen Start- und Landezeiten keine Slots mehr bekomme.

Conrad nahm den Ball auf und betonte, dass die Politik für die Ermöglichung von Verkehrsflüssen verantwortlich sei. Leider liessen die lokalen Gesetze keine schnellen Lösungen zu. Änderungen müssten zudem stets im Einklang mit der Bevölkerung geschehen.

Bristol beleuchtete das Thema von einer anderen Perspektive aus und meinte, dass gerade mit Blick auf den SES eher hoheitliche und fiskalpolitische Überlegungen im Vordergrund stünden. Auf europäischer Ebene gehe der Trend in Richtung staatlicher Kontrolle und weniger zur Kooperation.

Lüchinger wandte sich an Wittmer mit der Frage, was die Wissenschaft dazu sage, dass

## «Die Rahmenbedingungen in Europa inklusive der Gebühren und Regelungen sind zu überdenken.»



Podiumsdiskussion mit (von links) den drei Referenten, Moderator René Lüchinger, Gastgeber Stefan Conrad und Lucas Ochsner (Belair).



*Es gab genügend Gelegenheiten, sich in interessante Diskussionen zu vertiefen.*

die Partikularinteressen so dominierten und ob die Politik tatsächlich einen Ausweg anbieten könne.

Wittmer meinte, dass zentralisierte Politik nicht förderlich sei. Man könne das seit gut zwanzig Jahren beobachten. Entscheidungen würden im jetzigen schnellen Wandel nicht zu richtigen Zeit getroffen. Auch mit dem Lupo16 würde wohl nichts Konkretes umgesetzt. Während vor allem im Mittleren Osten vieles realisiert werde, seien hier vor allem Diskussionen ohne konkrete Outputs im Gang.

Darauf wollte Lüchinger wissen, ob die Schweiz noch zu Innovation fähig sei.

Polloczek meinte, dass die Luftfahrt über die letzten 50 Jahre bewiesen habe, wie innovativ sie sei. Es habe Ups und Downs und auch Rückschläge gegeben. Die Standards der Industrie seien jetzt aber hoch. Der Druck zu weiterer Innovation komme nun aber, wie das Beispiel SES zeigt, von der Wirtschaft. Mit Blick auf Zürich meinte er, dass regionale Probleme nur auf sachlicher Ebene mit innovativen Gedanken gelöst werden könnten.

Wittmer fügte an, dass es Innovation in der Industrie gäbe. Leider sei die Herausforderung die Zertifizierung

neuer Produkte, die sehr langwierige administrative Prozesse erfordere. Der Sicherheitsgedanke dominiere die Einführungsgeschwindigkeit neuer Produkte und treibe die Kosten und den Zeitbedarf bis zur Marktreife zu sehr in die Höhe.

Paul Kurrus (Präsident der Aerosuisse, Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt) brachte sich ebenfalls in die Diskussion ein. Er meinte, dass der Lupo16 ein gelungenes Werk sei, auf das die Schweiz stolz sein dürfe.

Andere Länder wären froh, einen solchen Bericht als Grundlage zu haben. Es sei wichtig, mit Blick auf den Nutzen der Aviatik die Rahmenbedingungen nachzubessern und bei der Vergabe von Verkehrsrechten an Dritte das «levelled playing field» herzustellen. Um in der Öffentlichkeit mehr Verständnis für die Luftfahrt zu erhalten, müsse sich die Kommunikation auf deren Nutzen konzentrieren.

Lüchinger dankte allen Anwesenden abschliessend für ihre engagierten Voten. Er verlieh seiner Hoffnung Ausdruck, dass die kleinen Saatkörner, die an diesem Anlass gepflanzt wurden, bei der nächsten Veranstaltung in einem Jahr bereits zu sichtbaren Ergebnissen geführt haben. ●

**«In Zürich können rund 40 Prozent der Kapazität wegen der Lärmpolitik nicht ausgeschöpft werden.»**

Weitere Informationen zum Symposium erhalten Sie unter:  
**[aviatiksymposium.ch](http://aviatiksymposium.ch)**

