

Luftfahrtforum 2011

Für eine nachhaltige Entwicklung der Luftfahrt in der Schweiz

Die diesjährige Ausgabe des von Aerosuisse organisierten Forums der Luftfahrt befasste sich mit dem Thema «Nachhaltige Entwicklung der Schweizer Luftfahrt -- Perspektive oder Illusion?» und fand wie vor zwei Jahren im Verkehrshaus Luzern statt. Dem Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt war es gelungen, eine Reihe namhafter Vertreter der Aviatikbranche in die Leuchtenstadt zu locken.

Rund 300 Vertreter der Luft- und Raumfahrtbranche waren der Einladung von Aerosuisse gefolgt. Nach einem Impulsreferat von Bundesrätin Doris Leuthard äusserten sich Harry Hohmeister (CEO Swiss), Peter Müller (Direktor des BAZL), Robert Deillon (Direktor der Swiss International Airports Association und Flughafendirektor von Genf) sowie Jean-Marc Thévenaz (CEO easyJet Switzerland) anlässlich eines Podiumsgesprächs zum Thema der Tagung.

«Luftfahrt ist ÖV»

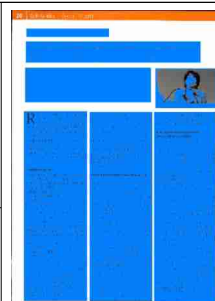
In den Augen der Verkehrsministerin ist die Entwicklung unserer Luftfahrt dann nachhaltig, wenn verschiedene Bedürfnisse – etwa jene nach Mobilität, Ruhe und sauberer Luft – unter einen Hut gebracht werden. Eine Luftfahrtpolitik, die sich an rein wirtschaftlichen Interessen orientiert, genügt nicht. Unterstützung erhielt sie dabei von Harry Hohmeister: «Luftfahrt ist öffentlicher Verkehr und darf deshalb nicht in erster Linie auf Profitmaximierung ausgerichtet sein. Die Formel <www> für Wirtschaft, Wachstum und Wohlstand ist überholt. Es gibt auch noch kulturelle und soziale Interessen», sagte er. Deshalb habe er auch keine Angst vor dem Handel mit Emissionszertifikaten. An dieser Stelle hakte BAZL-Chef Müller ein mit der Forderung, das Emission

Trading System (ETS) müsse weltweit angewendet werden und dürfe sich nicht auf Europa beschränken. In dieselbe Kerbe schlug Jean-Marc Thévenaz. Mit der Bemerkung, der CO₂-Ausstoss sei ein globales Problem, gab sich der Chef von easyJet Schweiz als Gegner dieses Systems zu erkennen. Auch Robert Deillon relativierte das ETS: «Mit den Flughafentaxen gibt es schon eine Form der Kompensation des Schadstoffausstosses und des Fluglärms. ETS hat kaum einen Einfluss auf die Flughäfen.»

Um die Anstrengungen der grossen Player der Schweizer Zivilluftfahrtszene für die Reduzierung der Schadstoffemissionen zu untermauern, liessen die Organisatoren einen Vertreter des CSeries-Herstellers Bombardier aus Toronto sowie einen Repräsentanten des Triebwerksherstellers Pratt & Whitney nach Luzern reisen. Die Forumsteilnehmer, unter ihnen auch Bundesrätin Leuthard, konnten sich anhand einer Präsentation von den Vorzügen des neuen kanadischen Produkts, das Swiss ab 2014 einsetzen wird, ein Bild machen.

Gutes Einvernehmen mit Frankreich

Auf der andern Seite betonte Doris Leuthard, dass jene, die vom Ausbau der Landesflughäfen profitierten, bereit sein müssten, etwas mehr Immissionen in Kauf zu nehmen. Deillon rechnete vor, dass sich der Luftver-



mt-media
3123 Belp
031/ 960 22 49
www.cockpit.aero

Medienart: Print
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften
Auflage: 4'906
Erscheinungsweise: monatlich

Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 20
Fläche: 44'267 mm²

kehr in der Schweiz bis zum Jahr 2030 verdoppeln würde und forderte deshalb für unser Land die Möglichkeit zum Ausbau der Flughafeninfrastrukturen. Genf ist dabei in einer besseren Ausgangslage als Zürich, weil das Verhältnis zu den französischen Nachbargemeinden laut dem Airportdirektor besser ist als jenes des Flughafens Zürich zu Deutschland: «Frankreich ist auf Genf angewiesen. Daher gibt es von französischer Seite auch keinerlei Einschränkungen.» Zu einem modernen Flughafen gehört bekanntlich auch eine gute Verkehrsanbindung. Hier ortete Jean-Marc Thévenaz für Cointrin Nachholbedarf: «In Genf fehlt ein übergreifendes Verkehrsnetz. Es gibt zum Beispiel nicht genügend Züge, die frühmorgens und am Abend den Flughafen bedienen.» Ein entsprechendes Gesuch sei bei den SBB deponiert.

Zum Thema Biofuel äusserte sich der Vertreter des Bundes, Peter Müller, eher zurückhaltend. Er warnte insbesondere vor einem unbedachten und vorschnellen Eingriff in den aus seiner Sicht komplizierten Zyklus der Natur. Dennoch solle die Schweiz diesen Weg gehen, dürfe aber nicht alleine handeln.

Verhandlungsspielraum mit Deutschland in Gefahr

In Bezug auf die Ende November im Kanton Zürich zur Abstimmung gelangenden Vorlagen – die Behördeninitiative und den Gegenvorschlag – sprach Bundesrätin Leuthard

Klartext. Eine massvolle Entwicklung des Flughafens Zürich liege im volkswirtschaftlichen Interesse des ganzen Landes. «Eine Annahme einer der beiden Initiativen würde den Verhandlungsspielraum mit Deutschland einschränken. Zudem könnte die unmittelbar von den Auswirkungen des Flugverkehrs betroffene Bevölkerung nicht von Sicherheitsmassnahmen profitieren», warnte Leuthard und ertete bei den Forumsbesuchern Applaus. Die Magistratin setzte sich generell dafür ein, dass bei den Überlegungen für einen Ausbau der Luftfahrt die Interessen des Bundes nicht vergessen werden. Ihr Departement lasse derzeit prüfen, wie die Eidgenossenschaft ihre nationalen Interessen bei den Flughäfen besser wahrnehmen könne. Aus diesem Grund könne sie sich auch eine Diskussion darüber vorstellen, ob der Staat als neuer Träger der Landesflughäfen auftreten solle.

Am Rand des Forums wurde auch dieses Jahr der Aerosuisse-Award für besondere Leistungen zu Gunsten des Luft- und Raumfahrtstandorts Schweiz verliehen. Sichtlich überrascht durfte diesmal der Zürcher Nationalrat Max Binder die Auszeichnung entgegennehmen. Er ist seit mehreren Jahren Präsident der für die Luftfahrt wichtigen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen und leitete im Jahr 2006 die parlamentarische Gruppe für Luft- und Raumfahrt. **cp**

Thomas Strässle



Foto: Thomas Strässle

Bundesrätin Doris Leuthard in Luzern.