

Aerosuisse-«Forum der Luftfahrt» zur Umweltbelastung der Aviatik

Der Luftverkehr verursacht zwar nur zwei Prozent der globalen CO₂-Emissionen. Trotzdem sind die Politik, die Flugsicherung, Airlines und Flugzeug- und Triebwerkhersteller gefordert, im **Klimaschutz noch aktiver zu werden**. Dieses Fazit zogen Politiker und Fachleute am «Forum der Luftfahrt» der Aerosuisse am 27. September in Verkehrshaus Luzern.

Aerosuisse-Präsident **Paul Kurrus** freute sich über die Fortsetzung des wirtschaftlichen Aufschwungs in der Schweizer Aviatik. Um diesen abzusichern, brauche es aber weitere politische Anstrengungen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit. Als erfreuliches und aktuelles Beispiel für die erfolgreiche Arbeit der Aerosuisse nannte Paul Kurrus die rasche Einführung des «Arrival Duty Free» an den Schweizer Flughäfen. Präsident Kurrus erinnerte auch an die **umweltpolitischen Herausforderungen**: «Trotz des bescheidenen Anteils von nur knapp zwei Prozent an den vom Menschen verursachten CO₂-Emissionen, hat auch die Luftfahrt ihren Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels zu leisten.» So unterstützt die Aerosuisse die **Emissionsverminderungsstrategie** der europäischen Luftfahrtindustrie. «Sie setzt auf den technologischen Fortschritt, eine effizientere Infrastruktur mit einer besseren Nutzung des Luftraums und ökonomische Instrumente», fuhr Paul Kurrus fort. Deshalb fordert die Aerosuisse von der Politik die rasche Einführung des **Single European Sky**. Alleine damit könnten rund zwölf Prozent der CO₂-Emissionen in Europa eingespart werden.

Die Wichtigkeit der Luftfahrt für die Schweiz unterstrich auch **Jean-Daniel Gerber**, Direktor des Staatssekretariates für Wirtschaft (SECO), einerseits für die Volkswirtschaft, aber auch für die Beschäftigung. Die Restriktionen für den **Flughafen Zürich** seien von nationaler Bedeutung, denn sie schwächten die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz insgesamt.

Die deutschen Auflagen seien auch aus umweltpolitischer Sicht äusserst fragwürdig: «Diese Verordnung führt dazu, dass in der Schweiz 210'000 Personen von Fluglärm von mehr als 50 Dezibel betroffen sind, in Deutschland gerade mal 745. Es wird in dieser Sache nicht mit der notwendigen Intensität verhandelt», konstatierte Jean-Daniel Gerber.

Auch Economiesuisse-Präsident **Gerold Bühler** sieht die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Aviatik gefährdet, wenn immer nur weitere Einschränkungen beschlossen würden: «Die Schweizer Wirtschaft steht weltweit auf einem Podestplatz, den kann sie aber nur halten, wenn die Verkehrsanbindung weiterhin stimmt.» Schweizer Firmen würden in der Welt 600 Milliarden Franken investieren, mehr als das Schweizer Bruttoinlandprodukt. Diese Investitionen erfordern Flugreisen. Nicht von ungefähr seien **zwölf der weltweit grössten Firmen** in der Schweiz domiziliert, fügte Gerold Bühler an. Davon profitiere auch die Bundeskasse, denn alleine diese Firmen spülten einen zweistelligen Milliardenbetrag an Steuern in diese. Deshalb warnte er vor «hysterischen Schnellschüssen». Ökonomie und Ökologie würden sich auch ohne «fundamentalistische Ader» vertragen. Die **Plafonierungsinitiative** richte nur einen ökonomischen Schaden an, ohne ökologisch etwas zu bewirken. Verkehrsdepartement und der Bundesrat seien gefordert, endlich eine klare und entschlossene Haltung einzunehmen.

Der Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL), **Raymond Cron**, reiste direkt von der Vollversammlung der ICAO (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation) von Montreal nach Luzern. Er strich heraus, wie wichtig es für die Schweizer Luftfahrt sei, sich in internationalen Organisationen einzubringen. Die Umweltbelastung sei ein zentrales Thema in Montreal gewesen. Allerdings zweifelt er, dass wirksame Massnahmen weltweit eingeführt werden kön-



nen: «China macht nichts, und die USA setzen allein auf den technologischen Fortschritt.» Deshalb sei es besser, **europaweit Massnahmen** zu treffen als gar nichts zu tun. Die grösste positive Umweltwirkung gehe aber vom stetig steigenden Ölpreis aus.

Dass der Luftverkehr nur zwei Prozent der weltweiten CO2-Emissionen verursacht, unterstrich Professor **Ulrich Schumann** vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt. Die Luftfahrt sei nicht für das Ozonloch, aber für **Kondensstreifen** verantwortlich. Diese könnten mit operationellen Massnahmen zum Verschwinden gebracht werden. Im Fokus der Klimaforschung sei auch die **Stickoxidbelastung**, die gesenkt werden müsse. Dass die

Flugzeuge in grossen Höhen auch zur Reinigung der Luft beitragen, erstaunte viele der rund 300 anwesenden Besucher.

Technisch liege noch viel Potential drin, um Flugzeuge sauberer und leiser zu bauen. «Doch das wird fürchterlich teuer», erwähnte Airbus-Ingenieur **Detlef Reimers**. Für den A380 habe Airbus für eine Milliarde Euro einen neuen Flügel gebaut, damit der europäische Riesenvogel leiser fliegt. Die grössten Anreize für die Hersteller gingen von den Fluggesellschaften aus, welche auch **wegen lärm- und emissionsabhängigen Landtaxen** möglichst leise und saubere Flugzeuge fordern, schloss Detlef Reimers.

www.aerosuisse.ch

pd

AEROSUISSE



Air-Glaciers-Gründer und Chef Bruno Bagnoud (links) hat für sein Lebenswerk von Paul Kurus den «Aerosuisse Aviation Award» erhalten.

Award für Air-Glaciers-Gründer Bruno Bagnoud

Im Anschluss an das «Forum der Luftfahrt» verlieh Aerosuisse-Präsident Paul Kurus den diesjährigen Aviation-Award an den Walliser Bruno Bagnoud für sein Lebenswerk im Dienst der Luftfahrt. Er hat zusammen mit dem legendären **Hermann Gelger** 1965 die Air Glaciers gegründet und mit einer Alouette III auf eigenes Risiko erste Rettungsflüge durchgeführt. Heute beschäftigt Air Glaciers 130 Personen, setzt 26 Helikopter und acht Flugzeuge ab acht verschiedenen Basen in der Westschweiz ein. Im Wallis nimmt sie die Funktion der Rettungsflugwacht wahr.