

Es geht um das Tor zur Welt

Luftverkehr: Klima-Killer Nummer 1? Diese oft verwendete plakative Behauptung der Plafonierungs-Initianten entbehrt jeglicher Grundlage. Die Fliegerei-Gegner präsentieren der Bevölkerung Unwahrheiten und verlieren damit ihre Glaubwürdigkeit. Die neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse der Klimaforschung zeigt der Bericht eines unabhängigen Instituts, als Beirat und im Auftrag der UNO. Der Anteil der Luftfahrt an den globalen, von Menschen verursachten CO₂-Emissionen beträgt derzeit knapp 2 Prozent, das heisst, dass der zivile Luftverkehr auch mit 2 Prozent am weltweiten Verbrauch von fossiler Energie beteiligt ist. Am kürzlichen «Forum der Luftfahrt» erwähnte Professor U. Schumann vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt, dass die Luftfahrt nicht für das Ozonloch verantwortlich sei, wohl aber Kondensstreifen produziere. Die diesbezüglichen neuesten Erkenntnisse zeigen, dass die Klimawirkung der Kondensstreifen drei- bis viermal geringer ist als bisher angenommen. Operationelle Massnahmen der Airlines könnten Kondensstreifen mehrheitlich zum Verschwinden bringen, meinte Professor Schumann. Im Fokus der Klimaforschung sei auch die Stickoxydbelastung. Dass Flugzeuge in grossen Höhen durch Ausstoss von Stickoxyden auch zur Reinigung der Luft beitragen, wurde mit Erstaunen aufgenommen. Detaillierte Forschungsergebnisse werden mit grossem Interesse erwartet.

Dass die diktierten deutschen Anflugauflagen (DVO) ökologisch unsinnig sind, erwähnte Christoph Franz, CEO Swiss, mit folgenden Zahlen: Die Anflü-

ge auf den Flughafen Kloten dauern durchschnittlich fünf Minuten länger, was für jede Landung einen Zusatzverbrauch von 200 bis 300 Kilogramm Kerosin bedeutet. Auf ein Jahr berechnet führt dies für die Swiss-Flotte zu einem Mehrverbrauch an Treibstoff, was zusätzlichen CO₂-Emissionen von über 9000 Tonnen entspricht.

Trotz des geringen Anteils an der CO₂-Belastung durch die Luftfahrt wird mit grossen Investitionen auf verschiedenen Ebenen der Luftfahrtbranchen eine Verminderung der Belastung verfolgt. Seit 2006 wird der Linienluftverkehr durch den Bund ausdrücklich als Teil des öffentlichen Verkehrs anerkannt. Weder Schiene noch Strasse kennen solch diskriminierende Einschränkungen wie der Luftverkehr.

Es geht am 25. November nicht um «Mega-Hub-Träume», die «grössenwahnsinnige Fluglobby», oder um den «klimaschädlichsten Verkehrsträger», wie es die Plafonierung-Turbos und Fliegerei-Verneiner nennen. Es geht um die Wettbewerbsfähigkeit unserer Luftfahrt, und um den Wirtschaftsstandort Schweiz, wo zwölf der weltweit grössten Firmen ihren Hauptsitz haben dank guten Luftverkehrsverbindungen. Für die Schweiz ist der Flughafen Zürich das Tor zur Welt. Für den Grossteil der Welt ist der Flughafen Zürich das Tor zur Schweiz und zum Alpenraum.

Dieses Privileg und diese Chance müssen wir bewahren: Zweimal Nein, zur Plafonierungsinitiative und zum Gegenvorschlag der Regierung.

Max Bachmann, Kloten

