

Wachsen und umweltfreundlicher werden

«Forum der Luftfahrt» der Aerosuisse in Luzern

Die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs einerseits, die von ihm verursachten Umweltemissionen andererseits standen im Zentrum des am Donnerstag vom Schweizer Aviatik-Dachverband Aerosuisse in Luzern veranstalteten «Forums der Luftfahrt 2007».

met. Luzern, 27. September

34 Millionen Passagiere, 340 000 Tonnen Fracht, 400 000 Linien- und Charterflüge – mit diesen Zahlen unterstrich Jean-Daniel Gerber, Direktor des Staatssekretariates für Wirtschaft (Seco), die Bedeutung des Luftverkehrs für die Schweiz. Direkt gemessen trage die Aviatik 1,7 Prozent zum Bruttoinlandprodukt und 1,4 Prozent zur Gesamtbeschäftigung bei; die indirekten Effekte seien allerdings viel höher zu veranschlagen. Schon diese Zahlen allein, mahnte der Bundesvertreter, zeigten, wie wichtig es sei, dass die Schweiz ihre Wettbewerbsfähigkeit in der Verkehrsluftfahrt sorgfältig hüte. «Kloten» mit seinen von Deutschland verordneten Betriebsrestriktionen sei deshalb kein regionales Problem. Gerber empfahl, die wahren Verhältnisse im Auge zu behalten und darüber auch sachlich und präzise zu informieren. Und da müsse man die Nachbarn halt einfach daran erinnern, dass der Luftverkehr von und nach Zürich in der Schweiz 210 000 Anwohner einer Lärmbelastung von über 50 Dezibel aussetze, nördlich der Landesgrenze dagegen nur gerade 745 Personen.

3-Prozent-Beitrag zur Erderwärmung

Economiesuisse-Präsident Gerold Bühler warnte vor einer «Abnabelung der Schweiz vom Luftverkehr», die die extrem stark mit dem Ausland vernetzte Wirtschaft im Mark treffen würde. Gift wäre nach Auffassung des Schaffhauser FDP-Nationalrats die Annahme der Zürcher Plafonierungsinitiative. Ein Vergleich der europäischen Flughäfen mit Hub-Funktion zeige, dass in Zürich schon heute mit Abstand die restriktivste Nachtregelung gelte. Raymond Cron, Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (Bazl), sprach eine zweite Handlungsebene an: Um eine Marginalisierung zu verhindern, müsse sich die Schweiz

in den europäischen und weltweiten Luftfahrtgremien aktiv einbringen. Bisher sei das mit Erfolg geschehen. Als gefährlichste Wachstumsbremse diagnostizierte Cron die Kapazität der Flughäfen.

Das Thema Luftverkehr und Umwelt erörterte Professor Ulrich Schumann, Leiter des Instituts für Atmosphärenphysik am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt. Einerseits würdigte er die Anstrengungen der Branche zur Reduktion des Schadstoffausstosses: Der weltweite Verbrauch von Treibstoff sei seit 1991 deutlich weniger als halb so stark gewachsen wie die Transportleistung. Und doch sei der Beitrag der

Luftfahrt an das Klima nicht zu vernachlässigen, auch wenn er oft überschätzt werde. Man könne heute sagen, dass Flugzeuge um die 3 Prozent zur vom Treibhauseffekt erzeugten Erwärmung beitragen. Die mittlere Temperatur auf der Erde sei in 100 Jahren um 0,74 Grad Celsius gestiegen; ohne Luftverkehr läge der Wert um 0,02 bis 0,03 Grad tiefer. Schumann empfahl der Branche, sich für den Handel mit Emissionszertifikaten zu engagieren. Weil weit und breit keine Alternative zum Verbrennungstriebwerk in Sicht sei, müsse in anderen Bereichen fossiler Treibstoff eingespart werden, wenn die Luftfahrt weiter wachsen solle.

Noch viel Sparpotenzial

Weiter gespart werden soll aber auch an der Quelle selber. Detlef Reimers von der Forschungs- und Technologieabteilung von Airbus Deutschland erläuterte die ehrgeizigen Ziele des europäischen Flugzeugbauers: bis zum Jahr 2020 eine 50-Prozent-Reduktion beim Lärm und beim CO₂-Ausstoss, bei den Stickoxiden gar um 80 Pro-



zent. In vielen Bereichen stecke noch Potenzial, doch werde dessen Realisierung immer teurer. Reimers nannte ein Beispiel: Beim neuen Grossflugzeug Airbus A380 habe man auf Verlangen des Erstbestellers Singapore Airlines die Tragfläche zu Kosten von einer Milliarde Euro nochmals komplett überarbeitet, damit London Heathrow auch während der Nachtstunden durchgehend angeflogen werden könne.