

# Die Luftfahrt nimmt Umweltbelastungen ernst

Der Luftverkehr verursacht zwar nur zwei Prozent der globalen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Trotzdem sind die Politik, die Flugsicherung, Airlines sowie 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 im Verkehrshaus Luzern.



Hochkarätige Podiumsrunde anlässlich des «Forum der Luftfahrt» der Aerosuisse in Luzern.

**F**ür Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus ist die Luftfahrt ein unverzichtbares Instrument für die wachsende Standortattraktivität der Schweiz, wie er vor rund 300 Fachleuten am Aerosuisse «Forum der Luftfahrt» ausführte.

## Wettbewerbsfähigkeit gefährdet

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 ins-

gesamt. Die deutschen Auflagen seien auch aus umweltpolitischer Sicht äusserst fragwürdig: «Diese Verordnung führt dazu, dass in der Schweiz 210000 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 Nationalrat Gerold Bührer 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 Nationalrat Bührer 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. Das Verkehrsdepartement und der Bundesrat seien gefordert, endlich eine klare und entschlossene Haltung einzunehmen.

### **Wenn nicht global, dann europäisch**

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 daran, dass wirksame Massnahmen weltweit eingeführt werden können: «China macht nichts, und die USA setzen allein auf den technologischen Fortschritt.» Deshalb sei es immer noch besser, europaweit Massnahmen zu treffen als gar nichts zu tun. Die grösste positive Umweltwirkung gehe aber

vom stetig steigenden Ölpreis aus. Damit würden die Airlines am meisten zum Treib-

stoffsparen bewegt.

### **Noch viel Potenzial vorhanden**

Dass der Luftverkehr nur zwei Prozent der weltweiten CO<sub>2</sub>-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 stehe 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 Potenzial 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. Deshalb darf er etwa rund um die Uhr in London-Heathrow landen. Die grössten Anreize für die Hersteller gingen von den Fluggesellschaften aus, welche auch wegen lärm- und emissionsabhängigen Landetaxen möglichst leise und saubere Flugzeuge fordern, schloss Detlef Reimers. pd

[www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch)



Jean-Daniel Gerber (ganz rechts), Direktor des Staatssekretariates für Wirtschaft (SECO): «Information ist wichtig, um die Desinformation zu bekämpfen.»



Aerosuisse Aviation Award 2007

**Bruno Bagnoud  
Air-Glacières-Gründer**

Im Anschluss an das «Forum der Luftfahrt» verlieh Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus den diesjährigen Aviation-Award an den Walliser Bruno Bagnoud für sein Lebenswerk im Dienst der Luftfahrt. Er hat zusammen mit dem legendären Hermann Geiger 1965 die Air Glacières gegründet und mit einer Alouette III auf eigenes Risiko erste Rettungsflüge durchgeführt. Heute beschäftigt Air Glacières 130 Personen, setzt 26 Helikopter und 8 Flugzeuge ab acht verschiedenen Basen in der Westschweiz ein. Im Wallis nimmt sie die Funktion der Rettungsflugwacht wahr.