

Genf: Je globaler das Emissionssystem, desto später wirkt es

Der dritte **Schweizerische Luftfahrtkongress** am Flughafen Genf stand ganz im Zeichen des **Klimaschutzes**. Einig waren sich die Fachleute, dass nur eine globale Lösung zum Erfolg führt, dies jedoch viel Zeit braucht. Die ICAO muss bis im Dezember 2009 einen konkreten Vorschlag unterbreiten, wie die Airline-Industrie weltweit mit dem Emissionshandel umgehen will. Schafft die Branche es bis dahin nicht, eine globale Lösung zu präsentieren, droht ihr die Gefahr eines Diktats der Politik. Zur **Finanzkrise** machten die Referenten vor den rund 250 Teilnehmern keine oder nur wage Aussagen. Allgemein wird von einem weiteren Wachstum des weltweiten Luftverkehrs im Bereich von fünf Prozent pro Jahr ausgegangen.

Nach Zürich im 2006 und Basel im 2007 fand der dritte schweizerische Luftfahrtkongress am 28. Oktober in Genf statt. **Economiesuisse, Aerosuisse, SIAA** und der **Flughafen Genf** sorgten für eine informative Veranstaltung im Palexpo. In seiner Eröffnungsrede unterstrich

Economiesuisse-Präsident **Gerold Bühner** den Stellenwert der Schweizer Luftfahrt, einerseits als Arbeitgeber für 150'000 Personen und als weltweite Anbindung für die Schweizer Wirtschaft. Er und diverse andere Redner lehnten auch klar und deutlich jegliche neuen Gebühren und Abgaben für die Luftfahrt ab. Diese würden dem luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates widersprechen, wonach die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt gewährleistet werden müsse.

Der Genfer Flughafendirektor **Robert Deillon** strich die Bedeutung des Flughafens Cointrin hervor. Er sprach aber auch als Präsident der **Swiss International Airports Associati-**

on SIAA, der Vereinigung der sechs Schweizer Linienflughäfen, die vergangenes Jahr insgesamt 37 Millionen Passagiere abgefertigt haben. In Sachen Umweltschutz kenne Genf beispielsweise lärm- und schadstoffabhängige Landegebühren und setze Hybridautos ein. Zudem reisten 35 Prozent der Passagiere mit dem öffentlichen Verkehr an. Dass der Swissair-Auszug aus Genf nach wie vor nicht verdaut ist, machte der Genfer Regierungsrat **François Longchamp** klar. Doch dank seiner neuen Strategie verbuche Cointrin



europaweit eine der grössten Wachstumsraten. Zudem pflege der Flughafen ein gutes Verhältnis mit den Anwohnern in der Schweiz und Frankreich. Genf sei als «Hauptstadt des Erdöls», als Sitz vieler internationaler Organisationen und Banken sowie als dynamischste Region der Schweiz auf gute Flugverbindungen angewiesen. Deshalb würden in zehn Jahren 15 Millionen Passagiere verzeichnet, heute sind es rund 11 Millionen. Damit dieses Wachstum bewältigt werden könne, brauche es landseitig eine bessere Bahn- und Strasseninfrastruktur, forderte Regierungsrat Longchamp.



Pierre Mirabaud, der Präsident der schweizerischen Bankiervereinigung, schien sein Referat bereits vor einigen Monaten vorbereitet zu haben, denn konkrete Aussagen zur aktuellen Finanzmarktkrise fehlten weitgehend. Er strich zwar die Bedeutung des Flughafens für die Banken in Genf heraus, insbesondere mit guten Flugverbindungen nach London und New York. Aber auch die Business Aviation sei für die Bankindustrie wichtig. Eine Videokonferenz könne die persönlichen Kontakte nicht ersetzen.





Besser ging **Gerry Timoney** auf die aktuelle Situation ein. Er ist der Ire mit Schweizer Wurzeln in der Geschäftsleitung von **SR Technics**. Seit Jahresbeginn seien 35 Airlines bankrott gegangen, weitere würden folgen. Dass dies schwierige Zeiten für die Luftfahrtindustrie bedeutet, ist ihm klar. SR Technics erarbeitet als grösster unabhängiger Maintenance-Anbieter mit seinen 4500 Mitarbeitern jährlich einen Umsatz von 1,85 Milliarden Franken. Obwohl die Besitzer von SRT aus Dubai und Abu Dhabi stammten, sei man auf die Schweizer Eigenschaften, wie Präzision, Qualität und Pünktlichkeit, stolz. «Swissness» lasse sich verkaufen, davon profitiere SRT. Trotz der gegenwärtig düsteren Situation rechnet er in Zukunft mit einem Wachstum von vier Prozent pro Jahr. Eine Herausforderung sei der weltweite Mangel an Mechanikern.

In der von **Kurt Schaad** geleiteten Podiumsdiskussion zum Thema «Klimawechsel – die Luftfahrtindustrie muss handeln» beteiligten sich der BAZL-Direktor **Raymond Cron**, **Emanuel Fleuti**, Head of Environmental Services am Flughafen Zürich, Professor **Ulrich Schumann**, Direktor des Institutes des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR), **Paul**

Steele von der IATA und **Mary Ellen Jones** vom Triebwerkhersteller Pratt&Whitney. Sie hatte zuvor die neue Gearfan-Technologie vorgestellt, die derzeit erprobt wird.

Dass die **globale Erwärmung** Realität ist und die Luftfahrt einen Teil, wenn auch einen kleinen, dazu beiträgt, darin waren sich alle einig. Einigkeit herrscht auch darüber, dass Umweltmassnahmen nur zum Ziel führen, wenn sie weltweit eingeführt werden. BAZL-Direktor Cron erwähnte, dass die Behörde eine globale Lösung befürworte. Ein europäisches Emissionshandlungssystem könne nur ein erster Schritt sein und Druck ausüben. Wichtig sei, dass sich die Luftfahrt weltweit auf Massnahmen einige, aber es eile, ansonsten würden diese von der Politik diktiert. Für technische Verbesserungen – wie neue Triebwerke oder Treibstoffe – sprach sich IATA-Vertreter Steele aus. Zudem könnten alleine in Europa mit einer **besseren Organisation der Flugsicherung** zwölf Prozent Emissionen gespart werden. Emanuel Fleuti beklagte das Schwarz-Peter-Spiel: «Alle sind sich einig, dass etwas getan werden muss. Aber es will niemand die Führung bei den vorgeschlagenen Massnahmen übernehmen.»

Als letzter Redner des Kongresses präsentierte **Brad Till** einen Boeing-Werbespot. Zum wochenlangen Streik und dem erneut verschobenen Erstflug der 787 war herzlich wenig zu hören, dafür viel über Boeings Markteinschätzung. Dieses Referat hätten sich die Veranstalter schenken können. Eine Öffnung des Podiumsgesprächs fürs Publikum wäre wünschenswerter gewesen. *Report Hansjörg Bürgi*

www.economiesuisse.ch



Fotos: htp

Am Podium beteiligten sich (von links): Kurt Schaad (Moderation), Paul Steele, Emanuel Fleuti, Raymond Cron, Mary Ellen Jones und Ulrich Schumann.