

Aerosuisse-GV: Luftfahrtbranche wird den CO₂-Ausstoss massiv senken

Die Schweizer Luftfahrtbranche sei sich ihrer Verantwortung bewusst und verpflichte sich, bis 2050 die Klimaneutralität zu erreichen, sagte Nationalrat **Thomas Hurter** an der Generalversammlung der Aerosuisse am 1. Oktober bei der Flugzeugwerke Pilatus AG in Stans. Neue Flugzeugflotten und die Beimischung von fossilfreiem Kerosin seien der Schlüssel zu dieser Transformation.

Obwohl die Luftfahrt von der Pandemie mit dem Einbruch des Passagierverkehrs hart getroffen ist, werde die Branche ihren CO₂-Ausstoss weiter reduzieren, hielt Aerosuisse-Präsident Hurter fest. Die Schweizer Fluggesellschaften **EasyJet Switzerland, Helvetic und Swiss** haben bereits vor der Corona-Krise ihre Flottenerneuerungen eingeleitet. Die Pandemie hat den Ersatz alter Flugzeuge durch leisere und schadstoffärmere beschleunigt. «In neue Flugzeuge zu investieren, kostet Geld. Das muss erst verdient werden», erinnert Aerosuisse-Präsident Thomas Hurter. Bereits heute sind die Schweizer Fluggesellschaften dem europäischen **Emissionshandelsystem EU-ETS** unterstellt und nehmen am weltweiten CO₂-Reduktionssystem **Corsia** teil. «Neben neuen Flotten ist nachhaltiges, **fossilfreies Kerosin** die Schlüsseltechnologie, um den CO₂-Ausstoss der Luftfahrt weiter zu vermindern», sagte Nationalrat Hurter. Doch sogenanntes SAF (Sustainable Aviation Fuel) ist heute bis zu viermal teurer als herkömmlicher Jet-Treibstoff. Vor diesem Hintergrund bereitet sich die Schweizer



Sie begrüßten die Aerosuisse-Mitglieder: Pilatus-CEO Markus Bucher und die Nidwaldner Landesstatthalterin Karin Kayser-Frutschi.

Luftfahrtbranche auf die Einführung einer **Beimischquote** vor. Diese soll ab 2025 EU-weit eingeführt werden, um Wettbewerbsverzerrungen und Tanktourismus unter den europäischen Airlines zu verhindern. Aerosuisse-Präsident Thomas Hurter hielt fest, dass die Schweiz als **Technologiestandort** für verschiedene Start-ups in diesem Bereich eine Vorreiterrolle übernehmen könne. Erste Kontakte mit Industrie und Politik sind bereits geknüpft.

Pilatus-CEO **Markus Bucher** begrüßte die Aerosuisse-Gäste als «Hausherr». Er freute

sich, dass die Pilatus-Flugzeuge derzeit sehr gefragt sind. Allerdings können dieses Jahr nur 80 PC-12 produziert werden, verkaufen könnte Pilatus eigentlich 130. «Doch uns fehlen rund 200 Mitarbeitende, speziell lizenzierte Flugzeugmechaniker», bedauerte Markus Bucher. Pilatus erwirtschaftet nur fünf Prozent seines Umsatzes in der Schweiz, 90 Prozent der Kosten fallen aber hier an. Auf dem an die GV anschließenden Rundgang konnten sich die Aerosuisse-Mitglieder selbst ein Bild von den prall gefüllten Produktionsstätten des schweizerischen Flugzeugherstellers machen.

Im Namen des Kantons Nidwalden wandte sich die Landesstatthalterin **Karin Kayser-Frutschi**, Vorsteherin der Direktion für Justiz und Sicherheit des Kantons Nidwalden, an die Aerosuisse-Mitglieder. Sie hob die Wichtigkeit der Luft- und Raumfahrtbranche als Innovationstreiber hervor. Zudem stellte sie die Auswirkungen der Luftfahrt auf das Klima in Relation: Die Schweizer Aviatik sei gerade mal für **ein Promille** des weltweiten CO₂-Ausstosses verantwortlich, sagte die «Mitte»-Politikerin. Im Gegensatz dazu sei aber die Luftfahrt für den Schweizer **Tourismus** und die **Exportwirtschaft** von grösster Wichtigkeit. Diese Worte stiessen bei den Aerosuisse-Mitgliedern auf sehr grosse Anerkennung.

In seinen Ausführungen zur aktuellen Lage erwähnte Aerosuisse-Präsident Thomas Hurter, dass das Passagieraufkommen in der Schweiz nach wie vor nur bei 50 Prozent gegenüber der Vor-Covid-Zeit liege. Auf den **Langstrecken** bleibe die Unsicherheit bestehen, die Öffnung der USA bilde einen Hoffnungsschimmer. Immerhin dürfe sich die **Business Aviation** über eine Rückkehr des



Aerosuisse-Präsident Nationalrat Thomas Hurter im Gespräch mit Mitgliedern, rechts Yves Alain Yersin, Executive Officer des Board of Airline Representatives Switzerland (BAR).



Die Produktionshallen der Flugzeugwerke Pilatus AG sind bis auf den letzten Platz gefüllt. Doch es fehlt an lizenzierten Mechanikern.

Geschäftsreiseverkehrs freuen. Erstes Ziel müsse die Wiedererlangung der Reisefreiheit sein. Dazu müsse ein risikobasierter Ansatz sowie Impfungen und Testungen mit einem digitalen Nachweis dienen. Allerdings würde die Schweiz noch nicht alle von der WHO zugelassenen Impfstoffe anerkennen, was dem Tourismus abträglich sei. Immerhin konnte für

Transitpassagiere eine Regelung gefunden werden.

Aus dem Vorstand zurückgetreten sind **Bruno Giger** (Swiss ASD), **Peter Guggenbach** (RUAG Space), **Markus Kälin** (Pilatus), **Thomas Koller** (Aviationsuisse), **Claudio Lagnani** (SVFB), **Bernhard Müller** (Luftwaffe), **Willy Ruf** (Swissport) und **Jean-Pierre Tap-**

py (Swiss). Neu in den Aerosuisse-Vorstand Einsitz nehmen **Balz Albertin** (Geschäftsführer SVFB), **Thomas Frick** (Swiss), **Urs Loher** (Thales Suisse SA), **Peter Merz** (Luftwaffe), **Chris Rambousek** (Pilatus), **Andreas Schürer** (Aviationsuisse) und **Bruno Stefani** (Swissport).

Fotoreport Hansjörg Bürgi

www.aerosuisse.ch

Vernehmlassung zur Passagierbeschränkung auf historischen Flugzeugen

Am 23. September hat das BAZL die Vernehmlassung zur Teilrevision der Verordnung über die Lufttüchtigkeit von Luftfahrzeugen der **Sonderkategorie «Historisch»** gestartet. Bis zum 25. Oktober hatten die Betroffenen Zeit, Stellung zu nehmen. Dazu eingeladen wurden die Aerosuisse, der Aero Club der Schweiz, die Antique Airplane Association of Switzerland (AAA), die AOPA Switzerland, die Ju-Air in Dübendorf, die Immo Norse AG (Super Constellation), das Fliegermuseum Altenrhein, die Adventurebase GmbH aus Rehetobel und die AMPA aus Lausanne.

Auslöser für diese Revision war der Absturz der **Junkers Ju-52** am 4. August 2018, bei dem 20 Menschen ums Leben kamen. Obwohl der SUST-Bericht zum Schluss kommt, dass die Ursache nicht bei technischen Unterlassungen, sondern viel mehr im menschlichen Bereich liegt, hält das BAZL fest, dass ein Grossteil der Feststellungen der SUST sich auf Themenkreise beziehe, welche direkt oder indirekt mit dem Betrieb von «in die Jahre gekommenen» Flugzeugen verknüpft seien. Deshalb hat die Aufsichtsbehörde einen **Massnahmenkatalog** erstellt, mit dem den spezifischen Risiken des Betriebs von «alten» Flugzeugen Rechnung getragen werden soll. Einige dieser Massnahmen bringen erhebliche Eingriffe in die bisherige Normenstruktur und das Ge-

samtsystem mit sich. Allerdings konnte das BAZL die erforderlichen Abklärungen noch nicht alle abschliessen. In einem ersten Schritt soll deshalb nur der **Personentransport** mit solchen Flugzeugen strenger reguliert werden. Damit würden zeitnah erste grundlegende Massnahmen im Zusammenhang mit den Erkenntnissen aus dem Unfallbericht getroffen, hält das BAZL in seinen Erläuterungen fest.

Die wohl einschneidendste Massnahme betrifft die **Anzahl Passagiere**, welche in Zukunft noch an Bord von historischen, in der Schweiz registrierten Flugzeugen befördert werden dürfen: nämlich nur noch deren sechs. Maximal will das BAZL neun Personen mitfliegen lassen, drei davon als Crew.

Wie in der Ausgabe 01/2021 von SkyNews.ch dargelegt, wäre ein Betrieb der sich mittlerweile in Deutschland befindenden **Super Constellation** mit nur sechs Passagieren unmöglich, weil so die Kosten in keiner Weise gedeckt werden können. Neben der «Super Connie» wäre einzig noch die sich bei den **Junkers Flugzeugwerken** in Altenrhein im Aufbau befindende Junkers Ju-52 HB-HOS betroffen. Allerdings sind die Junkers Flugzeugwerke gemäss BAZL-Verteiler gar nicht zu einer Stellungnahme eingeladen worden.

Hansjörg Bürgi