

Goldesel Luftfahrt



Die Blockade der Strasse von Hormus zeigt, dass die Luftfahrt den Öltanker auf einer der wichtigsten Handelsrouten der Welt zwar nicht ersetzen kann – als Alternative für hochwertige und dringende Waren für die Lieferketten unserer Wirtschaft ist sie aber unverzichtbar! Mit Blick auf die Beratung des revidierten Luftfahrtgesetzes in der Sommersession des Nationalrates muss die Politik

jetzt zeigen, dass sie sich der Bedeutung der Luftfahrt als kritische Infrastruktur unseres Landes bewusst ist, wenn es darum geht, die Betriebszeiten der Landesflughäfen im Gesetz zu verankern.

Die heutigen Betriebszeiten werden regelmässig in den verschiedenen Bewilligungs- und Beschwerdeverfahren angefochten. Das Resultat sind jahrelange Verfahren, unnötige Verzögerungen bei der Einführung wichtiger Sicherheitsmassnahmen und fehlende Rechtssicherheit für Investitionen in die Modernisierung der Flughafeninfrastruktur. Die Sicherung des Status quo der Betriebszeiten im Luftfahrtgesetz

für die Leistungsfähigkeit unserer Landesflughäfen ist die halbe Miete. Das grosse Ganze steht auch auf dem Spiel: Die Politik sieht die Luftfahrt je länger, je mehr nicht mehr als Wachstumsmotor und Standortfaktor für unsere Wirtschaft, sondern stattdessen wahlweise als Goldesel oder als Klimasünder und störende Lärmquelle. Mit Blick auf die Revision der Lärmschutzverordnung und dem CO₂-Gesetz für die Zeit nach 2030 träumen nicht wenige Politiker von autoritären Formen des Verbots, der Vorschrift und des Verzichts. Die Allzweckwaffe sind wieder einmal Lenkungsabgaben auf Flugtickets, um die Nachfrage nach Luftverkehr zu drosseln und Nachtzüge zu subventionieren inklusive eines 100-Franken-Gutscheins für jeden Schweizer, um sich ein Zugticket zu kaufen.

Wir müssen aufpassen, dass wir in der Luftfahrt nicht das zerstören, was unsere Grossväter aufgebaut haben. Die Schweiz hat es noch in der Hand, es nicht so weit kommen zu lassen. In diesem Zusammenhang muss auch das BAZL mit seiner neuen Direktorin mehr Verantwortung übernehmen, wenn es darum geht, die Regulierung aus Europa mit Augenmass und maximaler Ausnutzung des nationalen Handlungsspielraums für unseren Luftverkehrsstandort umzusetzen. Die Luftfahrt ist weit mehr als Mobilität – sie ist das Rückgrat der modernen Schweiz.

Nationalrat Thomas Hurter, Präsident Aerosuisse



Bild: Eugen Büngler

Die Betriebszeiten des Flughafens Zürich gehören bereits heute zu den restriktivsten überhaupt für einen Hub-Airport. Eine weitere Beschränkung hätte gravierende Folgen für die Netzwerkplanung der Airlines und würde zahlreiche Verbindungen gefährden.