

**KLUG
CESAR
COTAS**

- Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit
- Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable
- Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute

FLAB

13. Juni 2021
Ja zum CO₂-Gesetz!

FRISCHE
LUFT
ALS
BÜRGERRECHT

Editorial

Der Flugverkehr steckt gerade in seiner grössten Krise überhaupt. Es sei darum die Frage erlaubt, wie es denn in Zukunft mit der Fliegerei weitergehen soll. Der ungesunde Race-to-the-bottom, die Kannibalisierung der billigen Flugangebote und die stets schlechter werdenden Arbeitsbedingungen wären auch ohne Corona keine Zukunftsstrategie mehr gewesen. Und warum sich Flugverkehr nicht mit Klimaschutz vereinen lässt, muss man heute zum Glück niemanden mehr erklären. Der Flugverkehr muss sich zwingend auf einem nachhaltigen Niveau stabilisieren und so viele Flugreisen wie nur irgend möglich sollten per Bahn zurückgelegt werden. Es ist darum sicher keine schlechte Idee, wenn Arbeitnehmer*innen in der Flugbranche darin unterstützt werden, sich auf andere Verkehrsträger umschulen zu lassen.

Apropos Zug statt Flug: Hier liegt immer noch ein gewaltiges Potential brach. Wir Schweizer*innen sind ein Volk von Vielfliegern. Wenigstens war das vor Corona so. Dabei liegen 80% der angeflogenen Destinationen in Europa und könnten problemlos mit dem Zug erreicht werden. Hier muss nun dringend ein Umdenken stattfinden, aber die alternativen Angebote müssen gleichzeitig auch stark ausgebaut werden. Fliegen war vor Corona geradezu obszön billig. Mit der Einführung einer Flugticketabgabe im CO₂-Gesetz wird hier ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung gemacht. Zudem wird ein Teil der Gelder, die durch die Flugticketabgabe eingenommen werden, in das Nachtzugsnetz investiert. Weitere Schritte müssen aber zusätzlich folgen, wie zum Beispiel eine internationale Kerosinbesteuerung. Durch die Verlagerung von Flugreisen auf den Zug können nämlich enorme Treibhausgasemissionen eingespart werden, die positiven Effekte für unser Klima sind eklatant. Und Corona hat uns auch noch etwas gelehrt: Nicht jede Sitzung muss tatsächlich physisch vor Ort ausgeführt werden. Vieles (aber nicht alles!) geht auch per Videokonferenz. Das spart den Reiseweg ganz ein.

Bitte helfen Sie darum tatkräftig mit, dass das CO₂-Gesetz im Juni eine klare Mehrheit erhält. Es ist vermutlich für lange Zeit die einzige Chance, dass in der Schweiz eine Flugticketabgabe eingeführt wird. Packen wir sie!



Priska Seiler Graf
Nationalrätin
Co-Präsidentin KLUG



Geschichte & Auflösung SSF – Zukunft KLUG

32 Jahre SSF Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen

Kurze Entstehungsgeschichte des SSF

Der Schweizerische Schutzverband gegen Flugemissionen (SSF) wurde am 19. Mai 1989 als überparteilicher Verein gegründet, um als Dachorganisation für regionale Schutzverbände die negativen Auswirkungen des rasant wachsenden Flugverkehrs in der Schweiz wirkungsvoll zu bekämpfen. Verschiedene Schutzgruppen um regionale und zivile Flugplätze und Militärflugplätze hatten damals eine Zusammenarbeit gesucht. Auf Initiative der 1981 gegründeten Aktion gegen Fluglärm Altenrhein (AgF) wurde dann so der SSF auf die Beine gestellt. Der ungebremsten Ausweitung des Flugverkehrs und der damit verbundenen Umweltbelastung sollte ein Riegel geschoben werden. In Artikel 2 der SSF-Statuten, dem Zweckartikel, ist festgehalten:

«Der Verein bekämpft die schädlichen und lästigen Auswirkungen des Flugverkehrs. Er koordiniert lokale und regionale Organisationen, welche gleiche oder verwandte Zielsetzungen verfolgen. Der Verein versteht sich als Umweltschutzorganisation im Sinne von Art. 55 des Umweltschutzgesetzes.»

Von Anfang an Mitglied beim SSF waren der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) als wichtige verkehrspolitische Kraft sowie rund ein Dutzend regionale Schutzverbände. Der SSF wurde von praktisch allen namhaften Umweltgruppierungen unterstützt. Während zu Beginn nur Organisationen SSF-Mitglied werden konnten, wurde Mitte der 90er Jahre die Mitgliedschaft auch auf Einzelpersonen ausgeweitet. Der schnell auf gegen 1000 Einzelmitglieder und Gönner/innen angewachsene Verein verschaffte sich so schnell eine finanziell solide Basis, um die

wachsenden Ausgaben für Werbe- und Informationskampagnen wie auch für juristische Abklärungen und Verfahren bestreiten zu können.

Gleiche Forderungen wie heute

Die vor über 30 Jahren aufgestellten politischen Forderungen und Ziele des SSF zur Bekämpfung der umweltbelastenden Flugemissionen sind aktueller denn je. Mit dem Unterschied, dass sie heute auf Grund der dramatisch fortschreitenden Klimaerwärmung weitgehend mehrheitsfähig geworden sind. Einige Beispiele (Auszug aus einem SSF-Flyer):

- **Kostenwahrheit im Luftverkehr:** «Überfällig ist die mindestens europaweite Besteuerung des Flugzeug-Treibstoffes. (...) Streichung aller Subventionen z.B. für den Flughafen-ausbau!»
- **Klimaschutz:** «Völlig im Widerspruch zum Klimaschutz steht der geplante Aus- und Neubau von Flughäfen. (...) Zu berücksichtigen ist vor allem der grosse, klimabelastende Faktor des Flugverkehrs. Neben dem Treibhausgas CO₂ die Emissionen an Stickoxyden und Wasserdampf in grosser Höhe...»
- **Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene:** «Sofortige Einstellung aller Kurzstreckenflüge bis 600 km. Verlagerung aller Flüge bis 1000 km auf die Bahn, ...»
- **Nachtflugverbot:** «Strenges Nachtflugverbot zwischen 22 Uhr und 7 Uhr.»

SSF-Sekretär Elias Stieger

Treibende Kraft beim Aufbau und Start des SSF war der in Thal (SG) aufgewachsene Elias Stieger. Fluglärm hat das Leben des erfolgreichen

Grafikers entscheidend geprägt und 1988 gezwungen, seinen Lebensmittelpunkt in Kaiserstuhl, in der Anflugschneise des Flughafens Zürich-Kloten gelegen, aufzugeben und in die Ostschweiz zurückzukehren. Die rasante Zunahme des unerträglichen, nervenzehrenden Fluglärms der überfliegenden Passagierjets verunmöglichte ein normales Leben und verdammt ihn Tag und Nacht zum Leben hinter geschlossenen Fenstern. Für Eli war es das Schlüsselerlebnis, sich künftig mit aller Kraft gegen die unaufhaltsame Zerstörung unseres Lebensraums durch den Flugverkehr zu stemmen. Zuerst in der AgF Altenrhein, dann zusätzlich im neu gegründeten SSF als engagierter Sekretär und Organisator.

Erfolgsprodukt SSF-FLAB

Elias Stieger war es auch, der dem SSF half, eine Vereinszeitung zu lancieren mit dem vielsagenden Titel **FLAB – FRISCHE LUFT ALS BÜRGERRECHT**. Nach dem gleichen Konzept der erfolgreichen FLABs der AgF, mit welchen der Schutzverband in Altenrhein schon seit vielen Jahren seine Anliegen und Lösungsvorschläge unter das Volk bringt.

Im März 1993 – vier Jahre nach Vereinsgründung – erschien die erste Ausgabe der SSF-FLAB, die seither zweimal pro Jahr erscheint, um seine Mitglieder, Mitgliederorganisationen und die Öffentlichkeit mit Detailinformationen und Hintergrundberichten rund um die Thematik Flugverkehr und Flugemissionen umfassend ins Bild zu setzen. Neben Stellungnahmen und Vernehmlassungen zu entsprechenden Gesetzesvorlagen wird in der FLAB seither auch über das aktuelle politische Geschehen in Bundes-

Fortsetzung nächste Seite



Ja zum neuen CO₂-Gesetz am 13. Juni 2021!

Nach dreijähriger Beratung in den Räten raufte sich das Parlament im Herbst 2020 auf der Grundlage eines Kompromisses zu einem neuen CO₂-Gesetz zusammen. Geblendet vom eigenen Profit haben die Strassen- und die Erdöllobby dagegen das Referendum ergriffen. Das letzte Wort hat am 13. Juni 2021 deshalb das Volk.

Das neue CO₂-Gesetz legt die Schweizer Klimapolitik bis 2030 fest. Es legt wichtige und notwendige Grundlagen zur Entwicklung eines effizienteren und sozialverträglichen Klimaschutzes. Zudem wird es sich positiv auf unsere Gesundheit auswirken. Deshalb wird es von der Koalition KLUG, den anderen Umweltorganisationen und einem Grossteil der Wirtschaft unterstützt.

Erste Massnahme für den Luftverkehr

Mit dem neuen CO₂-Gesetz werden die Bestrebungen des Pariser Klimaabkommens endlich in die gesetzlichen Grundlagen der Schweiz einfließen. Dabei geht es um das Ziel, die Klimaerwärmung unter 2 Grad zu halten und 1,5 Grad anzustreben. Dazu arbeitet die Schweiz darauf hin, bis 2030 die Treibhausgasemissionen gegenüber 1990 um 50 Prozent zu reduzieren. Drei Viertel dieser Reduktion muss auf dem Gebiet der Schweiz zustande kommen. Um dieses Ziel zu erreichen, sind Massnahmen in fast allen Bereichen vorgesehen. Zu den wichtigsten Neuerungen gehört eine Klimamassnahme, wie sie für den Luftverkehr erstmals vorgesehen ist, und zwar die Lenkungsabgabe auf Flugtickets.

Weshalb eine Lenkungsabgabe?

2018 entfielen auf den Luftverkehr 11 Prozent des Schweizer CO₂-Ausstosses, jedoch war dieser für 27 Prozent des Klimaeffekts verantwortlich¹. Auf dieses Niveau zurückzukehren stünde in völligem Widerspruch zu unseren Klimazielen. Allerdings wurde der Luftverkehr in der Schweizer Klimapolitik bisher völlig ausgeblendet. Auf internationaler Ebene setzt man im Wesentlichen auf Kompensationen oder auf den Emissionshandel, was aber ganz und gar unzureichend ist. Die Einführung einer Lenkungsabgabe auf Flugtickets ist denn auch die einzige wirkungsvolle Massnahme, die die Schweiz rasch einführen kann, um die Emissionen in diesem Bereich zu reduzieren. Indem die Leistungsab-

gabe die spottbilligen Flugpreise korrigiert, bildet sie einen ersten wichtigen Schritt zur Anpassung des Reiseverhaltens für unsere Klimaziele.

Wie funktioniert sie?

Auf jedem Flugticket wird je nach Distanz und Klasse eine Lenkungsabgabe von 30 bis 120 Franken erhoben. Vorgesehen ist auch eine Abgabe in der Höhe von 500 bis 3000 Franken für Privatflugzeuge, die beim Start mehr als 5700 Kilogramm wiegen. Mehr als die Hälfte dieser Einnahmen fliesst über Rabatte auf den Krankenkassenrechnungen bzw. via den AHV-Ausgleichskassen an die Bevölkerung und die Unternehmen zurück. Der Rest gelangt in einen Klimafonds, aus dem Massnahmen finanziert

«Die Mehrheit der Bevölkerung wird finanziell von der Flugticketabgabe profitieren»

werden, die es der Schweiz ermöglichen, ihre Treibhausgasemissionen zu senken und sich dem Klimawandel anzupassen. Vorgesehen sind unter anderem die Unterstützung der Nachtzüge sowie ökologischer Innovationen in der Luftverkehrsbranche.

Die Mehrheit profitiert finanziell

Ziel der Lenkungsabgabe ist es nicht, die Staatskassen zu füllen, sondern zu einer Verhaltensänderung anzuregen. Die Lenkungsabgabe auf den Flugtickets erreicht also gleich zweierlei: Zum einen ermutigt der Klimafonds Konstrukteure und Fluggesellschaften neue Technologien zu entwickeln und im Luftverkehr einzusetzen. Zum anderen entschädigt das System zur Vergütung der Bevölkerung all jene, die ökologischer unterwegs sind. Weil bloss eine Minderheit der Bevölkerung einen Grossteil des Luftverkehrs verursacht, erhalten die meisten Personen mehr Geld zurück, als sie für die Lenkungsabgabe auf den Flugtickets zusätzlich ausgeben werden². Je weniger man fliegt, desto besser wird man finanziell dastehen.

Mehr Nachtzüge

Dank dem neuen CO₂-Gesetz wird auch der Ausbau der Nachtzugverbindungen attraktiver. Denn der zum Teil aus der Lenkungsabgabe auf



Flugtickets finanzierte Klimafonds wird die Förderung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs unterstützen, darunter auch der Nachtzüge, und zwar mit einem Betrag von bis zu 30 Millionen Franken pro Jahr. Im Wissen darum, dass 80 Prozent der Passagiere in der Schweiz das Flugzeug für eine innereuropäische Zieldestination benötigen, ist diese Unterstützung sehr willkommen. Ausserdem haben Nachtzüge eine immer grössere Nachfrage. Die SBB haben bereits die Inbetriebnahme neuer Verbindungen Richtung Amsterdam, Rom und Barcelona in Aussicht gestellt. Allerdings hängen dieser Ausbau und künftige weitere Angebote von der Unterstützung vom Klimafonds ab.

Gut für unsere Gesundheit

Dank der Flugticketabgabe und der verschiedenen Massnahmen, die das neue CO₂-Gesetz vorsieht, wird sich die Lebensqualität vieler Menschen verbessern. Weniger Flugverkehr, weniger laute Verbrennungsmotoren oder weniger rauchende Schornsteine gehen Hand in Hand mit besserer Luftqualität und weniger Lärm. Was dem globalen Klima hilft, nützt uns in der Schweiz ganz direkt!

Ja zum neuen CO₂-Gesetz!

Auch wenn die Lenkungsabgabe auf Flugtickets vielleicht nicht ambitioniert genug ist – die Obergrenze ist zu tief angesetzt und Transfer- und Transitpassagiere unterliegen nicht der Abgabe – so ist sie doch ein erster wesentlicher Schritt, um die Schweiz mit den deklarierten Klimazielen in Übereinstimmung zu bringen. Wird die Vorlage am 13. Juni abgelehnt, steht die Schweiz ohne Klimapolitik da, bis sich das Parlament wieder auf einen Kompromiss einigt. Im Hinblick auf den Klimanotstand können wir uns das schlicht nicht leisten. Deshalb empfiehlt Ihnen die Koalition KLUG, unbedingt für das neue CO₂-Gesetz zu stimmen.

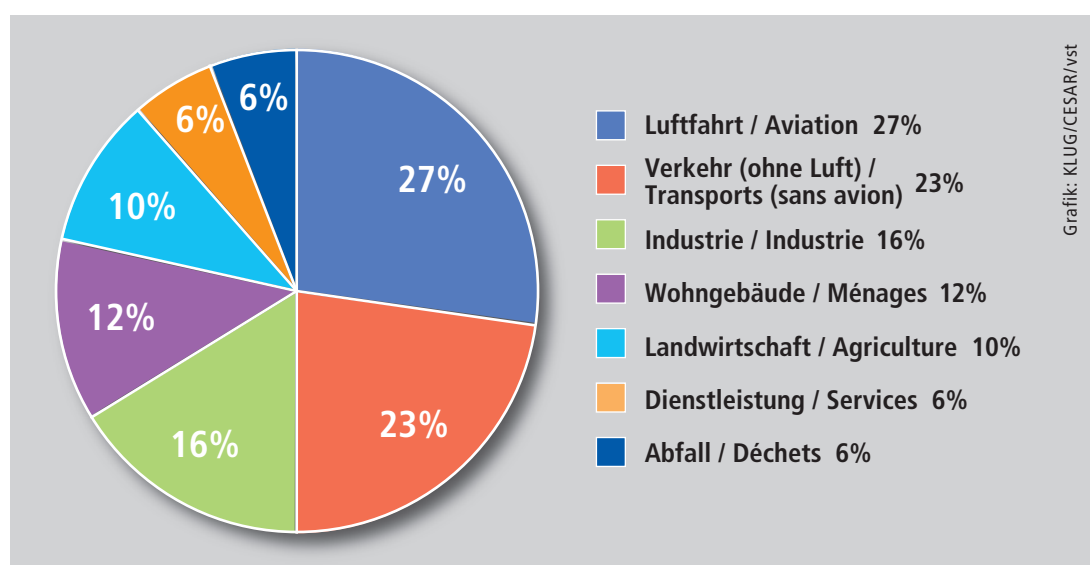
Yves Chatton, KLUG / CESAR

Zusätzliche Informationen zur Kampagne für das neue CO₂-Gesetz:

www.klimaschutz-ja.ch

- 1 Siehe Grafik unten links
- 2 Laut der Grundlagenstudie Flugticketabgabe Schweiz – 2. Version (2020) von Sotomo werden bis zu 90 Prozent der Bevölkerung finanziell besser wegkommen.

Mehr als ein Viertel des Schweizer Klimaeffekts! Plus d'un quart de l'impact climatique de la Suisse!

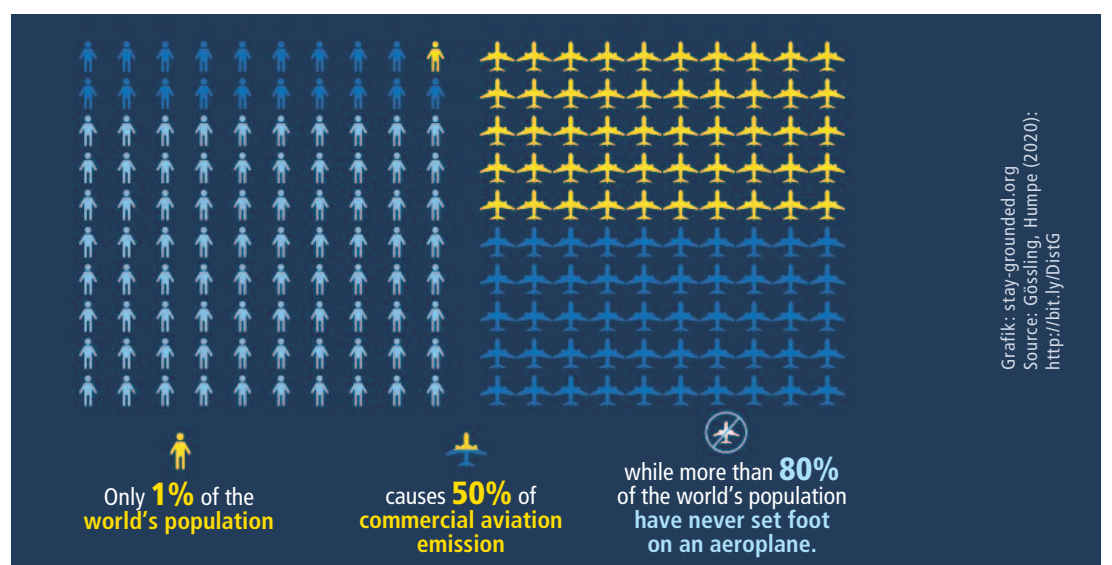


Zusätzlich zum CO₂ stossen Flugzeuge weitere klimarelevante Schadstoffe aus, darunter Wasserdampf und Stickoxide. Bis anhin kalkulierte KLUG die Auswirkungen der Fliegerei auf das Klima, indem die CO₂-Emissionen zum Einschliessen der anderen Schadstoffe verdoppelt wurden. Zwei kürzlich vorgelegte Studien kommen allerdings zum Schluss, dass diese anderen Schadstoffe zwei Drittel des vom Flugverkehr ausgehenden Klimaeffekts ausmachen und dass man die CO₂-Emissionen deshalb verdreifachen müsste^{1,2}. Dann entfielen also 2018 auf den Luftverkehr 11 Prozent des CO₂-Ausstosses, aber er war für 27 Prozent des Schweizer Klimaeffekts verantwortlich³.

Outre le CO₂, les avions émettent aussi d'autres composants qui affectent le climat tels que la vapeur d'eau ou les oxydes d'azote. Jusqu'à présent, CESAR calculait l'impact climatique de l'aviation en multipliant les émissions de CO₂ par deux pour inclure ces autres composants. Mais deux études récentes concluent que ces autres composants causent deux tiers de l'impact climatique de l'aviation et qu'il faudrait donc multiplier les émissions de CO₂ par un facteur de 3^{1,2}. En conséquence, le transport aérien a émis 11% des émissions de CO₂ en 2018³, mais il était à l'origine de 27% de l'impact climatique de la Suisse.

Yves Chatton, KLUG / CESAR

Flugreisen bleiben ein Luxus Le voyage en avion reste un luxe



Weltweit ist der Luftverkehr für 5,9 Prozent der Klimaerwärmung verantwortlich⁴. Für sich allein betrachtet, scheint dieser Effekt nicht ins Gewicht zu fallen, aber dabei geht vergessen, dass mehr als 80 Prozent der Menschen noch nie ein Flugzeug bestiegen haben⁵. 2018 verursachte gerade mal 1 Prozent der Weltbevölkerung die Hälfte der Luftverkehrsemissionen⁶. Dieses Verhältnis veranschaulicht die Klimaungerechtigkeit in aller Deutlichkeit.

Au niveau mondial, le trafic aérien est responsable de 5,9% du réchauffement climatique⁴. Considéré seul, cet impact semble moindre, mais c'est oublier que plus de 80% des gens ne sont jamais montés dans un avion⁵. En 2018, seul 1% de la population mondiale était à l'origine de la moitié des émissions du transport aérien⁶. Ces rapports illustrent très bien l'injustice climatique qui règne dans ce secteur.

Yves Chatton, KLUG / CESAR

- 1 Lee et al (2020). The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018
- 2 EASA report for European Commission, (2020). Updated analysis of the non-CO₂ climate impacts of aviation and potential policy measures pursuant to the EU Emissions Trading System Directive Article 30(4)
- 3 Bundesamt für Umwelt (BAFU). Entwicklung der Treibhausgas in der Schweiz

- Office fédéral de l'environnement (OFEV). Evolution des émissions de Gaz à effet de serre de la Suisse Stay Grounded (2020). It's about more than just CO₂
- Institute for European Environmental Policy (09.10.20): Linking aviation emissions to climate justice
- Stefan Gössling, Andreas Humpe (2020). The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change

Wird der Militärflugplatz Dübendorf zum «Airfield City Zürich»?

Sachplanung des Bundes: Marschhalt

In den FLAB-News Frühling 2020 berichteten die Herren Oliver Müller und Burkhard Huber von der «IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN» über den Marschhalt bei Sachplanung des Bundes. Gemäss Bundesamt für Justiz tauchten bei der Planung der Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld wichtige Fragen auf, die bisher nicht berücksichtigt wurden. Der Bund zog deshalb die Notbremse. Der Zwischenhalt sollte dazu dienen, ungelöste Aspekte der Sicherheit einerseits und die fehlenden Überflugrechte andererseits zu überprüfen und einer befriedigenden Lösung zuzuführen. Die erkannten Probleme erlaubten es nicht, im Sachplanverfahren SIL/SPM weiterzufahren, nachdem im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens auch diese Themen in Zusammenhang mit der 4. Piste für den Flughafen Kloten und der Vereinigung der Flugräume genannt worden sind. *Ist das eine Bruchlandung der 4. Piste, fragt sich der VFSN? Ist die Gefahr der Südstarts des Flughafens Kloten damit gebannt?*

Urteil Verwaltungsgericht:

Aufhebung kantonaler Gestaltungsplan

Im Juli 2020 dann der Entscheid des Verwaltungsgerichtes des Kantons Zürich: Es hebt den von der Baudirektion des Kantons Zürich kantonalen Gestaltungsplan Innovationspark Zürich IPZ auf. Auf dieses Urteil reagiert der Regierungsrat des Kantons Zürich mit einer Doppelstrategie. Einerseits zieht er das Urteil der letzten kantonalen Gerichtsinstanz an das Bundesgericht weiter. Andererseits beschliesst er einen Plan-B mit einem Neustart der Planungsarbeiten. Die Stiftung Innovationspark Zürich, die HRS Investment AG und die Arealentwicklung IPZ AG erheben ihrerseits ebenfalls Beschwerde an das Bundesgericht. Die beiden Beschwerdeverfahren sind noch hängig. *Ist das IPZ nun auf dem Abstellplatz? Was bedeutet der Doppelentscheid für die Lärmentwicklung im Süden, fragt sich der VFSN.*

Regierungsrat startet Plan-B

Um den Plan-B zu realisieren, hat der Regierungsrat eine Projektorganisation auf die Beine gestellt und ihr den Auftrag erteilt, eine Gesamtschau inklusive Aviatik über den ganzen Raum des Militärflugplatzes zu erstellen. Der Militärflugplatz Dübendorf ist bekanntlich immer noch im Eigentum der Schweizerischen Eidgenossenschaft und wird durch diese betrieben. Die Gesamtschau, die in einem Synthesebericht dargestellt werden soll, soll – so die Vorgabe der Zürcher Regierung – die Grundlage für die richt- und nutzungsplanerischen Entscheide von Gemeinden, Region und Kanton und deren Folgeplanungen bilden. *Kommt im Plan-B wieder die 4. Piste mit einer ausgeprägten Erweiterung des Fluglärnteppichs auf den Tisch, fragt sich der VFSN.*

Bundesrat stellt Sachplanverfahren ein

Am 14. Oktober 2020 teilte der Bundesrat mit, dass das laufende Sachplanverfahren für die Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld mit Bundesbasis eingestellt wird. Grund sei die stark veränderte Ausgangslage. Es sei deshalb nicht realistisch, weiter am bisherigen Konzept der Zivillaviatik festzuhalten. Er hat deshalb das UVEK und das VBS beauftragt, sich stattdessen am konzeptionellen Neustart des Planungsprozesses im Kanton Zürich zu beteiligen. Gleichzeitig hat er die Zusammenarbeit mit der Flughafen Dübendorf AG beendet. *Daraus folgert der VFSN, dass einerseits für die 4. Piste kein direktes Bundesinteresse mehr besteht und dass andererseits eine kantonale Konsenslösung für eine aviatische Umnutzung des Bundeseigentums vorausgesetzt wird. Für den VFSN ist es von hoher Bedeutung, dass im Endergebnis dieser Interessenslage Rechnung getragen wird: keine 4. Piste, keine Südabflüge, Beibehaltung des militär-aviatischen Flugbetriebes und Verzicht auf eine Zerstückelung der strategischen Landreserve des Bundes.*

Hektische Aktivitäten

Der Entscheid des Bundesrates hat hektische Aktivitäten ausgelöst, wie etwa

- Öffentliche Ausschreibung der Groberschliessung Parkway durch die Baudirektion
- Publikation Wertschöpfungsstudie IPZ durch BAK Basel
- Erarbeitung Natur- und Erholungskonzept durch die Anrainergemeinden und die kantonalen Naturschutzorganisationen
- Baugesuch Wangenstrasse 70 (Bauherrschaft Arealentwicklung IPZ AG, Investorin/Vermieterin HRS Real Estate AG, Mieterschaft Startbahn 29)
- Feierabendgespräch Biodiversität Militärflugplatz und Umgebung durch Verein IDEA Flugplatz Dübendorf
- Vereinsgründung «Think Tank Airfield City Dübendorf, Zürich» durch Personen der Zivil- und Militärluftfahrt
- Anpassung Agglomerationsprogramm.

Der VFSN erwartet, dass die neu gestarteten Planungsarbeiten «state-of-the-art» durchgeführt werden und nicht durch vorgezogene Massnahmen unterlaufen werden. Transparenz, Diskurs und Partizipation der betroffenen Bevölkerung verstehen sich von selbst. Zu vermeiden ist: alter Wein in neuen Schläuchen. Totalen Widerstand gibt es, wenn von der Regierung die 4. Piste als «Airfield City Zürich» eingeführt werden soll.

Cla Semadeni, Vorstand VFSN
Verein Flugschneise Süd – NEIN
Dübendorf

Basel-EuroAirport

Ist der EAP ein Flughafen für die Region?

Flughäfen und Fluggesellschaften sind von der Corona Pandemie stark betroffen. Im Jahr 2020 verzeichnete der EuroAirport 2,6 Millionen Passagiere, was einem Rückgang des Passagierverkehrs um 71 Prozent gegenüber 2019 entspricht. Während der Weihnachtszeit 2020 war allerdings am EAP eine erhöhte Anzahl Flugbewegungen festzustellen. Eine genauere Analyse zeigte, dass es sehr viele Flüge von und nach Kosovo gab.

Ein Beispiel: Von den gesamthaft 55 Abflügen am Samstag, 19. Dezember 2020 hatten 15 (27%) die Destination «Pristina»! Hier die Details dieses Tages:

Zeit	Nach	Fluggesellschaft	Flugnr.
06:00	Pristina	Enter Air	E46053
07:00	Pristina	Air Mediterran	MV1801
07:30	Pristina	easyJet	DS1187
09:00	Pristina	Air Mediterran	MV1803
09:00	Pristina	Wizz Air	W67788
11:50	Pristina	Enter Air	E46051
14:00	Pristina	Air Mediterran	MV1805
14:15	Pristina	ALK Airlines	V06210
14:15	Pristina	Air Mediterran	MV1809
15:30	Pristina	GP Aviation	IV162
17:00	Pristina	easyJet	DS1189
18:20	Pristina	GP Aviation	IV4358
20:30	Pristina	ALK Airlines	V06206
21:15	Pristina	GP Aviation	IV128
21:55	Pristina	Air Mediterran	MV1807

Am Freitag, 18.12.2020 gab es 11 Flüge nach Pristina und am Sonntag, 20.12.2020 kamen weitere 10 dazu. Ähnliche Daten waren während ca. 2-3 Wochen zu beobachten. Extrapoliert man diese Zahlen auf die gesamte Ferienzeit, so erhält man, selbst bei Annahme einer tiefer als üblichen Flugzeugauslastung, eine Gesamtpassagierzahl im fünfstelligen Bereich. Wenn man bedenkt, dass in BS und BL zusammen nur ca. 6'000 Kosovaren leben, so wird schnell einmal klar, dass der EAP viele Passagiere aus einem breiteren Umkreis angelockt hat. Im Vergleich: Am Flughafen Zürich wurden am 19. Dezember 2020 nur 7 Abflüge nach Pristina registriert.

So viel zum Thema «EAP = ein Flughafen für die Region». Diese Zusatzflüge haben der Region wenig finanziellen Mehrwert gebracht, jedoch die Umwelt der Agglomeration Basel mit Lärm und Ultrafeinstaub belastet.

In einer Krisenzeit, in welcher viele Mitarbeiter des EAP um Ihre Stelle fürchten müssen, kann man für solche Zusatzflüge Verständnis haben. Es ist allerdings anzunehmen, dass ohne gesetzliche Limitierungen ein gewinnorientiertes Unternehmen wie der EAP auch in guten Zeiten nicht auf zusätzliche Einkommen verzichtet. Führt man zum Beispiel den Bahnschluss ein, macht man es entfernten Passagieren einfacher, den Billigflughafen Basel auch von ausserhalb der Region zu erreichen. Ein «immer mehr» auf Kosten der Umwelt und Anrainer kann es jedoch nicht geben. Die Zeit für ein Umdenken ist jetzt!

Renato Rossi, Vizepräsident
Schutzverband der Bevölkerung
um den Flughafen Basel-Mülhausen

Bern-Belp

Bericht aus Bern

Strategiewechsel am Flughafen Bern

Der Flughafen Bern darbt. Die hochfliegende Vision, den Flughafen Bern mit dem Neubau eines grosszügigen Aviation-Centers, neuen Rollwegen und Abstellplätzen für ein Dutzend Flugzeuge auszubauen, scheint ins Straucheln zu geraten. Zwar dürfte der satellitengestützte Südflug, zu dessen Realisation die Luftraumplanung verändert wird und der bis vor Bundesgericht bekämpft wurde, im Verlauf des Jahres Realität werden, aber die weiteren Ausbaupläne scheinen stark zu schrumpfen. Jüngst bietet der Flughafen Bern sogar einen Teil der Landfläche, auf welcher die erwähnten Bauten hätten entstehen sollen, der Segelfluggruppe Bern an. Dies notabene um die Belastung des in finanzieller Schieflage befindlichen Flughafens zu reduzieren.

Die Segelfluggruppe Bern, bis vor kurzem an den Rand des Flughafens und ihrer Betriebsmöglichkeit gedrängt, will die Gunst der Stunde nutzen. Auf dem vom Flughafen Bern angebotenen Gelände möchte die SG Bern ein Windstartprojekt einrichten. Die ökologisch interessante Variante dürfte am Flughafen Bern zweifellos auch als «grüne Etiket» Verwendung finden.

FlyBair begibt sich in den Tiefschlaf

Die flughafennahe virtuelle Airline FlyBair, die 2019 in einer medial gross angelegten Spendenaktion 1,6 Mio. Franken Kapital gesammelt hat, liess im März verlauten, 2021 vermutlich keine Flüge durchzuführen. Im vergangenen Jahr flog FlyBair zwischen Mai und August verschiedene Feriendestinationen rund ums Mittelmeer an, wurde durch die Pandemie jedoch ausgebremst und steht seither praktisch still. Die vom Flughafen Bern zur Verfügung gestellte Belegschaft ist zurzeit in Kurzarbeit. Von den 1,6 Mio. Franken an gesammeltem Startkapital ist gemäss Geschäftsbericht zwischenzeitlich rund die Hälfte aufgebraucht! Zudem steckt die junge Airline im Zusammenhang mit bei Helvetic als Flugoperator eingekauften Leistungen bereits in einem Betreibungsverfahren.

Strukturerhalt mit öffentlichen Geldern unbeachtet negativer Wertschöpfung

Der Flughafen Bern, klassifiziert als Regionalflughafen, wird als öffentlicher, internationaler Flughafen mit entsprechender Öffnungszeit von morgens früh bis abends spät betrieben: Das bedeutet erhebliche Aufwendungen für Personal und Anlagen für Abfertigung, Unterhalt, Flugsicherung, Sicherheit, Feuerwehr, Pistenunterhalt, Fuel-Service usw. In der Jahresrechnung 2019 schreibt der Flughafen ein Defizit von 1 Million Franken. Seit der Pandemie befindet sich das Personal (zurzeit noch 38 Vollzeitstellen) in Kurzarbeit. Seit dem Konkurs von SkyWork gab es kaum mehr ein Angebot von öffentlich buchbaren Flügen ab Bern. 2021 wird kaum anders aussehen, FlyBair hat das eben bestätigt. Trotz fehlender Wertschöpfung, bei Berücksichtigung von Konkursen gar mit negativer Wertschöpfung, wurde in Vergangenheit und wird auch aktuell öffentliches Geld für den Erhalt dieser stark überdimensionierten Struktur bereitgestellt.

Jüngstes Beispiel dieser fraglichen Praktik von fehlgeleiteten Subventionen und Strukturfortführungen ist die Motion von Ständerat Würth, die in der Frühjahrsession 2021 zur Sprache kommt. Demnach soll der Bund für einen Teil der Betriebskosten, nämlich den Kosten für die Flugsicherung dieser Flugplätze aufkommen. Die volkswirtschaftliche und verkehrstechnische Bedeutung der betreffenden Regionalflughäfen ist bescheiden. Nur 0,4 Prozent der Passagiere der privaten, gewerbmässigen Schweizer Linien-, Charter- und Privatfliegerei fliegen von dort ab. Trotzdem sollen jährlich rund 30 Millionen Franken aus der Mineralölsteuer für die Regionalflughäfen verteilt werden. Damit wird in Bern eine überdimensionierte Infrastruktur aufrechterhalten, die bereits lange vor Corona defizitär war. Eindringlich stellt sich heute die alte Frage, wie lange die Verschleuderung öffentlicher Mittel in Bern so weitergehen soll: Für Subventionen und weitere Zuschüsse, und seit kurzem zusätzlich auch für Corona- und Kurzarbeitsgelder.

Guido Frey, Geschäftsleiter
Vereinigung gegen Fluglärm VgF

Nov. 1996 Vreni Püntener
FLAB SSF wird neue Präsidentin

FLAB SSF Okt.1996 Titelseite

www.klug-cesar.ch

KLUG / CESAR / COTAS
Aarberggasse 61, 3001 Bern
T 031 328 58 64
info@klug-cesar.ch

Impressum

FLAB KLUG 1/2021 (29. Jahrgang FLAB SSF)
Erscheint: halbjährlich
Auflage: 2'200
Herausgeber: KLUG / CESAR / COTAS, 3001 Bern
Redaktion: Yves Chatton
Redaktionskommission: Priska Seiler Graf, Yves Chatton, Hans Göschke, Peter Ott, Greta Steiger
Gestaltung: Viktor Stampfli
Druck: Niedermann Druck St.Gallen

Illustrationen Seiten 1, 2 u. 4:
Ausschnitte von FLAB SSF, Ausgaben 1993–1996

Postkonto 89-541448-2 IBAN CH02 0900 0000 8954 1448 2
Vielen Dank für Ihre Spende