



# FLAB

Mehr Durchblick: CO<sub>2</sub>-Emissionen  
Seite 3

FRISCHE  
LUFT  
ALS  
BÜRGERRECHT

## Editorial

Im letzten Jahr hat KLUG zusammen mit seinen Mitgliederorganisationen eine ausführliche Stellungnahme zum SIL-Konzeptteil entworfen und eingereicht. Der Bundesrat hat nun im Februar 2020 den überarbeiteten Konzeptteil verabschiedet, welcher in Zukunft den Rahmen für die künftige Entwicklung der zivilen Luftfahrtinfrastruktur vorgibt. Zudem enthält er eine grosse Anzahl behördenverbindlicher Festlegungen.

Bei der definitiven Version gibt es nun erfreulicherweise ein paar Verbesserungen zu verzeichnen. Während man im Anhörungsentwurf noch von einer «nachfrageorientierten» Bereitstellung der Infrastruktur ausgeht, so soll heute lediglich noch der «gewünschte» Luftverkehr, und dies «primär mit einer optimalen Nutzung der bestehenden Anlagen» bedient werden. Zudem sollen die Flughäfen verbindlicher verpflichtet werden, eine «Reduktion der Umweltauswirkungen» anzustreben, als dies noch im Entwurf der Fall war.

Immerhin bekommen Bevölkerung und Ökologie also ihren Platz im revidierten SIL-Konzeptteil, das ist ein Fortschritt. Aber gleich in Euphorie auszubrechen, wäre trotzdem fehl am Platz: Letztlich setzt der SIL-Konzeptteil immer noch auf ein ungebremstes Wachstum des Flugverkehrs. Es fehlen konkrete Klimaschutzmassnahmen für die Luftfahrt, weil der Bundesrat die Ansicht vertritt, solche Massnahmen seien auf anderem Wege umzusetzen wie im Rahmen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes. So bleiben die ökologischen Beteuerungen weiterhin toter Buchstabe. Ganz andere Töne hingegen hört man da aus London: Klimaschützer\*innen haben vor dem Londoner Berufungsgericht einen wichtigen Sieg errungen: Der Ausbau von London-Heathrow wurde gestoppt. Aus Sicht der Richter\*innen lässt sich das Ausbauprojekt nicht mit den völkerrechtlich bindenden Verpflichtungen vereinbaren, die Grossbritannien mit der Ratifizierung des Pariser Klimaschutzabkommens eingegangen ist. Das Urteil dürfte angesichts des juristischen Verweises auf das Klimaschutzabkommen weit über Grossbritannien hinaus für künftige Bauverfahren eine Bedeutung haben. Das lässt doch hoffen und die Schweiz, die das Klimaabkommen von Paris ja ebenfalls unterzeichnet hat, soll sich daran ein Beispiel nehmen!



Priska Seiler Graf  
Nationalrätin  
Co-Präsidentin KLUG



Hinweis:  
Die Texte der vorliegenden FLAB wurden vor Ausbruch der Corona-Krise verfasst.

## Nochmals: Flugverkehr und Klima

**Mit Interviews, Gastbeiträgen und ganzseitigen Inseraten versucht die Flugwirtschaft ihre Klimawirkung kleinzureden. Dazu die nachfolgende Kritik.**

### Klimastand heute

Die Klimaerwärmung im Vergleich zu 1880 beträgt global 1,0 Grad, in der Schweiz 1,8 Grad und in der Arktis 2,0 Grad<sup>1</sup>. Die Klimaerwärmung ist ein sich selbst beschleunigender Prozess, wie etwa die Methanfreisetzung in der Tundra der Arktis beim erwähnten Temperaturanstieg zeigt.

Der Gehalt an radioaktivem Kohlenstoff in Eisbohrkernen, Gewässersedimenten und Tropfsteinen erlaubt die Schätzung des CO<sub>2</sub>-Gehalts in der Atmosphäre während der letzten 50'000 Jahre. In keiner Wärmephase der jüngeren Erdgeschichte war die CO<sub>2</sub>-Konzentration so hoch wie heute, sie ist menschengemacht<sup>2</sup>.

### Treibhauseffekt der Flugabgase

Von der Erde ausgehende Wärmestrahlung werden von den Klimaschadstoffen des Flugverkehrs, wie CO<sub>2</sub> und NO<sub>x</sub>, zurück zur Erde gestreut. Diesen Vorgang nennt man Treibhauseffekt<sup>2</sup>. Der Anteil des Flugverkehrs an der globalen CO<sub>2</sub>-Emission beträgt knapp drei Prozent, aber CO<sub>2</sub> ist nicht der einzige Klimaschadstoff des Flugverkehrs. Deshalb wird das CO<sub>2</sub> mit dem Faktor 2,6 multipliziert, woraus die globale CO<sub>2</sub>-Äquivalenz der Flugabgase von rund 8 Prozent resultiert<sup>3</sup>. In der Schweiz beträgt die CO<sub>2</sub>-Äquivalenz des Flugverkehrs mindestens 22 Prozent der gesamten Inlandemissionen von 2017<sup>4</sup>. Hinzu kommt die Klimawirkung von Kondensstreifen und Zirren<sup>5</sup>.

### Klimaschutz der Flugwirtschaft

Die Flugwirtschaft empfiehlt die freiwillige Kompensation ihrer Klimagase, aber bisher er-

folglos: Gerade mal ein Prozent der Fluggäste kompensieren ihren Anteil an den Klimakosten. Zudem sind gemäss einer von der EU in Auftrag gegebenen Studie drei Viertel der sogenannten CDM-Zertifikate<sup>6</sup> wertlos: Es wird kein zusätzliches CO<sub>2</sub> reduziert oder nicht im vorgegebenen Ausmass. Und für eine Lenkungswirkung sind die Zertifikate viel zu billig<sup>7</sup>.

Das Klimaprogramm CORSIA der ICAO (Carbon Offsetting and Reduction Scheme of International Aviation) will das emittierte CO<sub>2</sub> gar nicht reduzieren, sondern nur konstant halten auf dem Niveau von 2020, obligat erst ab 2027. Das ist zu spät und zu wenig.

EasyJet will angeblich ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu 100 Prozent selbst kompensieren<sup>8</sup>. Aber ein Pilot rechnete vor, dass EasyJet mit der jährlich eingesetzten Summe von 32 Millionen Euro gerade mal einen Fünftel ihrer CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgleicht<sup>9</sup>.

Kompensationsprogramme arbeiten vorwiegend mit Aufforstungen, sogar Präsident Trump hat sie am WEF empfohlen. Aber in welchem Verhältnis stehen diese Projekte zu den grossflächigen Rodungen in Brasilien, Indonesien und der übrigen Dritten Welt? Äthiopien etwa, viermal so gross wie die Bundesrepublik Deutschland, war 1970 noch zu 40 Prozent mit Wald bedeckt, heute sind es noch drei Prozent. Die Wälder lösen unser CO<sub>2</sub>-Problem nicht, so der Basler Biologe Michael Körner<sup>10</sup>. Eine drastische und sofortige Reduktion des Verbrauchs fossiler Brenn- und Treibstoffe sei unumgänglich. Fazit: Die CO<sub>2</sub>-Kompensationen können die Klimaerwärmung nicht aufhalten. Greenwashing, soweit das Auge reicht.

### Externe Kosten des Flugverkehrs

Die ungedeckten Klimakosten des Schweizer Flugverkehrs betragen 1,6 Milliarden Franken jährlich<sup>11</sup>. Dazu kommen die Gesundheitskosten des Fluglärms gemäss Nationalfondsstudien, die Wertverluste der überflogenen Immobilien

gemäss ZKB-Studie von 2005 und die verminderte Arbeitsleistung infolge Schlafmangels bei weniger als sechs Stunden Nachtruhe um die Flughäfen Basel und Genf. Insgesamt resultieren externe Kosten der Schweizer Flugwirtschaft von rund 2 Milliarden Franken jährlich. Zum gleichen Ergebnis führt die Angabe des BAFU, wonach die externen Umweltkosten pro Passagier und Flugkilometer 2,6 Rappen betragen<sup>12</sup>. Die rund 8,2 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz fliegen pro Person im Durchschnitt rund 9'800 Kilometer weit im Jahr. Folglich resultieren auch auf diesem Weg externe Umweltkosten von rund 2 Milliarden Franken pro Jahr. Weil die Flugwirtschaft bisher weder CO<sub>2</sub>- noch Treibstoff- noch Mehrwertsteuer zahlt, kommen noch einmal 1,7 Milliarden hinzu<sup>13</sup>.

### Blick in die Zukunft

Der Direktor des EuroAirport Basel schätzt, dass 2050 die ersten E-Flugzeuge abheben werden<sup>14</sup>. Wenn wir noch 30 Jahre zuwarten, brauchen wir keine E-Flugzeuge mehr. Laut Carsten Spohr, CEO der Lufthansa, kommen E-Flugzeuge wegen des hohen Batteriegewichts für Langstreckenflüge gar nicht in Frage<sup>15</sup>. Alternativen

Fortsetzung nächste Seite →

### Mitgliederversammlung SSF:

Aufgrund der aktuellen Umstände wird die ursprünglich auf den 9. Mai 2020 angesetzte Mitgliederversammlung verschoben.

Die Einladung mit dem neuen Datum folgt später.

tive Treibstoffe anstelle der fossilen stehen bestenfalls in Jahrzehnten zur Verfügung<sup>16</sup>.

Die führende medizinische Zeitschrift Lancet nannte die Klimaerwärmung «die grösste Gefahr für die menschliche Gesundheit im 21. Jahrhundert», und das renommierte British Medical Journal bezeichnete die Klimasituation als Notfall, der sofortiges Handeln erfordere, um die Klimaerwärmung unter 1,5 Grad zu halten<sup>17</sup>. Wetterextreme, Dürrekatastrophen und Epidemien könnten eine Völkerwanderung auslösen, welche weit über die heutige Migration hinausgeht.

#### ■ Was ist zu tun?

- Ausbau von TGV- und Nachtzügen
- Reduzierung der Kurzstreckenflüge, etwa der täglichen 50 Schweizer Inlandflüge
- CO<sub>2</sub>-, Treibstoff- und Mehrwertsteuer auch für den Flugverkehr
- Kostenwahrheit gemäss Verursacherprinzip: Regelmässige, transparente Information durch den Bund zu den externen Kosten des Flugverkehrs (Klima- und Gesundheitsschäden, Wertverluste von überflogenen Immobilien)

Die Zeit läuft uns davon. Wir sind heute von den Zielen des Pariser Klimaabkommens weiter entfernt als je. ■

Hans Göschke, Binningen

#### Literatur:

- 1 Pomreen W.: WOZ 4.7.2019
- 2 Wanner Heinz: Klima und Mensch, HauptVerlag 2016
- 3 De Haan P.: Mobilitätsverhalten, Flugverkehr und Klima. Symposium Klimaschutz und Luftverkehr, Bern 27.11.2019
- 4 Kollmuss A.: FLAB Herbst 2019
- 5 Bock I. et al.: Atmospher. Chem. Phys., online 27.6.2019
- 6 CDM: Clean Develop Mechanism, ermöglicht Industrielandern in Klimaprojekte der Dritten Welt zu investieren
- 7 Gehri Ph.: FLAB Frühjahr 2017
- 8 Haagensen Th.: Basler Zeitung 22.11.2019
- 9 Ochsenbein A.: Basler Zeitung 28.11.2019
- 10 Körner Chr.: Oekoskop 2/2017
- 11 Hofstetter P.: NZZ 23.4.2019
- 12 Weinmann B.: Schweiz am Wochenende 25.5.2019
- 13 Müller E.: NZZ 2.12.2019
- 14 Suhr M.: Basellandschaftl. Zeitung 23.11.2019
- 15 Spohr C.: Basler Zeitung 21.8.2019
- 16 Brunner F., Nipkow F.: FLAB Herbst 2019
- 17 Editorial Brit. Med. J. 27.10.2018

Die ÄrztInnen für Umweltschutz warben vor 20 Jahren für Temporeduktionen von 10% im Strassenverkehr, als Sofortmassnahme gegen Lärm, Luftverschmutzung und schwere Unfälle. Angesichts des zunehmenden Luftverkehrs braucht es heute wieder Gegensteuer, z.B. die Öffnungszeiten der Flughäfen beschränken. Konkret könnte das heissen: eine um 10% verkürzte Betriebsdauer der Landesflughäfen und flugfreie Wochenende für die Regionalflugplätze. Wir meinen: nicht von Elektrofliegern im Jahr 2050 reden, sondern von heute realisierbaren Massnahmen. Wir brauchen Etappenziele, Schritte in die richtige Richtung, an denen im Jahr 2020 die Trendumkehr sichtbar wird. Die Flugticketabgabe ist so ein Ziel, ruhigere Nächte und erholsame Wochenende ein weiteres.

Reiner Bernath  
ÄrztInnen für Umweltschutz Schweiz  
www.aefu.ch

## Aéroport de Genève – Initiative acceptée!

**La question de la croissance effrénée de l'Aéroport de Genève préoccupe les riverain-e-s et les associations environnementales depuis de nombreuses années. C'est pour cela qu'en 2016, elles ont décidé de se regrouper sous la bannière de la CARPE (Coordination pour un aéroport respectueux de la population et de l'environnement).**

Une coordination qui s'est rapidement mise au travail. La même année, elle lance son initiative intitulée «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève» déposée quelques mois plus tard avec de plus de 15'000 signatures. Cette initiative veut inscrire l'aéroport dans la Constitution genevoise et permettre une meilleure prise en compte des revendications des riverain-e-s et des aspects environnementaux dans la politique aéroportuaire genevoise.

Signe sûr que cette initiative n'allait pas dans le sens prévu par la majorité de la classe politique, le processus parlementaire va prendre plusieurs années. En février 2015, le Grand Conseil de Genève décide d'opposer un contre-projet à l'initiative de la CARPE. Ce contre-projet ne reprend pas du tout les revendications de la CARPE et fige la situation actuelle, insatisfaisante au vu de la croissance prévue (25 millions de passagers en 2030, contre 18 millions en 2019) et des nuisances qu'elle engendrerait. Après ces péripéties législatives, la votation a enfin été agendée au 24 novembre 2019.

La campagne a été lancée officiellement en automne 2019 avec un comité de soutien fort de plus de 25 associations et partis. Pour convaincre la population genevoise d'accepter l'initiative de la CARPE et de rejeter le contre-projet, le comité a sorti les grands moyens: conférence de presse, plusieurs stands dans différentes communes genevoises, publicité dans les journaux, dans les transports publics et dans les cinémas... Une campagne qui a pu être réalisée grâce à l'engagement massif des associations membres de la CARPE! Un engagement encore plus exemplaire au vu des moyens mis par nos adversaires et leur communication simpliste, à la limite du mensonger.

Au matin du 24 novembre, la tension était palpable car l'issue du scrutin était pour le moins incertaine. Les cris de joie à 12h05 après les premiers résultats presque définitifs (95% des bulletins dépouillés) n'étaient que plus grands. Le reste de la journée a disparu dans le tourbillon des félicitations et les réponses aux nombreux médias venus couvrir l'événement.

Passé ce beau moment, il a fallu néanmoins se remettre à l'ouvrage. Si l'article constitutionnel obtenu par l'initiative est une base pour freiner les ardeurs de l'aéroport, seule une loi et son application permet d'avoir un projet qui tiennent la route. La loi qui régit l'aéroport, notamment, rendue obsolète par cette votation, doit être révisée rapidement. La CARPE a donc demandé dès les résultats connus un rendez-vous avec le Conseil d'Etat pour faire valoir ses revendications.

La CARPE demande une véritable refonte de la gouvernance de l'aéroport, pour une démocratisation de son fonctionnement de l'aéroport, comme le demandait l'initiative. Reste à savoir comment.

Aujourd'hui, une commission -consultative- pour la lutte contre les nuisances du trafic aérien (CCLNTA), doit notamment trouver des solutions concertées pour un développement harmonieux de l'aéroport. Elle est placée sous le contrôle de l'aéroport et les communes y sont très peu représentées. Un autre levier important est la convention d'objectifs, qui fixe tous les 5 ans les grandes lignes de la politique aéroportuaire genevoise. C'est un outil essentiel pour la gouvernance de l'aéroport mais qui est aujourd'hui acceptée par le Conseil d'Etat seul, sans passage par le Grand Conseil ou par une consultation démocratique plus large.

Plus pragmatiquement, des solutions doivent encore être trouvées concernant les horaires des vols. Les décollages doivent aujourd'hui normalement cesser à 22h, mais les exceptions sont légions et quasi-normalisées. S'y ajoute la question de la pollution environnementale de l'aéroport, qui reste un des principaux pôles d'émissions de particules fines du canton.

Voici une partie des revendications que la CARPE défendra cette année. En parallèle, nous continuerons nos différentes actions de sensibilisation auprès de la population genevoise pour montrer l'impact de l'aviation sur notre territoire et, de façon plus large, sur le climat. ■

## Genfer Flughafen – Initiative angenommen!

**Seit Jahren beschäftigt das Problem des unbremsten Wachstums des Genfer Flughafens die Anwohnenden und die Umweltverbände. 2016 gründeten sie deshalb die «Koordination für einen Flughafen, der Rücksicht auf Bevölkerung und Umwelt nimmt» – kurz: CARPE.**

Die Gruppierung machte sich unverzüglich an die Arbeit: Noch im selben Jahr lancierte sie die Initiative «Für eine demokratische Steuerung des Flughafens Genf», die sie nur wenige Monate später mit über 15'000 Unterschriften einreichte. Die Initiantinnen und Initianten wollten, dass der Flughafen Eingang in die Genfer Verfassung findet und damit die Anwohnerbedürfnisse sowie Umweltaspekte in der Genfer Flughafenpolitik mehr Gewicht erhalten.

Dass der damit ausgelöste parlamentarische Prozess mehrere Jahre in Anspruch nahm, verweist darauf, dass die Initiative dem Grossteil der Politikerinnen und Politiker nicht in den Kram passte. Im Februar 2015 verabschiedete der Genfer Grosse Rat denn auch einen Gegenvorschlag zur CARPE-Initiative. Es nahm die Forderungen der CARPE in keiner Weise auf, sondern zementierte vielmehr die im Hinblick auf das prognostizierte Wachstum (25 Millionen Passagiere im Jahr 2030 gegenüber 18 Millionen 2019) unbefriedigende Situation und die damit verbundenen Beeinträchtigungen. Nach zähen gesetzgeberischen Verhandlungen wurde die Abstimmung schliesslich auf den 24. November 2019 festgelegt.

Die Abstimmungskampagne wurde im Herbst 2019 offiziell lanciert, mit einem Unter-

stützungskomitee aus über 25 Vereinen und Parteien. Der CARPE-Vorstand scheute keinen Aufwand, um die Genfer Bevölkerung zur Annahme seiner Initiative und zur Ablehnung des Gegenvorschlags zu bewegen: Medienkonferenz, Standauftritte in verschiedenen Genfer Gemeinden, Anzeigen in den Zeitungen, in den öffentlichen Verkehrsmitteln und in den Kinos... Zustände kam die Kampagne nur dank dem ungeheuren Einsatz der CARPE-Mitgliedervereinigungen! Ein mehr als vorbildliches Engagement angesichts der von der Gegenseite angebotenen Mittel und ihrer simplen, ja fast irreführenden Kommunikation.

Am Morgen des 24. Novembers war die Anspannung mit Händen zu greifen, denn das Resultat des Urnengangs war alles andere als vorgegeben. Die Jubelrufe um 12 Uhr 05 bei der Verkündung der ersten praktisch endgültigen Resultate (95 Prozent der Stimmen waren ausgezählt), erschallten umso lauter. Der Rest des Tages ging in Beglückwünschungen und im Beantworten der Fragen aller Medien unter, die über das Ereignis berichten wollten.

Nach dem freudvollen Moment aber hiess es zurück an die Arbeit. Zwar bildet der mit der Initiative eingeführte Verfassungsartikel eine Grundlage, um dem Tatendrang des Flughafens Paroli zu bieten, aber für ein konsistentes Projekt braucht es ein Gesetz und dessen Umsetzung. Insbesondere muss das mit der Abstimmung häufig gewordenen Flughafengesetz unverzüglich revidiert werden. Unmittelbar nach Bekanntgabe der Abstimmungsergebnisse verlangte die CARPE denn auch eine Unter-

stützung mit dem Staatsrat, um ihren Forderungen Nachdruck zu verleihen.

Die CARPE fordert ein komplettes Überdenken der Flughafenregulierung im Sinn einer Demokratisierung des Flughafenbetriebs, wie es die Initiative verlangte. Es bleibt abzuwarten, wie.

Im Moment soll eine (Konsultativ-)Kommission zur Bekämpfung der Fluglärmissionen (CCLNTA) breit abgestützte Lösungen für eine harmonische Flughafenentwicklung ausarbeiten. Sie untersteht der Kontrolle des Flughafens; die Gemeinden sind darin kaum vertreten. Ein weiterer wichtiger Hebel ist die Zielvereinbarung, die alle fünf Jahre die Eckpunkte der Genfer Flughafenpolitik festlegt. Sie ist ein entscheidendes Element der Flughafenregulierung, gelangt aber weder vor den Grosse Rat noch in eine breitere demokratische Vernehmlassung und bedarf bloss der Zustimmung des Staatsrats.

Auf ganz pragmatischer Ebene geht es um die künftigen Flugbetriebszeiten: Im Prinzip müssten heute die Starts vor 22 Uhr erfolgen, aber die unzähligen Ausnahmen sind praktisch zur Regel geworden. Dazu kommt das Problem der Umweltverschmutzung: Der Flughafen ist eine der Feinstaub-Hauptquellen im Kanton Genf.

So weit ein Teil der Forderungen, die von der CARPE dieses Jahr aufs Tapet gebracht werden. Parallel dazu treiben wir unsere Sensibilisierungsaktionen in der Genfer Bevölkerung weiter, um ihr die Auswirkungen des Flugverkehrs auf unser Gebiet und generell auf das Klima zu vergegenwärtigen. ■



# Mehr Durchblick: CO<sub>2</sub>-Emissionen und Flugverkehr

Wie viele CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht mein Europaflug? Und wie viel CO<sub>2</sub> stösst mein Flug nach Übersee aus? Wie stark fallen die Emissionen aus dem Flugverkehr ins Gewicht im Vergleich zu jenen aus den Bereichen Heizen und Ernährung? Und sind alternative Transportmittel wie der Zug oder das Auto wirklich klimafreundlicher? Die anschaulichen Grafiken in diesem Artikel beantworten diese Fragen und verhelfen so zu mehr Transparenz bezüglich Treibhausgasemissionen und Flugverkehr.

Weitere wichtige Fakten zum Thema Flugverkehr und Klimaschutz finden Sie hier:

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

Wenn Sie in Zukunft auf das Fliegen verzichten wollen, tragen Sie sich hier ein:

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

Wenn Sie Ihre nächste Reise mit dem Zug planen wollen, informieren Sie sich hier:

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

## Quellen:

- [www.fernweh-schweiz.ch](http://www.fernweh-schweiz.ch)
- [www.mobitool.ch](http://www.mobitool.ch)
- [www.energie-umwelt.ch](http://www.energie-umwelt.ch)
- Bundesamt für Statistik (BFS) (2017). Verkehrsverhalten der Bevölkerung – Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015.
- WWF und ESU-Services
- WWF Footprint-Rechner
- Dao et al. (2015). Environmental limits and Swiss footprints based on Planetary Boundaries. A study commissioned by the Swiss Federal Office for the Environment (FOEN).

AutorInnen: Greta Stieger & Yves Chatton

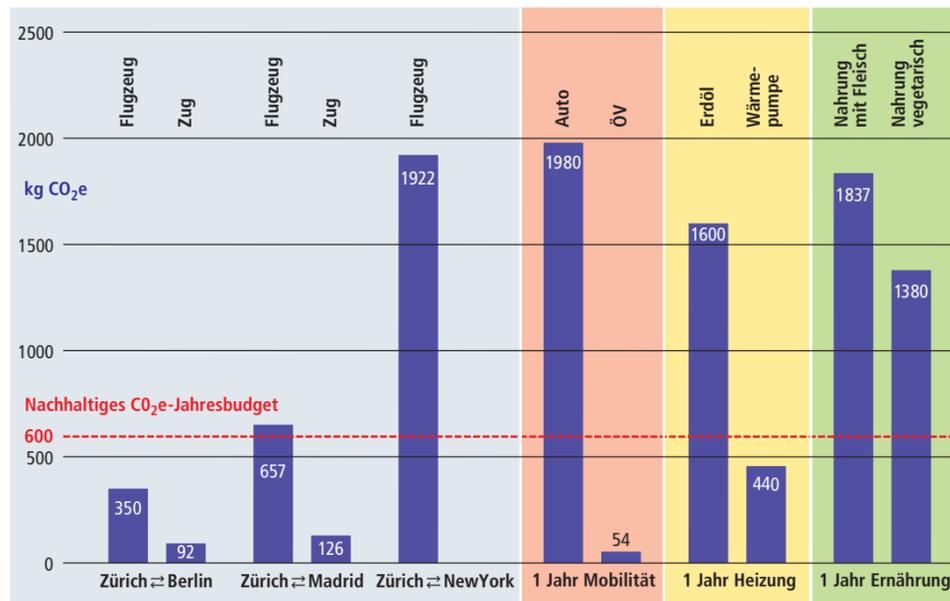
**Grafik 1: CO<sub>2</sub>-Ausstoss (in kg CO<sub>2</sub>-Äquivalenten, kurz kg CO<sub>2</sub>e) pro Person für ausgewählte Flug- und Zugreisen, 1 Jahr ÖV- und Auto-Fahren sowie 1 Jahr ökologisches/konventionelles Heizen und vegetarische/fleischhaltige Ernährung. Im Vergleich dazu ein nachhaltiges Jahresbudget von 600 kg CO<sub>2</sub>e pro Person.**

Um eine 50-prozentige Chance zu haben, die globale Erwärmung unter 2°C zu halten, sollte jeder Mensch nicht mehr als 600 kg Treibhausgase pro Jahr ausstossen. Derzeit beträgt der ökologische Fussabdruck jeder einzelnen Person in der Schweiz im Durchschnitt 14 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente (kurz CO<sub>2</sub>e) pro Jahr. Beispiel Hin- und Rückflug nach Madrid: Dabei wird das gesamte nachhaltige Treibhausgas-Budget einer Person verbrannt, wogegen mit einer Zugreise für dieselbe Strecke «nur» rund ein Fünftel des Treibhausgas-Budgets verbraucht wird. Auch 1 Jahr Autofahren überschreitet das nachhaltige Treibhausgas-Budget massiv. Im Vergleich dazu wird bei 1 Jahr Fahren mit dem öffentlichen Verkehr nur ein kleiner Teil des Budgets aufgebraucht. Nach heutigem und hiesigem Ressourcenverbrauch beanspruchen bereits die Grundbedürfnisse Heizen und Ernährung zusammen weit mehr des CO<sub>2</sub>-Budgets als nachhaltig wäre, selbst wenn man sich vegetarisch ernährt und per Wärmepumpe heizt. Somit liegt Fliegen eigentlich nicht drin.

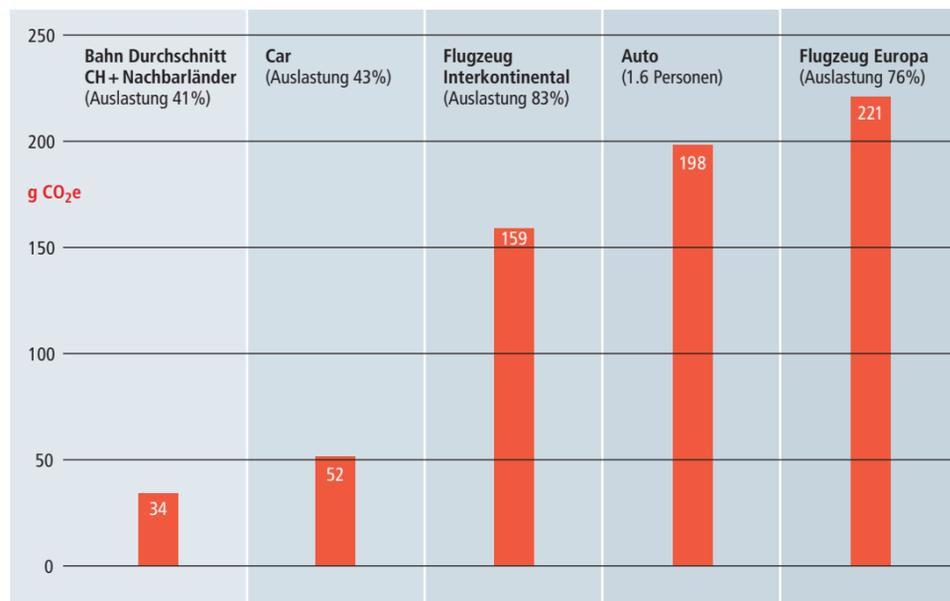
**Grafik 2: Vergleich der durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen (in g CO<sub>2</sub>e) pro Personenkilometer für die Transportmittel Flugzeug (Europa und interkontinental, Economy-Klasse), Pkw, Car und Bahn (Durchschnitt CH & Nachbarländer). Mit Angabe der jeweiligen durchschnittlichen Auslastung.**

Der Vergleich in Grafik 2 zeigt, dass das Flugzeug das klimaschädlichste Transportmittel pro Personenkilometer ist und der Zug das klimafreundlichste. Ein Europaflug verursacht rund 7-mal mehr Treibhausgasemissionen im Vergleich zu einer entsprechenden Bahnreise. Das Auto ist nur bei voller Auslastung eine klimafreundlichere Option als Fliegen. Bei einer durchschnittlichen Auslastung von 1.6 Personen stösst ein Personenkilometer im Auto sogar mehr Treibhausgase aus als ein Personenkilometer eines Interkontinentalflugs. Nebst dem Zug bietet auch der Car eine klimafreundlichere Alternative zum Fliegen.

## CO<sub>2</sub>-Ausstoss für Mobilität, Heizen und Ernährung in Kilogramm (kg)



## CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Personenkilometer in Gramm (g)



# Marschhalt beim Flugplatz Dübendorf

Bei der Umnutzung des Militärflugplatzes Dübendorf in ein ziviles Flugfeld sind wichtige Fragen aufgetaucht, die bei der Planung bisher nicht berücksichtigt wurden. Der Bund legt deshalb einen Zwischenhalt ein. Es müssen zuerst Sicherheitsaspekte und verfahrenstechnische Unsicherheiten geklärt werden.

## Entwicklung 2018 / 2019

Vor genau zwei Jahren haben wir von der IG Zivilluftverkehr Dübendorf NEIN (IG ZFDN oder IG) über die Entwicklungen beim Flugplatz Dübendorf von 2014 bis 2017 berichtet. Dabei sind wir vor allem auf die IG sowie das Alternativkonzept «Historischer Flugplatz mit Werkflügen» (HFW) der drei Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen eingegangen. Nun wollen wir aus Sicht der IG die Entwicklungen seit 2018 aufzeigen.

Im September 2018 hat die IG eine ausführliche Stellungnahme zur Revision des SIL-Konzeptteils eingereicht. Darin hat sie sowohl generelle Themen zur Luftfahrt kritisch beleuchtet als auch einzelne Kapitel im Entwurf zum SIL-Konzeptteil bemängelt und entsprechende Anträge formuliert.

Ferner reichte sie beim BAZL im März 2019 ebenfalls eine umfangreiche Stellungnahme zum Entwurf des SIL-Objektblatts für den Flugplatz Dübendorf ein. Auch hier äusserten wir uns sehr kritisch zu insgesamt zwölf konkreten Bereichen, insb. zur Zweckbestimmung, den Rahmenbedingungen von Betrieb (Betriebszeiten und Anzahl Flugbewegungen) und Infrastruktur, Lärmbelastung, Zunahme des Sicherheitsrisikos sowie zu natur- und umweltbezogenen Aspekten.

Durch den personellen Führungswechsel im UVEK von Doris Leuthard zu Simonetta Sommaruga im Januar 2019 hat die IG grosse Hoff-

nungen, dass den Sorgen und Anliegen der Bevölkerung im Glattal ausreichend Rechnung getragen wird. Diesen Erwartungen haben wir mit einem Schreiben an Frau BR Sommaruga Ausdruck verliehen. Wir waren daher sehr erfreut, als sie im Dezember 2019 eine Delegation der drei Standortgemeinden zu einem Gespräch über die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf empfangen hat. Indirekt wurden damit auch unsere Interessen und Positionen vertreten.

Da die IG von einem Entscheid des BR zum SIL-Objektblatt Dübendorf bis Ende 2019 ausging, hat sie erste Vorbereitungen zu Einsprachen bei der öffentlichen Auflage des Umnutzungsverfahrens (Plangenehmigung, Betriebsreglement) getroffen.

## Marschhalt

Mit grosser Befriedigung haben wir dann die Mitteilung des UVEK vom 28. November 2019 zur Kenntnis genommen, dass der Bund beim Flugplatz Dübendorf aufgrund einer neuen Ausgangslage einen Marschhalt einlegt. Gemäss Medienmitteilung sind wichtige Fragen aufgetaucht, die bei der Planung des Projekts nicht berücksichtigt wurden. Es betrifft vor allem die folgenden drei Bereiche: (a) aus Sicherheitsgründen besteht grösserer Koordinationsbedarf mit dem Flughafen Zürich als ursprünglich angenommen; (b) tiefe Überflüge von Grundstücken, die allenfalls die Eigentumsrechte der Grundstückseigentümer beschränken würden (Enteignungen notwendig); (c) verfahrenstechnische Fragen i.Z. mit der Konzessionierung könnten evtl. ein neues Ausschreibungsverfahren erfordern.

Eine Enteignung der Grundeigentümer aufgrund der tiefen Überflüge ist derzeit nicht möglich, da hierfür eine Konzession erforderlich wäre. Die Flugplatz Dübendorf AG – als designierte Betreiberin eines privaten Flugfeldes

und nicht eines Regionalflughafens – verfügt aber momentan nicht über die nötige Befugnis zur Enteignung. Die Grundeigentümer könnten sich dagegen auf dem rechtlichen Weg wehren. Momentan wird beim Bund versucht, diesen verfahrenstechnischen Knopf zu lösen, indem allenfalls Dübendorf neu als Regionalflughafen höher klassifiziert werden soll. Dazu müssten jedoch SIL-Konzeptteil als auch SIL-Objektblatt angepasst werden. Zu den sicherheitstechnischen Aspekten wird das UVEK zudem eine Studie in Auftrag geben. Je nach Verlauf und Ergebnis der pendenten Abklärungen dürfte sich das Verfahren nun um einige Jahre verzögern.

Die IG begrüsst diesen Zwischenhalt und hält die nochmalige Überprüfung einiger elementarer Aspekte für absolut notwendig. Sie wird dadurch in ihrer kritischen Haltung zu dem vom Bund in Dübendorf vorgesehenen Umnutzung bestärkt. So hat sie bereits bei den Anhörungen zum SIL-Konzeptteil sowie zum SIL-Objektblatt eingehend und im Detail auf diese Punkte hingewiesen und kritisiert, dass eine umfassende Interessensabwägung fehlt.

## Entscheide im 2020

Als jüngste auch den Flugplatz Dübendorf betreffende Entscheide sind diejenigen von Bundesrat und VBS von Februar 2020 zu erwähnen. Zum einen hat der Bundesrat den überarbeiteten SIL-Konzeptteil verabschiedet. Während viele Kritikpunkte und Anträge aus der Vernehmlassung nicht berücksichtigt wurden, ist für uns eine der wichtigsten Konklusionen, dass Dübendorf nach wie vor als «Flugfeld» und nicht als «Regionalflughafen» bezeichnet ist. Zum anderen hat das VBS kürzlich die Armeebotschaft 2020 veröffentlicht. Neben der neu angedachten zivilen Nutzung in Dübendorf wird sich die Armee mit einer Bundesbasis hauptsächlich auf Helikopter konzentrieren. Es sollen dazu Bau-

ten für 68 Mio. Franken realisiert werden. Dies war im Grunde bereits vorher bekannt und stellt daher keine wesentliche Änderung dar.

## Nachhaltigkeit:

### Regional – National – International

Die Verfolgung und Erreichung der Zielsetzungen verschiedenster Organisationen gegen das ungebremste Wachstum der zivilen Luftfahrt in unserem Land gestalten sich relativ schwierig. Einer der Gründe dafür ist u.E., dass es sowohl bei zuständigen Organen und Behörden als auch bei der Bevölkerung in anderen Kantons- und Landesteilen an Verständnis und Rückhalt für die berechtigten Interessen und Anliegen der betroffenen regionalen Bevölkerung fehlt. Es braucht daher einerseits bei der Festlegung der nationalen Rahmenbedingungen eine umfassende und ausgewogene Interessensabwägung mit klarem Einbezug der Nachhaltigkeitskriterien. Dies wurde bisher bei den diversen laufenden Verfahren der Zivilluftfahrt klar vermisst. Andererseits ist eine breite und aktive Vernetzung von engagierten Organisationen auf regionaler, kantonaler und nationaler Ebene wichtig. KLUG leistet dazu einen wesentlichen Beitrag, indem die regionalen Anliegen zusammengefasst und auf nationaler Stufe eingebracht werden.

Dass wir mit unserer Zielsetzung der Verhinderung der Business Aviatik in Dübendorf nicht allein sind, zeigen diverse Vorstösse, z.B. die «nur-ein-flughafen-initiative» von Peter-Wolfgang von Matt, die in der Zürcher Kantonsverfassung verankern will, dass im Kantonsgebiet nur ein Flughafen für den gewerbmässigen Verkehr von Düsenflugzeugen betrieben wird. Die Begründung dafür deckt sich grösstenteils mit derjenigen der IG ZFDN.

Fortsetzung nächste Seite



Die Errichtung einer 4. Piste in Dübendorf für die Entlastung von Kloten ist schlicht nicht mehr zeitgemäss und nicht vereinbar mit den von der Schweiz unterzeichneten Klimaabkommen. Andere Staaten haben dies schon erkannt, wie z.B. der kürzliche Gerichtsentscheid zum Ausbaustopp der 3. Piste beim Flughafen London Heathrow zeigt. Es bleibt zu hoffen, dass sich diese Erkenntnis früher oder später auch in der Schweiz durchsetzt. ■

IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN  
Burkhard Huber Oliver Müller

Webseiten für eine vertiefte Lektüre:  
[www.ig-zfdn.ch](http://www.ig-zfdn.ch)  
[www.historischer-flugplatz.ch](http://www.historischer-flugplatz.ch)  
Nur-ein-Flughafen-Initiative:  
[www.nur-ein-flughafen-initiative.ch](http://www.nur-ein-flughafen-initiative.ch)

## Aus den Regionen

### Bern-Belp

#### Südanflug Bern weiterhin verhindert

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Entscheidung vom 16. Oktober 2019 die zahlreichen Beschwerden verschiedener Vereinigungen, Gemeinden sowie von Privaten gegen den geplanten Südanflug abgewiesen, so auch diejenige der Vereinigung gegen Fluglärm VfG. Obwohl die vertiefte rechtliche Analyse des Urteils ergab, dass sich das Gericht leider nur sehr oberflächlich mit den vorgebrachten Argumenten gegen den Südanflug auseinandergesetzt hat, verzichtete die VfG auf einen Weiterzug des Entscheids an das Bundesgericht.

Der Schweizerische Hängegleiterverband SHV und die Segelfluggruppe Bern haben das Urteil jedoch aus anderen Gründen weitergezogen. Dadurch erlangt das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts noch keine Rechtsgültigkeit und das Lufttraumverfahren wird weiterhin nicht initiiert. Damit dürfte der Südanflug frühestens 2022 realisiert werden.

#### Ein Flugplatz auf dem Spendenmarkt

Nachdem die wichtigste Einnahmequelle des Flughafens, nämlich der Berner Homecarrier SkyWork im Herbst 2018 Konkurs gegangen war, bemühten sich die Flughafenbetreiber erfolglos, ein neues Unternehmen nach Bern zu holen, das Linienflüge anbieten würde. Es schien, dass die sich wiederholende Episode von in Bern straukelnden Airlines herumgesprochen hat. Keine der zahlreich angegangenen Airlines wollte nach Bern kommen.

Im Frühling 2019 sollte von politischer Seite Rettung nahezuhelfen. Der Regierungsrat des Kantons Bern liess einen Gesetzesentwurf in die Vernehmlassung gehen, der die Subventionierung des Flughafens Bern-Belp im Gesetz verankern soll. Die Reaktionen blieben nicht aus. Nicht nur Linke und Grüne lehnen die Subventionsmillioenen ab. Auch bürgerliche Parteien hinterfragen die Vorlage oder lehnen diese ebenfalls ab. In einer Petition forderten rund 3300 Unterzeichner von der Berner Regierung, das Gesetz über die Beteiligung des Kantons Bern an der Flughafen Bern AG zurückzuziehen. Im Grosse Rat ist die Vorlage noch nicht spruchreif. Siehe dazu den ausführlichen Artikel «Unterstützung des Flughafens Bern-Belp durch die öffentliche Hand» in der FLAB vom letzten Herbst.

Die Flughafenbetreiber schienen nun nicht weiter auf eine rasche politische Entscheidung zu hoffen. Am 1. November verkündeten sie, mit einem Crowdfunding, sprich mit Spenden aus dem Volk, eine virtuelle Airline namens FlyBair in die Luft bringen zu wollen. Das Ziel, den angegebenen Kapitalbedarf von 2,5 Millionen so zu decken, wurde jedoch deutlich nicht erreicht. Das Spendenbarometer blieb Mitte Januar 2020, am Ende der Zeichnungsfrist dieser Kapitalsuche, bei 1,63 Millionen stehen. Man darf gespannt sein, wie weit das verfügbare Kapital nun reicht. Die Flughafen Bern AG hält mit CHF 250'000.- selbst 15,3% des Aktienkapitals.

Obwohl das vorgesehene Aktienkapital nicht zustande kam, soll FlyBair im Mai abheben. Die 8 Feriendestinationen am Mittelmeer werden nicht wie zuerst geplant mit Flugzeugen der German Airways bedient. Diese hat den Deal mit FlyBair im Januar gestoppt. Nun steht Helvetic Airways für die ersten 6 Monate unter Vertrag, um die Charterflüge mit Maschinen des Typs Embraer E190-E1 (112 Sitzplätze) durchzuführen.

#### Flughafen Bern bringt kaum Touristen

Eine Umfrage der Zeitung «Der Bund» unter Hoteliers aus der Stadt Bern und dem Berner Oberland zeigt: der Flughafen Bern war und ist für den Tourismus nur von geringer Bedeutung. Sogar der Flughafen von Mailand sei für die Region wichtiger als jener von Bern, sagt ein Hotelier. Dies ist brisant und politisch von Bedeutung, da der Kanton Bern den Flughafen Bern finanziell unterstützen möchte und argumentiert, dass dieser eine für den Wirtschafts- und Tourismusstandort wichtige Infrastruktur darstellt. Diese Argumentation, welche der Kanton, ohne diese zu hinterfragen, vom Flughafen Bern übernommen hat, wird durch das Resultat der Umfrage stark relativiert, was für die bevorstehende politische Auseinandersetzung hinsichtlich der geplanten Unterstützung relevant sein wird.

Guido Frey, Geschäftsleiter  
Vereinigung gegen Fluglärm VfG

### Altenrhein

#### Klare Absage an Ausweitung

Unbeeindruckt durch die laufende Klimadiskussion und dem rauerer politischen Gegenwind in der Luftfahrt setzt die Betreiberin des privaten Flugfeldes Altenrhein auf Ausbau des Flugbetriebs. Dies in erster Linie durch eine Ausweitung der geltenden Betriebszeiten für den Linien- und Charterflugverkehr, welche im Staatsvertrag von 1991 zwischen der Schweiz und Österreich fixiert sind. Die St. Galler Regierung unterstützt dabei das Vorhaben massiv mit dem Argument, damit den Wirtschaftsstandort Ostschweiz aufzuwerten und beruft sich auf die Ergebnisse einer 2017 von St.Gallen und Vorarlberg in Auftrag gegebenen «Interessensanalyse zur regionalen Entwicklungsstrategie Airport Altenrhein». In dieser Alibi-Analyse – das Ergebnis stand wohl schon zu Beginn fest – wird empfohlen, Anpassungen der Rahmenbedingungen für den Linien-, Charter- und Businessverkehr zu prüfen.

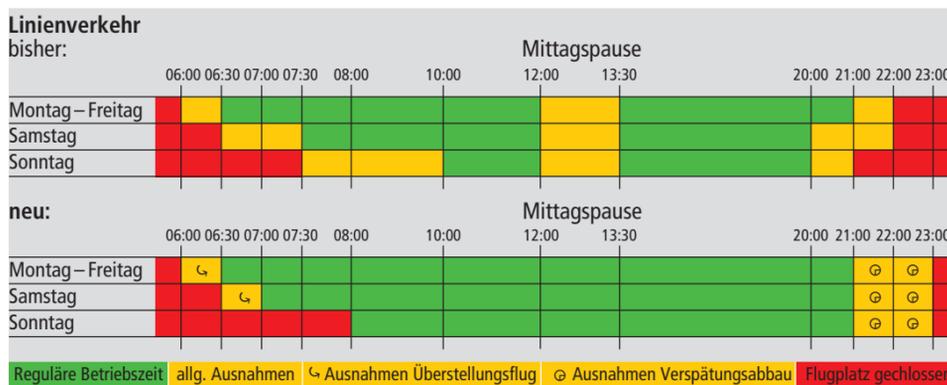
#### Einseitige Anpassungen zu Lasten der Bevölkerung

Am 28. November 2019 stellten Behördenvertreter St.Gallens und Vorarlbergs die Ergebnisse dieser Überprüfung in Form eines Berichts vor, welche eine Arbeitsgruppe im letzten Jahr unter der Leitung des BAZL erarbeitet hatte. Er ist wie erwartet sehr einseitig und Aviatikfreundlich ausgefallen. Die von der Luftfahrtlobby seit langem geforderte Angleichung der Betriebszeiten für Altenrhein an jene anderer Schweizer Flughäfen solle nun endlich verwirklicht werden.

Vorgeschlagen wird, die 90-minütige Mittagspause ersatzlos zu streichen und die Öffnungszeiten für den Linien- und Charterflugverkehr um eine Stunde bis 23 Uhr auszuweiten. Weiter sollen die Betriebszeiten an den Wochenenden ausgedehnt und das Flugverbot an hohen Feiertagen gestrichen werden.

Weiter wird vorgeschlagen, die Flugbewegungen neu zu kategorisieren. Linien- und Charterflüge sollen nicht mehr getrennt, sondern unter der gemeinsamen Kategorie «Linienverkehr» erfasst werden, als sogenannt «flugplanmässiger, öffentlich zugänglicher Flugverkehr».

Altenrhein: Die 90-minütige Mittagspause soll ersatzlos gestrichen und die Betriebszeiten am Abend um 1 Stunde verlängert werden (siehe Grafik).



Damit könne auf eine nach schweizerischem Recht notwendige Konzessionierung des Flugplatzes verzichtet werden. Verschwiegen wird dabei, dass ein erster Versuch zur Konzessionierung Altenrheins vor bald 10 Jahren am Veto Österreichs kläglich gescheitert war. Durch den Kunstgriff der Neukategorisierung versprechen sich das BAZL und Co. offensichtlich die Umgehung eines weiteren – von vorneherein chancenlosen – Konzessionsgesuches, um an neue Linien- und Charterflugverbindungen zu kommen.

#### Zückerchen für Österreich zeigt Wirkung

Die oben erwähnten Anpassungen erfordern die Änderung des Staatsvertrages und damit die Zustimmung des Vorarlberger Landtages sowie der Republik Österreich. Während sich unsere östlichen Nachbarn bisher immer konsequent und erfolgreich gegen einen Ausbau des Flugbetriebs in Altenrhein gewehrt hatten, um die Bevölkerung ihrer Anrainergemeinden vor Flugemissionen zu schützen, sieht es diesmal anders aus. Man scheint dort plötzlich andere Prioritäten zu verfolgen. So sind die vorliegenden Vorschläge zur künftigen Entwicklung des Flugplatzes in Zusammenarbeit mit Behördenvertretern Vorarlbergs erarbeitet worden. Einen wesentlichen Anteil an diesem Gesinnungswandel dürfte das im Papier erwähnte Versprechen der Schweizer Behörden haben, die Anzahl der extrem störenden Helikopterflüge künftig um jährlich 2000 auf aktuell 2500 zu senken. Ob dieses Zückerchen im Endeffekt zum Erfolg führen wird, darf bezweifelt werden. Auch wenn es fürs erste einmal zum Stillhalten Österreichs gereicht hat.

#### Widerstand geplant

Noch ist der Weg weit und die politischen Hürden zur Anpassung des Staatsvertrages sind hoch. Dies insbesondere in einer Zeit, wo Klimaschutz und die Reduktion der Treibhausgasemissionen immer vordringlicher werden und solche realitätsfremden Ausbauprojekte in der heutigen Zeit nichts mehr zu suchen haben. Dass der geplante Ausbau des Flugbetriebs einmal mehr auf dem Rücken der betroffenen Bevölkerung stattfinden würde, ist ein weiterer Grund, diesem Ansinnen der Flugplatzbetreiberin eine klare Absage zu erteilen. Statt neue Privilegien für die Luftfahrt zu schaffen, müssen die Erhaltung und Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in der Flugplatzregion im Vordergrund stehen, zum Schutz unserer Umwelt und Gesundheit.

Heinz Grob, Rorschacherberg  
Präsident Aktion gegen Fluglärm AgF

### Basel-EuroAirport

#### Morgenröte am Basler Himmel?

Für einmal haben wir Hoffnungsvolles zu berichten.

Die Grünen Baselland haben eine Volksinitiative gestartet, welche sinngemäss Folgendes fordert: Die Verlängerung der Nachtflugsperrung auf 23 bis 06 Uhr (bisher 24 bis 05 Uhr) wie in Zürich, die Plafonierung der jährlichen Flugbewegungen auf 100'000 (bisher rund 97'000), keine kantonalen finanziellen Mittel für umweltbelastenden Flugverkehr, Rückverlegung der Südstartkurven vom Schweizer Territorium an die Landesgrenze, Beschränkung der über Schweizer Gebiet führenden Südlandungen auf acht Prozent, keine überproportionale Zunahme des Frachtverkehrs, und die Überprüfung der Messdaten des EuroAirport durch eine EAP-unabhängige Fachstelle. Diese Vorgaben sollen auch als Handlungsanweisung für die zwei Vertreter des Kantons Baselland im Verwaltungsrat des EuroAirport (EAP) gelten.

Die SP Basel-Stadt hat als grösste Partei des Kantons ihre Flughafenpolitik geändert. In ei-

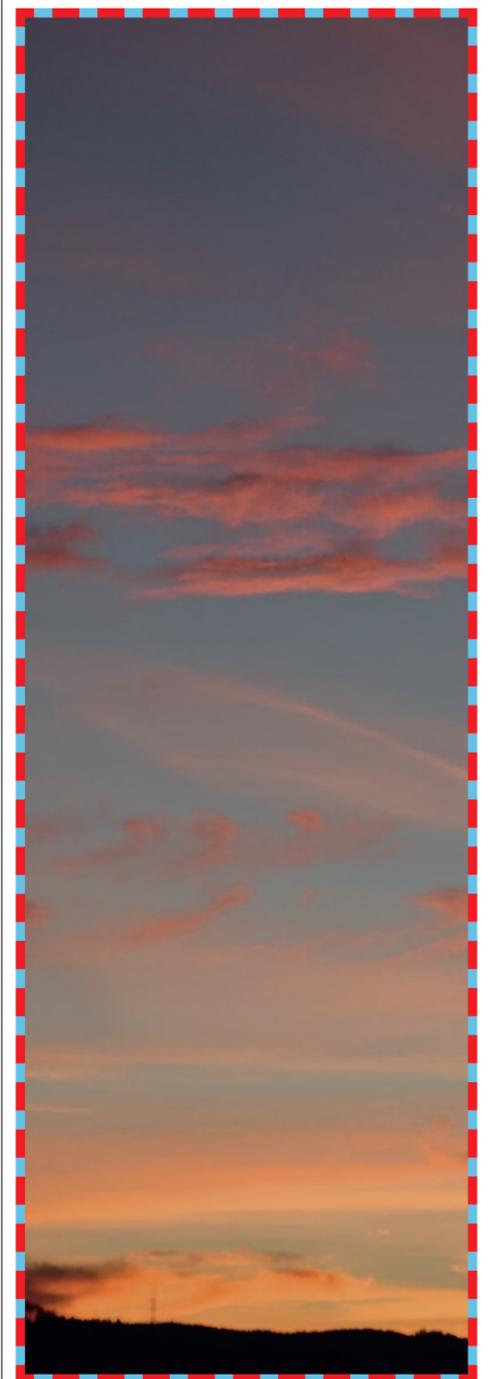
nem Positionspapier fordert jetzt auch sie eine Nachtflugsperrung von 23 bis 06 Uhr. Diese Kehrtwende ist einerseits der schweizweiten Umweltweltwelle zu verdanken, andererseits dem bevorstehenden Rücktritt des zuständigen Basler SP-Regierungsrates Christoph Brutschin. Er hatte 2011 von seinem fluglärmfreien Wohnort aus den «Ausbau der Tagesrandflüge» gefordert. Damit war er sehr erfolgreich: Der Fluglärm von 23 bis 24 Uhr hat in Allschwil seit 2012 von 37 auf 51 Leq zugenommen und damit den gesetzlichen Grenzwert von 50 Leq überschritten, und die Zahl lauter Nachtflüge über 70 dB ist von 194 auf 1654 pro Jahr gestiegen.

Alle fluglärm-betroffenen Gebietskörperschaften um den EAP fordern seit Jahren die Nachtflugsperrung ab 23 Uhr: Die elsässische Agglo St. Louis mit ihren 40 Gemeinden, der südbadische Landkreis Lörrach, der Trinationale Distrikt mit Südbaden, Elsass und Beiden Basel und das Parlament des Kantons Baselland.

Noch eine gute Nachricht: Die grüne Landrätin und Präsidentin des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen (EuroAirport) wurde neu in den Gemeinderat des grossen Vorortes Binningen gewählt.

Der EAP gerät immer mehr unter Druck wegen des erwähnten Fluglärm-Anstiegs, vor allem in der Nacht. Darauf reagiert der EAP mit einer neuen Lärmstudie, der dritten innerhalb von 10 Jahren. Bis die Studie ausgewertet ist, gewinnt der EAP viel Zeit: Man macht eine Studie, damit man nichts machen muss. Das war schon bei den früheren Studien so.

Madeleine Göschke-Chiquet, Binningen  
Schutzverband der Bevölkerung  
um den Flughafen Basel-Mülhausen



Gönnerinnen-/Gönnerbeitrag auf  
PC Konto 80-64803-5  
Vielen Dank für Ihre Spende.

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

KLUG  
CESAR  
COTAS

Koalition  
Luftverkehr  
Umwelt  
und Gesundheit

[www.klug-cesar.ch](http://www.klug-cesar.ch)