



# FLAUB

Seite 3  
Klimaneutraler Flugverkehr?

FRISCHE LUFT ALS BÜRGERRECHT

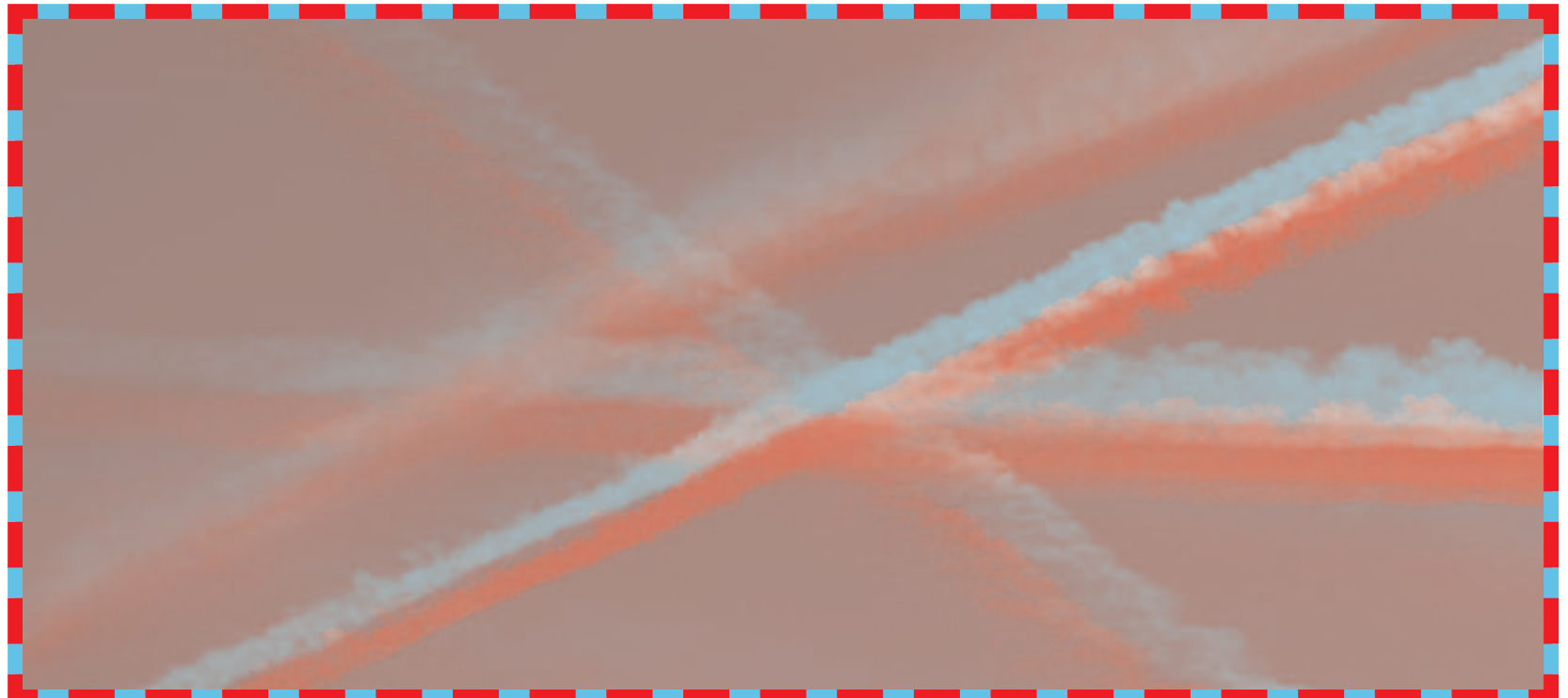
## Die Flugticketabgabe wird greifbar

Es ist allseits bekannt: Wir Schweizerinnen und Schweizer steigen doppelt so häufig ins Flugzeug wie die Bewohnerinnen und Bewohner unserer Nachbarländer. Zwischen 2010 und 2016 haben die privaten Flugreisen der Schweizerinnen und Schweizer um 56% zugenommen, wir sind offenbar ein sehr reisefreudiges Land. 80% der angeflogenen Destinationen liegen übrigens in Europa und wären auch ohne Probleme mit dem Zug gut erreichbar. Aber da liegt genau das Problem: Die Zugreise ist oft viel teurer als der Flug mit einer Billig-Airline. In einem Interview nannte unsere Umweltministerin Simonetta Sommaruga die Sache beim Namen: «Es ist auf jeden Fall ein politischer Entscheid, dass Fliegen heute so billig ist.» Im Chicagoer Abkommen von 1944 wurde die Luftfahrtbranche bewusst verschont mit irgendwelchen Steuern und Abgaben um sie im wahrsten Sinne des Wortes «zum Fliegen» zu bringen. Ich glaube, man kann getrost sagen, dass dies in der Zwischenzeit gelungen ist. Es ist sogar so weit «gelungen», dass der Flugverkehr in wenigen Jahren das grösste Klimaproblem der Schweiz werden wird, wenn jetzt nicht griffige Massnahmen eingeführt werden. Es macht weder Sinn noch ist es gerecht, dass der Flugverkehr jetzt noch der einzige Bereich ohne klimapolitische Massnahme ist. Und wenn man bedenkt, dass in der Schweiz der Flugverkehr für fast 20 Prozent der klimarelevanten Auswirkungen menschlicher Herkunft verantwortlich ist (und die Prognosen sind immer noch steigend), ist dringender Handlungsbedarf angezeigt.

Ein Lichtblick erfolgte nun anlässlich der Beratungen zum CO<sub>2</sub>-Gesetz im Ständerat: Die Flugticketabgabe soll endlich eingeführt werden. Zudem hat der Ständerat auch entschieden, auch für private Flüge eine Abgabe einzuführen. Auch wenn die Flugticketabgabe mit 30 bis 120 Franken für eine lenkende Wirkung meiner Meinung nach zu tief angesetzt ist und die Transitpassagiere unbedingt auch miteinbezogen werden sollten, ist der Entscheid des Ständerates eindeutig ein Schritt in die richtige Richtung. Die CO<sub>2</sub>-Gesetz-Revision kommt erst nach den nationalen Wahlen in den Nationalrat. Ich hoffe auf einen grossen Sitzgewinn aller ökologischen Kräfte, damit die Flugticketabgabe wie auch weitere Massnahmen im Gesetz noch weiter verschärft werden können. Das sind wir dem Klimaschutz schuldig!



Priska Seiler Graf  
Nationalrätin  
Co-Präsidentin KLUG



# Das Klima und der Flugverkehr

Flugscham und der Aufruf, aufs Fliegen zu verzichten, werden in den Medien zurzeit breit diskutiert. Die Flugbranche hält gerne fest, dass der Flugverkehr lediglich 2% der globalen CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht und daher für den Klimaschutz nicht zentral ist. Dieses Argument ist jedoch nicht haltbar, schaut man sich das exponentielle Wachstum, die weit über dem globalen Durchschnitt liegenden Schweizer Flugemissionen und die deutlich höhere gesamte Klimawirkung des Flugverkehrs an.

Zwischen 2000-2015 hat sich der globale Flugverkehr verdoppelt. Jedes Jahr fliegen fast vier Milliarden Passagiere und bis 2035 sollen es sieben Milliarden sein.<sup>1</sup> Für die Schweiz wird prognostiziert, dass sich die Flugemissionen bis 2030 nochmals verdoppeln werden.<sup>2</sup> Mehr als 80% der Weltbevölkerung sind noch nie geflogen.<sup>3</sup> Doch jede Schweizer\*in macht pro Jahr 1,6 Flugreisen und fliegt dabei knapp 9000 Kilometer. Im Vergleich zu unseren Nachbarländern ist das doppelt so viel.<sup>4</sup>

## Klimaauswirkungen des Flugverkehrs

Bei einem Flug von Zürich nach New York (hin und zurück) werden pro Person ca. 400 Liter Kerosin verbraucht. Das entspricht ca. 1 Tonne CO<sub>2</sub>, denn pro Liter Kerosin werden 2.55 kg CO<sub>2</sub> emittiert.<sup>5</sup> Da CO<sub>2</sub> sehr lange in der Atmosphäre bleibt, akkumuliert es und trägt auch Jahrhunderte nach dem Ausstoss noch zur Erwärmung bei.<sup>6</sup> Dabei breitet sich CO<sub>2</sub> weltweit aus und beeinflusst das Klima unabhängig davon, auf welcher Höhe die Emissionen ausgestossen wurden.

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen machen aber nur einen Teil der Klimawirkung des Flugverkehrs aus. Andere Faktoren sind indirekte Treibhausgasemissionen, der Ausstoss von Aerosolen und die Bildung von Kondensstreifen und Zirruswolken. Diese Effekte führen zu einer Zunahme der Energie in der Atmosphäre, die gemessen, bzw. modelliert werden kann.<sup>7</sup>

→ Wissenschaftliche Untersuchungen legen nahe, dass die gesamte Klimawirkung des Flugverkehrs mindestens doppelt so hoch ist wie die CO<sub>2</sub>-Emissionen alleine.<sup>8</sup>

## Indirekte Treibhausgasemissionen

Flugzeuge stossen auch Stickoxide (NO<sub>x</sub>) aus. Diese beeinflussen den Methan- und Ozongehalt in der Atmosphäre. Methan ist ein starkes Treibhausgas, das gut 10 Jahre in der Atmosphäre verbleibt. Ozon ist ein kurzlebiges Treibhausgas, das 2-3 Wochen in der Atmosphäre bleibt. Die Ozonbildung verläuft ähnlich wie bei der Smogbildung durch den Strassenverkehr. Aber durch die erhöhte UV-Strahlung in grosser Höhe wird dort Ozon effektiver gebildet als am Boden.

Der Flugverkehr beeinflusst den Methan- und Ozongehalt folgendermassen: NO<sub>x</sub>-Emissionen führen zuerst über ein paar Wochen bis Monate zu einem Anstieg des Ozons (Erwärmung), gefolgt von einem Rückgang des Methans (Kühlung). Später sinkt der Ozongehalt wieder (Kühlung). Die kühlenden Effekte dauern mehrere Jahrzehnte, sind jedoch weniger gross als die ursprüngliche Erwärmung. Stickoxide wirken sich also gesamthaft erwärmend aus.<sup>9</sup>

## Aerosole

Flugzeuge stossen auch Russ und Sulfate aus. Die dunklen Russpartikel absorbieren die Sonneneinstrahlung und haben daher eine wärmende Wirkung. Dieser Effekt ist besonders stark, wenn sich der Russ auf Schnee und Eis abgelagert und so die helle Oberfläche verdunkelt. Sulfate führen zu einer direkten Kühlung, da sie das Sonnenlicht reflektieren. Andererseits kann Wasserdampf an Sulfaten kondensieren, was zu Kondensstreifen und Zirruswolken führt. Das

wiederum wärmt das Klima, weil so zusätzlich Wärme gespeichert wird. Der direkte Klimaeffekt von Aerosolen ist kurz (Stunden bis Tage). Die Effekte der Sulfate auf Wolkenbildung werden nach wie vor nur unzureichend verstanden.

## Kondensstreifen und Zirruswolken

Ob sich Kondensstreifen bilden, hängt von der Flughöhe sowie von der Temperatur und Luftfeuchtigkeit der Atmosphäre ab. Etwa 10-20% aller Flüge verursachen Kondensstreifen. Diese sind kurzlebig und haben eine wärmende Wirkung, weil sie Strahlung absorbieren.

Kondensstreifen können unter bestimmten Umständen auch zur Bildung von Zirruswolken führen. Diese absorbieren ebenfalls Sonnenstrahlung. Die indirekt verursachten Zirruswolken verstärken daher den Klimaeffekt des Fliegens nochmals deutlich. Neuere Forschung zeigt, dass der Einfluss von Kondensstreifen und Zirruswolken auf das Klima deutlich wächst und dass es immer noch schwierig ist, den Gesamteffekt gut zu modellieren.<sup>10</sup>

## Gesamtwirkung mindestens doppelt so gross

Es ist nicht einfach, die verschiedenen Klimaeinflüsse miteinander zu vergleichen: Einige Einflüsse sind regional und wirken nur über ein paar Wochen, andere sind global und halten über Jahrzehnte an. Aber auch kurzlebige, regionale Effekte können einen grossen Einfluss haben, z.B. wenn sie in eine Region näher an einen Kipppunkt bringen, an dem dramatische Verän-

## Zusammenfassung der durch den Flugverkehr verursachten Klimaeinflüsse

	CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub> Ozonanstieg	NO <sub>x</sub> Methanabnahme	NO <sub>x</sub> Ozonabnahme	Sulfate	Russ	Kondensstreifen und Zirrus Wolken
Klimaeinfluss	wärmend	wärmend	kühlend	kühlend	kühlend	wärmend	wärmend
Dauer	Jahrhunderte	Wochen bis Monate	Jahrzehnte	Jahrzehnte	Tage bis Wochen		Kondensstreifen: Stunden Zirruswolken: Stunden bis Tage
Verteilung	global	kontinental bis global			kontinental bis global	lokal bis global	Lokal bis kontinental
Wissensstand	hoch	begrenzt			Direkte Effekte: hoch Wolkeneffekte: niedrig		niedrig

# Unterstützung des Flughafens Bern-Belp durch die öffentliche Hand

derungen unumkehrbar werden. Wie die Effekte gewichtet werden und welcher Zeithorizont verwendet wird, beeinflusst daher das Resultat. Das erklärt die grosse Spannweite, wenn es darum geht, die Gesamtklimawirkung des Flugverkehrs einzuschätzen.

## Flugverkehr und Klimapolitik

Emissionen aus dem internationalen Flugverkehr sind weder in den nationalen Klimazielen noch im Pariser Abkommen eingeschlossen. Das ist im Vielfliegerland Schweiz besonders bedenklich. In der Schweiz getankte Flugtreibstoffe verursachen jährlich rund 5.5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>, das entspricht etwa 12% der Schweizer Inlandemissionen. Rechnet man die zusätzlichen Klimaeinflüsse mit ein, verdoppelt sich der Klimaeffekt des Flugverkehrs und entspricht etwa einem Fünftel der Schweizer Inlandemissionen.<sup>11</sup>

Privatreisen und Flüge innerhalb Europas machen dabei die grosse Mehrheit aus.<sup>12</sup> Ein wesentlicher Teil der Flugreisen dient also dem Vergnügen. Ein Genuss, der den persönlichen Klima-Fussabdruck aufbläht. Dabei wäre es beim Reisen bedeutend einfacher, die Emissionen zu reduzieren, als bei anderen Aktivitäten, auf die man weniger Einfluss hat (z.B. der Ersatz einer Ölheizung in einer Mietwohnung). Doch freiwilliger Verzicht wird nicht genügen, um eine Kehrtwende zu machen.

→ Will die Schweiz ihren Klimafussabdruck auf netto-null senken, dann kommen wir nicht umhin, auch für den Flugverkehr griffige Reduktionsziele zu erlassen und dabei alle Klimaeffekte zu berücksichtigen.<sup>13</sup> ■

Anja Kollmuss, Klimaexpertin

- 1 IATA 2016
- 2 INFRAS 2016 Auswirkungen eines EHS-Linking für den Bereich Luftfahrt – Aktualisierung für die Schweiz
- 3 National Geographic
- 4 Mikrozensus Verkehr 2015 und Intraplan Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs 2018 (s.14 + 18) [Die Schweizer Luftverkehrsmobilität] liegt (nach Abzug von Umsteigern und Incoming-Reisen) bei gut 1,6 Flugreisen pro Kopf (entspricht 3,3 Hin- und Rückflügen) und damit doppelt so hoch wie in Deutschland (ca. 0,8, ähnlich in Österreich) und deutlich höher als in fast allen der hier gezeigten Länder (UK 1,3, F und I ca. 0,6, USA ca. 1,3).
- 5 Der Treibstoffverbrauch pro Passagier variiert durch Auslastung und Flugstreckenlänge. Der durchschnittliche Kerosinbedarf auf Kurzstrecken (< 800 km) liegt bei 4.2 bis 6.8 Litern pro 100 Personenkilometer, auf Mittelstrecken (800-3 000 km) bei 2.6 bis 4.2 Litern und auf Langstrecken (> 3 000 km) bei 2.9 bis 3.5 Litern pro 100 Personenkilometer, siehe <https://www.bdl.aero/de/veroeffentlichungen/energieeffizienzreport/>  
Ein Flug Zürich–New York–Zürich beträgt etwa 12 600 km, d. h. pro Person werden für diesen Flug 365-441 Liter Kerosin gebraucht. Das entspricht 0.90-1.1 Tonnen CO<sub>2</sub>. Kerosinemissionen: <http://www.icbe.com/carbonatabase/volumeconverter.asp>
- 6 Etwa die Hälfte unserer CO<sub>2</sub> Emissionen wird in den ersten 30 Jahren von Ozeanen und Wäldern absorbiert, weitere 30% werden innerhalb weniger Jahrhunderte entfernt und die restlichen 20% bleiben typischerweise für tausende von Jahren in der Atmosphäre.
- 7 Integrated Radiative Forcing drückt die Energie aus, die dem System während eines gewählten Zeithorizonts zugeführt wird, d.h. auch die zukünftige Effekte des aktuellen Flugverkehrs werden miteinberechnet. Mehr dazu: <http://co2offsetresearch.org/aviation/integratedRF.html>
- 8 Lee, D. S. et al (2009). Aviation and global climate change in the 21st century. Cox and Althaus (2019) How to include non-CO<sub>2</sub> climate change contributions of air travel at ETH Zurich. Kollmuss A, Myers Crimmins A. (2009). CO<sub>2</sub> Carbon Offsetting & Air Travel Part 2: Non-CO<sub>2</sub> Emissions Calculations.
- 9 Mehr Details: <http://co2offsetresearch.org/aviation/Indirect Emissions.html>
- 10 Lisa Bock, Ulrike Burkhardt (2019). Contrail cirrus radiative forcing for future air traffic. Atmospheric Chemistry and Physics, und Tesche, M. et al. (2016) Aviation effects on already-existing cirrus clouds. Nat. Commun. 7:12016
- 11 Die Schweizer Inlandemissionen betragen zurzeit ca. 48 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>eq. Die Klimawirkung des Flugverkehrs ist **mindestens doppelt** so gross, wie die CO<sub>2</sub>-Emissionen alleine, d.h. bei 5.5 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>, entspricht die Klimawirkung mind. 11 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>eq., das entspricht 22% der Inlandemissionen von 2017.
- 12 Schweizerische Zivilluftfahrtstatistik 2017
- 13 2016 wurde ein internationales Abkommen zum Flugverkehr (CORSIA) verabschiedet. Auch die Schweiz will mitmachen. CORSIA soll jedoch lediglich die Flugemissionen durch den Kauf von Zertifikaten auf dem Niveau von 2020 konstant halten (der Zuwachs soll kompensiert werden). Zudem bleibt die Teilnahme an CORSIA bis 2027 freiwillig. Im EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS) sind nur in- und europäische Flüge eingeschlossen.

## Vorgeschichte

Die 1983 ursprünglich als Lufttaxiunternehmen am Flughafen Bern-Belp gegründete Skywork Airlines AG hat ab 2009 mit finanzkräftiger Unterstützung eines Hauptaktionärs ihre Aktivitäten auf das Charter und Liniengeschäft ausgeweitet. Im Rekordjahr 2012 ist es gelungen Flüge nach insgesamt 35 Destinationen anzubieten.

Für das Jahr 2012 wurde von der Flughafen Bern AG ein rekordverdächtiges Passagieraufkommen von 258'656 Passagieren kommuniziert.<sup>1</sup> Ein Blick auf die Verkehrsstatistik<sup>1</sup> zeigt dann allerdings auch die Schattenseiten dieser Entwicklungen: Um diese Passagierzahlen zu erreichen, mussten 11'216 Flugbewegungen durchgeführt werden. Somit lag die Auslastung im Durchschnitt bei lediglich 23,1 Passagieren pro Flug – zu wenig um eine Fluggesellschaft profitabel betreiben zu können. Und so musste schliesslich am 29. August 2018 der Betrieb der Skywork AG eingestellt werden.

## Flughafen Bern Belp in Schwierigkeiten

Mit dem Grounding der Skywork haben sich im Jahr 2018 die Flugbewegungen und die Zahl der Passagiere im Linien- und Charterbereich deutlich reduziert, weshalb auch die Einnahmen der Flughafen Bern AG massiv eingebrochen sind. Zudem hat die Neuordnung der Subventionen des Bundes für die Flugsicherungskosten (Skyguide) die Ausgaben ansteigen lassen. Gesamthaft hat dies im Jahr 2018 bei einem Umsatz von rund CHF 8 Millionen zu einem Jahresverlust in der Höhe von CHF 988'472 geführt.<sup>1</sup>

Auch für 2019 ist die Prognose schlecht, weil sich noch keine Fluggesellschaft gefunden hat, die regelmässige und ganzjährige Linienflüge in Europäische Zentren anbieten möchte und auch das Angebot an Ferienflügen in die Mittelmeerregion deutlich kleiner geworden ist. Und so haben sich im 1. Halbjahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr die Flugbewegungen im Linien- und Charterbereich auf 133 (von 3'935 im Jahr 2018)<sup>2</sup> und die Zahl der Passagiere auf 8'949 (von 132'003 im Jahr 2018)<sup>2</sup> signifikant reduziert. Es wird befürchtet, dass auch für 2019 ein massiver Verlust verbucht werden muss.

## Flucht nach vorne; Ruf nach öffentlichen Geldern

Der Verwaltungsrat hat nun beschlossen, dass sich der Flughafen Bern künftig als «modernes Mobilitätszentrum und Infrastrukturplattform positionieren»<sup>3</sup> soll. Neben den bisher schon vorhandenen Tätigkeitsschwerpunkten (Linien- und Charterflüge; Bundesflüge; Pilotenausbildung; REGA; Businessflüge; Flugzeugwartung; Reisebüros) sollen weitere Sparten hinzukommen, welche Test- und Zertifizierungszentren für Drohnen, elektronische Flugtaxis und selbstfahrende Autos umfassen und unter dem Begriff «Digitale Mobilität» (Swiss Digital Traffic Hub) zusammengefasst werden können.

Gleichzeitig wurde klargemacht, dass «eine substantielle Unterstützung durch die öffentliche Hand»<sup>3</sup> notwendig sei. Ohne deren Support wäre ein weiterer Betrieb des Flughafens nur in stark reduziertem Umfang möglich, zeitweise war sogar von einem Verkauf die Rede. Und so soll nun mit öffentlichen Geldern eine Infrastruktur am Leben erhalten werden, die wegen mangelnder öffentlicher Nachfrage zu wenig Einnahmen generiert um finanziell auf eigenen Füßen stehen zu können.

## Der Kanton greift ein: Gesetz über die Beteiligung des Kantons an der Flughafen Bern AG

Vor diesem Hintergrund hat nun der Kanton Bern beschlossen, dem Flughafen Bern – wie schon bei früherer Gelegenheit – finanziell unter die Arme zu greifen. Da es sich bei der neuen Finanzierungsrunde nun aber um eine «bedeutende kantonale Leistung» handelt, muss die vorgesehene Unterstützung in einem Gesetz verankert werden.<sup>3</sup> Dieses Gesetz soll die Grundlage für eine gezielte «Unterstützung im öffentlichen Interesse»<sup>1</sup> bilden und fokussiert auf die folgenden Bereiche:

Zunächst wird eine Erhöhung des Aktienkapitals von bisher CHF 14.1 Millionen auf 20 Millionen mit einer Kantonbeteiligung von bis zu 30% vorgeschlagen. Der Kanton würde sich hier mit zusätzlich bis zu CHF 5.7 Millionen beteiligen. Die genaue Höhe der Beteiligung soll vom Regierungsrat beschlossen werden. Offenbar wird beim Management dieser Beteiligung mit der Notwendigkeit zu raschen Entscheidungen gerechnet, weshalb die Finanzkompetenz von Volk und Parlament an den Regierungsrat delegiert werden soll. Die so gewonnen Mittel sollen offenbar für notwendige Ersatzinvestitionen zum Erhalt der Flughafeninfrastruktur (Piste, Rollwege, Abstellflächen, Anflugsysteme, Terminal) eingesetzt werden, was vermuten lässt, dass schon zu Zeiten des «Normalbetriebes» die Finanzlage eine Umsetzung dieser Renovationen nicht im nötigen Umfang erlaubt hat.

Dann soll sich der Kanton an den Kosten der Flugsicherung (Skyguide) und der Sicherheitsmassnahmen am Boden (z. B. Personenkontrolle) beteiligen. Jährlich können in diesen Bereichen Kosten von bis zu CHF 5 Millionen anfallen. Die Beteiligung des Bundes ist Gegenstand von Verhandlungen und für den Kanton Bern wird ein Beitrag von wiederkehrend CHF 1-2 Millionen pro Jahr erwartet.

Auch wenn betont wird, dass bei dieser Unterstützung durch den Kanton der Betrieb des Flughafens ausgeklammert bleibt,<sup>3</sup> sind doch eine intakte Infrastruktur (Pisten; Rollwege etc.), eine funktionierende Flugverkehrsleitung und zuverlässige Sicherheitskontrollen für einen regulären Betrieb von ausschlaggebender Bedeutung und somit durchaus betriebsrelevant.

Schliesslich wird vom Kanton Finanzhilfe für Infrastrukturausbauten auf dem Areal des Flughafens Bern beansprucht. Das Ausmass dieser Unterstützung ist nicht definiert, es wird lediglich vorgesehen, dass der Kanton bis zu «50% der anrechenbaren Kosten» beitragen kann.

Schon bei früherer Gelegenheit hat die öffentliche Hand (Bund, Kanton), eine substantielle finanzielle Unterstützung für den Aufbau einer Basisinfrastruktur im Rahmen der 4. Ausbaustufe zugesagt.<sup>4</sup> Der weitere Ausbau soll dann von privaten Investoren realisiert werden.

Mit der neuen Vorlage besteht nun die Möglichkeit, diesen weiteren Ausbau mit bis zu 50% durch die öffentliche Hand finanzieren zu können, falls die erhofften privaten Investoren ausbleiben. Der Steuerzahler schlüpft hier also unvermittelt in die Rolle des Geldgebers für Hochrisikokapital.

Das Bauprogramm der 4. Ausbaustufe soll durch die Flughafen Bern Infrastruktur AG umgesetzt werden, die erstellte Infrastruktur wird dann vom Flughafen gemietet.<sup>4</sup> Auch die im neuen Gesetz vorgesehene Finanzhilfe für den weiteren Ausbau der Infrastruktur soll an die Infrastruktur AG gerichtet sein.

## Der öffentliche Flughafen

Obwohl immer wieder angekündigt, existiert seit dem Grounding der Skywork kein öffentlicher Linienverkehr zu europäischen Zentren mehr. Als einziges öffentliches Angebot wird in den Sommermonaten eine Anzahl von Ferienflügen durchgeführt. Zugenommen haben dagegen die privaten Flüge mit Business und Private Jets. Sogar die Vorhänge im Flughafen Café sind während der Skisaison dann häufig geschlossen, damit die an- und abfliegenden VIP's unter sich bleiben.

Somit ist der Flughafen rund 6 Monate im Jahr für öffentliche Flüge kaum zugänglich, auch wenn von Seiten des Verwaltungsrates immer wieder von einem öffentlichen Flughafen in öffentlichem Interesse mit einer öffentlichen Piste gesprochen wird!

→ Und so fällt es schwer die Legitimation einer öffentlichen Finanzhilfe zu verstehen, welche letztlich doch weitgehend der Business- und privaten Taxifliegerei sowie der Ferienliegerei zu Gute kommt und zudem dem Aufbau von Infrastrukturen für privatwirtschaftliche Industrieprojekte dient. ■

Peter Ott, Vorstandsmitglied VgF

## Quellen:

- 1 Bern Airport Geschäftsberichte 2012 und 2018
- 2 Bundesamt für Statistik; Linien- und Charterverkehr, 1. Quartal und 2. Quartal 2019
- 3 Vortrag des Regierungsrates an den Grossen Rat zum Gesetz über die Beteiligung des Kantons an der Flughafen Bern AG (BFBG); 15. Mai 2019
- 4 Vortrag: Flughafen Bern Infrastruktur AG; Bauprogramm 2018-2020; Objektkredit; 17.01.2018



Bild: Beispiel einer öffentlichen Piste (Berlin-Tempelhof)

Der SSF ist ein gesamtschweizerischer Schutzverband mit Einzelmitgliedern und ausserdem die Dachorganisation verschiedener regionaler Schutzverbände. Er steht auch in Kontakt mit weiteren zielverwandten Organisationen.

- Aktion gegen Fluglärm (AgF) Flugfeld Altenrhein
- Association des Riverains de l'Aéroport de Genève (ARAG) ■ Interessengemeinschaft weniger Fluglärm in der Alpenregion (igf-alpenregion) Brienz ■ IG gegen den geplanten Motorflugplatz Münster Flugplatz Münster
- Oberengadin wohin? Flugplatz Samedan ■ Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen Flughafen Basel-Mülhausen ■ Schutzverband der

Bevölkerung um den Flugplatz Buochs (SBFB) Flugplatz Buochs ■ Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen (SFE) Flugplatz Emmen ■ Pro Amt Flugplatz Hausen a. Albis ■ Schweizerische Liga gegen Lärm ■ IG Fluglärm Surental Flugplatz Triengen ■ Vereinigung gegen Fluglärm (VgF) Flugplatz Bern-Belp ■ Verein Schutzverband Flugfeld Speck (VSFS)

## Der SSF wird zudem unterstützt von:

- Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (AeFU)
- Verkehrsclub der Schweiz VCS

**KLUG  
CESAR  
COTAS**

Koalition  
Luftverkehr  
Umwelt  
und Gesundheit

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

# Lugano-Agno in heftigen Turbulenzen

## Auch im 2018 stark defizitär

Wie bereits früher berichtet, befindet sich die Betreiberin des Regionalflughafens Lugano-Agno (LASA) seit Jahren in einer fragilen finanziellen Situation. Diese hat sich im 2018 weiter verschärft. Es resultierte mit 2.2 Millionen Franken erneut ein happiger Betriebsverlust zu Lasten der Steuerzahler (derzeit 87.5% Stadt Lugano und 12.5% Kanton Tessin als Eigentümer der LASA). Dies bei insgesamt 18'306 Flugbewegungen und 97'366 Passagieren; davon entfallen 2'753 Bewegungen und 88'570 Passagiere auf den Linien- und Charterverkehr.

## Aktienkapital «totalmente consumato»

In der Botschaft «Messaggio Municipale No.10291» vom 23. Mai 2019 zuhanden des Gemeinderates von Lugano, dem Consiglio Comunale, heisst es, mit diesem neusten Betriebsverlust sei das Eigenkapital der Lugano Airport SA (LASA) «totalmente consumato», also «komplett konsumiert», im Klartext total verbrannt.

Damit nicht genug: in der Bilanz per 31.12.2018 resultiert obendrein ein Verlustvortrag von 1.125 Millionen Franken.

Zudem hat die LASA per 31.12.2018 gegenüber der Stadt Lugano Schulden von 2'342'000 Franken (+107% vs. 31.12.2017), die durch einen Kontokorrentkredit der Hauptaktionärin mit einer Limite von 2'500'000 Franken nur äusserst knapp gedeckt sind.

Alles in allem eine überschuldete, finanziell prekäre Situation, die nach einer prioritären Sanierung und – nach 2011 bereits der zweiten – Rekapitalisierung der LASA ruft, bevor in Lugano Dutzende von Millionen in den Ausbau der Aviatik-Infrastruktur investiert werden, was angesichts der neuesten Ausgangslage noch fragwürdiger erscheint, wie sich nachstehend ergibt.

In den letzten rund 20 Jahren wurden insgesamt über 30 Millionen Franken in den Flughafen Lugano gepumpt. Reicht dies immer noch nicht für den serbelnden Regionalflughafen? Einer Anlage im Umfeld der nahe gelegenen Flughäfen Milano-Malpensa, Milano-Linate und Bergamo mit internationalem Flugverkehr.

## Konkurs der Adria Airways

Nur gerade rund dreizehn Monate nach der auf dem Regionalflughafen Bern-Belp Pleite gegangenen Skywork Airlines, kam es auch auf dem Flughafen Lugano-Agno in der letzten Septemberwoche 2019 zum Grounding des für die LASA wichtigsten Kunden, der 1961 gegründeten slowenischen Adria Airways mit Heimathafen Ljubljana. Also jener Fluggesellschaft, die im November 2017 nach dem ersten Grounding der Skywork diese in Bern-Belp beerben und von dort Flüge in vier Städte anbieten wollte. Doch kurz nach der grossspurigen Ankündigung, zog Adria Airways das Angebot mit fadenscheiniger Begründung zurück.

In Lugano betrieb die «Adria» im Auftrag der Swiss die Linienflüge Lugano-Zürich. Täglich mit bis zu vier Rotationen. Dies mit Maschinen des Typs Saab 2000 (50 Plätze). Nach anfänglich einzelnen Flug-Annulationen wurde es zu einem Niedergang in Raten, bis die «Adria» schliesslich am 30. September den Konkurs anmelden musste. Und die Swiss gleichentags die Einstellung der Linienflüge Lugano-Zürich bekannt gab mit der Empfehlung an die Reisenden, den Zug zu nehmen. Macht ja angesichts aller Umstände sehr viel Sinn, wird doch im 2020 der Ceneri-Basistunnel in Betrieb genommen, was die Reisezeit von Lugano nach Zürich auf knapp zwei Stunden verkürzt. Zudem steht die Swiss mit den SBB eh schon in engem Kontakt für ein direktes Flugzug-Angebot Lugano-Flughafen Zürich (analog dem Flugzug-Angebot Basel-Zürich).

## Finanz-Sanierung noch dringlicher

Die oben erwähnte Sanierung und Rekapitalisierung der LASA wird durch den Konkurs der Adria Airways noch dringlicher als sie eh schon war. Es deutet einiges darauf hin, dass man im Tessin auf diesen Konkurs vorbereitet war. So kam es nicht ganz von ungefähr, dass der Tessiner Regierungsrat dem Ruf der Stadt Lugano (Messaggio Municipale Nr. 10291 vom 23. Mai 2019) nach einer Erhöhung des Aktienanteils des Kantons an der LASA von 12.5 auf 40% (mit Reduktion des Anteils der Stadt Lugano von 87.5% auf 60%) und entsprechender Rekapitalisierung der Flughafenbetreiberin schon anfangs September 2019 nachkam.

## 5'920'000 Franken des Kantons?

Geht es nach dem Entscheid des Tessiner Staatesrates (Mitteilung vom 4. September), beteiligt sich der Kanton Tessin an der Finanzsanierung der LASA mit insgesamt 5'920'000 Franken.

Dieser Betrag setzt sich wie folgt zusammen:

1. Der Quote des Kantons im Aktionariat der LASA, die sich von 12.5% auf 40% erhöht; Investitionskredit von CHF 2'400'000 für die (seit 2011) zweite Rekapitalisierung der LASA
2. Einem Investitionskredit über CHF 920'000 zur anteilmässigen Deckung der kumulierten Bilanzverluste, die bis Ende 2019 erwartet werden
3. Einer anteilmässigen, jährlichen Beteiligung über CHF 520'000 (total 2'600'000 für 5 Jahre) für die Deckung der erwarteten Betriebsverluste der LASA für die Periode 2020-2024.

Der erwartete Verlust der LASA bis Ende 2019, inklusive Verlustvortrag aus dem Vorjahr über 1.125 Mio. CHF, beträgt insgesamt 2.3 Mio. CHF. Somit budgetiert die LASA für 2019 nur gerade einen Betriebsverlust von 1.16 Mio. CHF, was angesichts aller Umstände sehr optimistisch erscheint.

Sodann entspricht die anteilmässige Verlustübernahme des Kantons für die Jahre 2020-2024 einem erwarteten Gesamtbetriebsverlust der LASA von jährlich je «nur» 1.3 Mio. CHF, was angesichts der mit an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit der Ertragsausfälle aus dem Linienfluggeschäft erst recht reichlich schöngefärbt daher kommt.

## Streckenkonzeption zurückgegeben

Die Swiss hat weder ein Interesse an Linienflügen Lugano-Genf, noch Lugano-Zürich. So hat sie bereits am Tag 2 nach dem angemeldeten Konkurs der Adria Airways in der TV-Sendung «Schweiz Aktuell» bekannt gegeben, dass sie die Streckenkonzeption Lugano-Zürich beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) deponiert hat. Ein unmissverständlicher Akt und klares Signal an alle aviatischen und (wirtschafts-)politischen Akteure. Die Swiss hat damit alle diesbezüglichen Transportrechte zurückgegeben und sich von den Beförderungspflichten befreit. Die Rückgabe der Konzession Lugano-Zürich bedeutet letztlich auch, dass die Swiss nicht daran glaubte, einen Ersatz für die Adria Airways zu finden.

## Eine logische Folge

Diese Rückgabe kam für alle, die die Realität sehen und hören wollten, keineswegs überraschend. Zum einen gab der Swiss Chef Thomas Klür bereits im August bekannt, die Linie Lugano-Zürich auf den Prüfstand zu stellen. Der Konkurs der «Adria» hat den Entscheid der Swiss jetzt lediglich beschleunigt und vorweggenommen. Letztlich eine logische Folge.

## Das déjà-vu

Zum anderen wiederholt sich damit in Lugano ein Vorgang, von dem die Öffentlichkeit nicht viel mitbekam und sich im Tessin nicht mehr alle erinnern mögen: Die Rückgabe der Streckenkonzeption Lugano-Genf durch die gleiche Swiss im Herbst 2016. Eine Konzession, die vom Bazl mit Verfügung vom 27. März 2015 (Gültigkeit ab 29. März bis am 31. März 2022) ausgestellt und von der Swiss nur gerade bis Ende Oktober 2016 (also 19 Monate) genutzt und gehalten wurde.

## Nicht im öffentlichen Interesse

Es ist daher – wie auch in Bern-Belp – nicht anzunehmen, dass sich andere Airlines um die verwaisten Fluglinien reissen. Sonst hätte beispielsweise die Konzession Lugano-Genf vom Bazl längst anderweitig vergeben werden können.

Will heissen: es gilt endlich zur Kenntnis zu nehmen, dass sich Linienflugverkehr weder auf den Regionalflughäfen Lugano-Agno, noch Bern-Belp geschweige denn in Sion rechnet. Kaum verwunderlich, denn die Flugbewegungen des Linien- und Charterverkehrs auf den Regionalflugplätzen betragen im 2018 insgesamt nur (noch) 0.6% der gesamten Linien- und Charterbewegungen der Schweiz. In der volkswirtschaftlichen Gesamtbetrachtung schlicht bedeutungslos. Und deshalb definitiv nicht im öffentlichen Interesse. Es ist daher Zeit für eine strategisch realistische Neuausrichtung und damit Zeit für die Verabschiedung von prestigeträchtigem Regional-Linienflugverkehr. Die regionale Alternative heisst ganz einfach Zug.

## Wesentlich veränderte Situation

Nachdem sich die Gegebenheiten in Lugano bereits mit der Aufgabe der Fluglinie Lugano-Genf im 2016 jetzt auch mit dem Konkurs der Adria Airways und damit einhergehend der postwendenden Rückgabe der Streckenlizenz Lugano-Zürich durch die Swiss drastisch verändert haben, ist es unabdingbar, die Studie «Evaluation des Potentials des Flughafens Lugano» des Aviatik Kompetenz Zentrums der Universität St. Gallen vom 6. Mai 2019 in wesentlichen Aspekten, vor allem auch in finanzieller Hinsicht und

# Klimaneutraler Flugverkehr: Realität oder Wunschdenken?

**Der Verkehrssektor ist hauptverantwortlich für die globale Klimaerwärmung. Wird auch der internationale Flugverkehr mitberücksichtigt, so ist der Verkehr in der Schweiz für fast 40% der CO<sub>2</sub>-Emissionen zuständig. Während bei den Strassenfahrzeugen die technische Lösung etwa mit dem Elektroantrieb bereit steht, ist es bei Flugzeugen komplizierter.**

Der Flugverkehr ist äusserst energieintensiv, die negativen Folgen fürs Klima besorgniserregend. Erst recht, wenn man die Wachstumsprognosen berücksichtigt. Beim Strassenverkehr schaffen Hybrid-elektrische und rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge – sofern mit erneuerbarem Strom betrieben – Abhilfe. Ihr Anteil an den Neuzulassungen nimmt laufend zu.

## Elektromobilität in der Luft nur bedingt tauglich

Nicht so bei der Luftfahrt, der Trend zur Elektrifizierung findet dort nicht statt. Es gibt zwar Versuche mit teilweise elektrischen Antrieben. Grosse Passagiermaschinen werden in absehbarer Zeit aber nicht zur Verfügung stehen. Akkus haben eine viel geringere Energiedichte im Vergleich zum fossilen Treibstoff. Ein batteriebetriebenes Flugzeug wäre schlicht zu schwer und die Reichweite entsprechend zu gering.

## Erneuerbares Kerosin mit schlechtem Wirkungsgrad

Eine weitere Alternative zum fossilen Kerosin sind synthetische Treibstoffe. Die Treibstoff-Synthese bietet die Möglichkeit, mit Strom aus erneuerbaren Energien Wasser in Wasserstoff und Sauerstoff zu spalten und den Wasserstoff dann mit Kohlendioxid zu Kerosin zu verarbeiten. Allerdings geht bei jedem Prozess-Schritt ein Teil der eingesetzten Energie verloren. Der dafür benötigte Strom übersteigt die in der Schweiz ausgewiesenen Potenziale für Photovoltaik auf Gebäuden (67 TWh gemäss Bundesamt für Energie) um das Doppelte. Ausserdem benötigen wir einen Teil dieser Potenziale, um den Strassenverkehr und den Gebäudebereich zu elektrifizieren und gleichzeitig den wegfallenden Atomstrom zu ersetzen. Für die Aufrechterhaltung des Flugverkehrs reicht es nicht. Das Potenzial anderer erneuerbarer Energien wie

Biomasse oder neue Wasserkraft kann im Vergleich zur Solarenergie nur einen kleinen Beitrag leisten (5-10 TWh).

## Synthetische Solartreibstoffe sind begrenzt

Einen weiteren technischen Weg, Kerosin synthetisch herzustellen, haben ETH-Forschende kürzlich aufgezeigt.<sup>1</sup> Sie stellen aus direktem Sonnenlicht und Luft flüssige klimaneutrale Treibstoffe her. Der Wirkungsgrad ist besser als beim Umweg über die Elektrizität. Die Umsetzbarkeit der Technologie hat eine solare Mini-Raffinerie auf dem Dach der ETH bereits bewiesen. In einem nächsten Schritt müsste die Technologie jedoch auf industrielle Grösse skaliert werden. Es würde Jahrzehnte dauern, die Produktionskapazität aufzubauen. Zudem ist direkte Sonneneinstrahlung nötig, was die Realisierung in der Schweiz schwierig macht: Im Gegensatz zur Photovoltaik läuft die Solarraffinerie bei Bewölkung nicht, weil zu wenig Hitze entsteht. Die Produktion von synthetischem Kerosin ist demzufolge südlichen bewölkungsarmen Ländern vorbehalten, zum Beispiel in der Sahara. Ob Importe in absehbarer Zeit möglich sind, steht in den Sternen.

## Fazit

Eine 100% erneuerbare Schweiz ist möglich. Ein klimaverträglicher Flugverkehr im heutigen Ausmass ist jedoch Wunschdenken. Es kommt nur eine Reduktion der Flugkilometer in Frage, die zum Beispiel mit einer lenkenden Flugticketabgabe erreicht werden kann. Die gute Nachricht: 80% der Flugreisen aus der Schweiz erfolgen zu Freizeitwecken und über 80% der gewählten Destinationen liegen innerhalb von Europa. Da bietet sich der (Nacht-)Zug als Ersatz oder ein näheres Reiseziel an. Für die restlichen Flugkilometer müssen wir auf die Entwicklung oder den Import von synthetischen Treibstoffen setzen. Diese beiden Ziele könnte man verknüpfen, indem ein Teil der Einnahmen der Flugticketabgabe für die Entwicklung erneuerbarer Treibstoffe eingesetzt wird. ■

Florian Brunner und Felix Nipkow  
Schweizerische Energie-Stiftung SES

<sup>1</sup> <https://ethz.ch/de/news-und-veranstaltungen/eth-news/news/2019/06/mm-solare-mini-raffinerie.html>



mit Blick auf die nun gänzlich weggebrochenen Linienflugerträge als Hauptpfeiler zur Deckung der sehr hohen Fixkosten der LASA, ernsthaft in Frage zu stellen.

## Multi-Jahres-Programm-Planung

So ist aus der Finanz-Performance über 26 Jahre (2019 bis 2045), also einer Multi-Jahres-Programm-Planung, unter anderem lediglich ersichtlich, wie hoch die jährlichen Finanzergebnisse der Flughafenbetreiberin und des Betriebs der Airline sind, nicht jedoch, wie diese hoch aggregierten Ergebnisse aufwand- und ertragsmässig zustande kamen. Gerade weil im Fall Lugano auch die Mitfinanzierung von Linienflügen durch die öffentliche Hand angedacht ist, überzeugt die intransparente, schwer nachvollziehbare Modellrechnung über 26 Jahre nicht.

## Tagträumereien

Klar ist nur eines, dass die Planer der Hochschule in ihren Langzeitberechnungen durchgehend jährlich mehrere Tausend Flugbewegungen von Linienflügen berücksichtigt haben und damit offensichtlich unkritisch – an der Realität vorbei – dem stoischen Wunschdenken und letztlich Prestigeansinnen der Auftraggeber der Studie nach Linienflügen ab Lugano nachgekommen sind.

Als Grundlage des Verkehrsmodells für die Strecke Lugano-Zürich gingen sie fälschlicherweise davon aus, dass die Swiss die Strecke Lugano-Zürich bis 2030 mit einer 50-plätzigem und ab 2031 mit einer 110-plätzigem Maschine bedient.

Nach der Modellberechnung sollen im Jahr 2045 in Lugano 29'849 Flugbewegungen (+63% vs. 2018), davon 5'470 Bewegungen von Linienflügen (+99% vs. 2018) und insgesamt 326'398 Passagiere (+269% vs. 2018) abgewickelt werden. Eine grössenwahnsinnige Prognose. Letztlich zur reinen Rechtfertigung von Dutzenden von Millionen für den angedachten Mega-Ausbau der Luganeser Aviatik-Infrastruktur.

Wie, bitte, sollen im 2045 Regional Jets der Swiss mit 110 Sitzplätzen auf der Strecke Lugano-Zürich ausgelastet werden können, nachdem es im 2018 im Durchschnitt nur 32 Passagiere waren. Und damit die bloss 50-plätzigem Saab der Adria Airways nicht genügend ausgelastet war. Und wie, bitte, sollten Linienflüge ab Lugano nach London, Paris und Rom Sinn machen, nachdem schon im 2012 die Linie Lugano-Rom Fiumicino mangels Nachfrage aufgegeben werden musste?

## Parlamentsdebatten im Herbst

Es ist absehbar, dass es bezüglich der Finanzspritzen zur Sanierung und Rekapitalisierung der LASA in den Parlamenten des Kantons Tessin und der Stadt Lugano demnächst zu hitzigen Debatten kommen dürfte.

Wenn nicht alles täuscht, dürfte das Stimmvolk das letzte Wort haben, voraussichtlich im 2020. Besonders spannend wird es, wenn sowohl ein Referendum auf Stufe des Kantons als auch der Stadt Lugano zustande kommt und diese Abstimmungen demokratiepolitisch korrekt, gleichzeitig stattfinden. ■

# Aus den Regionen

## Emmen

### Besuch bei Bundesrätin Viola Amherd

Frau Bundesrätin Amherd hat am 3. Juni 2019 eine Delegation des Vorstands des SFE empfangen. Wir hatten Zeit, unsere Positionen darzulegen und die Punkte anzusprechen, die uns unter den Nägeln brennen. Von der Siedlungsentwicklung rund um den Flugplatz, über die Kampfbeschaffung bis zur Entwicklung der zivilen Produktion auf dem Flugplatz (Privatisierung der RUAG). Die Bundesrätin hat neben ihrer persönlichen Mitarbeiterin Brigitte Hauser-Süess (teilweise in Emmen aufgewachsen) auch noch den Chef Raum und Umwelt im VBS, Bruno Locher, beigezogen.

Die Bundesrätin hat sehr aufmerksam zugehört. Versprechungen hat sie zwar naturgemäss nicht machen können, wir haben aber den Eindruck, dass sie Verständnis für unser Anliegen hat. Zudem hat sie einen regelmässigen Austausch begrüsst und sich erfreut gezeigt, dass mit dem Schutzverband ein politisch breit abgestützter Ansprechpartner der Bevölkerung zur Verfügung steht. Die Bundesrätin und ihre Mitarbeitenden waren gut vorbereitet und haben versprochen, dass wir zukünftig rechtzeitig und offiziell bei wichtigen Fragen in die Vernehmlassung einbezogen werden.

Luzius Hafén, Präsident SFE



Laura Gräter Bachmann, Luzius Hafén, Bundesrätin Viola Amherd, Prisca Birrer-Heimo, Roland Fischer (v.l.n.r.)

## Bern-Belp

Während die Vereinigung gegen Fluglärm VgF in Sachen Südanflug Bern den Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts auf den Sommer erwartet hat – dieser ist bis Redaktionsschluss noch nicht eingetroffen – liess der Kanton Bern mit einem brisanten Ansinnen unsere Vereinsmitglieder aufhorchen.

Per Gesetz will der Kanton Bern eine Grundlage schaffen, sich am Flughafen Bern finanziell in substantieller Grössenordnung und wiederholt beteiligen zu können. Ein ausführlicher Bericht findet sich in dieser Ausgabe der FLAB.

Für die VgF ist das Vorhaben stossend. Eine Subvention des nicht wirtschaftlich betriebenen Flughafens, der eine ungenügende Nachfrage aufweist, ist ökologisch nicht sinnvoll und finanziell äusserst riskant – ein Fass ohne Boden. Daher hat die VgF die Vernehmlassung dieses Gesetzesentwurfs eng begleitet und sich öffentlich dagegen geäussert.

In einer ausführlichen Vernehmlassungsantwort lehnt die VgF den Gesetzesentwurf ab und fordert dazu auf, die Vorlage zurückzuziehen. Im Fall einer Verabschiedung des vorliegenden Gesetzes durch den Grossen Rat erwägt die VgF zusammen mit weiteren Kreisen das Referendum zu ergreifen. Mitglieder und Interessierte konnten auf ein ausgearbeitetes Argumentarium sowie auf eine Musterantwort zur Vernehmlassung zurückgreifen.

Zudem organisierte die VgF eine öffentliche Podiumsveranstaltung mit Vertretern aus Politik, Klimajugend und Verwaltungsrat des Flughafens. Befürworter und Gegner der Vorlage lieferten sich eine engagierte Diskussion.

Die IG Seeland hat sich gegen die Pistenbefestigung und eine Ausweitung der Betriebszeiten des Flugfeldes Biel-Kappelen gewehrt. Mit dem Gang ans Bundesverwaltungsgericht hat die IG Seeland zwar eine Verzögerung der Vorhaben bewirkt, jedoch konnte die Interessengruppe ihre Forderungen nicht durchsetzen. Einen Weiterzug ans Bundesgericht zieht die Interessengruppe nicht in Betracht.

Guido Frey, Geschäftsleiter  
Vereinigung gegen Fluglärm VgF

## CARPE Genève

La Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE) regroupe des associations environnementales et de riverains qui s'investissent pour une limitation des nuisances engendrées par l'aéroport de Genève. Elle s'est créée en 2016, avec comme but de pouvoir ouvrir un débat démocratique sur l'aéroport de Genève.

Ses objectifs sont la diffusion et l'échange d'informations avec ses membres et le public, ainsi qu'un engagement, par tous les moyens à sa disposition, pour influencer les décisions concernant le développement de l'aéroport.

La Coordination est notamment à l'origine de l'initiative populaire «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève» qui demande un développement maîtrisé et concerté de ce dernier afin d'assurer un équilibre entre les intérêts de la population, de l'environnement, des organisations internationales et des entreprises locales. Munie de 14'500 signatures, elle sera soumise au vote le 24 novembre prochain.

### Pourquoi une initiative?

Le nombre de passagers à l'aéroport de Genève a doublé ces dix dernières années, dépassant désormais 17 millions. En parallèle, les nuisances ont explosé, en particulier le bruit et la pollution de l'air, que subissent de plein fouet les riverains, ainsi que les émissions de CO<sub>2</sub>, responsables du réchauffement climatique. Et ce n'est que le début.

Le PSIA (plan sectoriel d'infrastructure aéroportuaire) a été adopté par le Conseil fédéral en octobre 2018. Ce document fixe un cadre pour le développement de l'AIG d'ici 2030 et autant dire que les nuisances ne risquent pas de diminuer. Elle planifie une infrastructure qui devrait répondre aux besoins de 25 millions de passagers en 2030. Pour les accueillir, on parle de 650 vols par jour, ce qui représente un avion qui décolle ou atterrit toutes les 90 secondes 18h/24, 7 Jours/7!

Pour que les riverains et les communes aient leurs mots à dire sur les décisions relatives à l'avenir de notre aéroport, la CARPE a décidé de lancer son initiative. La CARPE demande la mise en place d'un cadre constitutionnel permettant de débattre de la politique cantonale en matière aéroportuaire. Notre objectif est que le développement de l'aéroport, établissement public, trouve un équilibre entre les besoins économiques du canton et la limitation des nuisances, et qu'il soit coordonné avec les politiques publiques d'aménagement, d'environnement et de santé. Pour se faire, il est aussi impératif que la population ait voix au chapitre.

En résumé, L'initiative populaire cantonale pour un pilotage démocratique de l'aéroport vise à:

- Maîtriser le développement de l'aéroport en prenant en compte les besoins prioritaires de la population, de l'économie et de l'environnement
- Pour préserver la santé de la population, notre climat, la valeur de notre sol, la qualité de l'air et de notre environnement. Pour respecter les trois piliers du développement durable (économique, social et environnemental).

### Assurer une consultation

Pour assurer l'équilibre entre les intérêts de la population, de l'environnement, des organisations internationales et des entreprises locales. Toute la région sera gagnante grâce à un développement concerté misant sur la qualité du service et le respect des riverains.

Il est aujourd'hui important d'orienter notre aéroport pour qu'il réponde d'abord aux besoins prioritaires de la population, de la Genève internationale et de l'économie régionale. Misons sur la qualité, et non sur la quantité, avec un aéroport efficace qui réduit son impact sur le climat, préserve la santé de la population, la valeur de notre sol, l'environnement et les conditions de travail.

L'initiative pour un pilotage démocratique de l'aéroport permet de le faire. Elle oriente la mission de nos autorités sur la limitation des nuisances. Une véritable concertation est souhaitable pour qu'à l'avenir, l'aéroport puisse mener ses activités dans un environnement serein et respectueux.

Alice Genoud, Coordinatrice CARPE

**KLUG  
CESAR  
COTAS**

Coalition  
environnement et santé  
pour un transport aérien  
responsable

www.klug-cesar.ch

## Altenrhein

### Abgekartetes Spiel?

War schon alles klar bevor es begann? Oder doch nur eine sehr teure – von Bürgern bezahlte – Alibiübung? Wofür bedankt sich der Flugfeldbesitzer von Altenrhein so überschwänglich beim BAZL und der Politik ganz öffentlich? Wer erteilt den Auftrag an das BAZL hinter dem Rücken der Betroffenen Ausbauwünsche auf dem privaten Flugfeld Altenrhein wahr werden zu lassen?

Im 2017 wurde unser Schutzverband AgF angefragt, ob auch wir bereit wären Fragen zum Flugfeld Altenrhein im Zusammenhang der geplanten Interessenanalyse zu beantworten. Auftraggeber seien einerseits das Volkswirtschaftsdepartement des Kantons St.Gallen und andererseits das Land Vorarlberg. Im Hinblick auf die Frage, in welche Richtung sich das private Flugfeld als Standort und Player der Region entwickeln soll, wurde die Interessenanalyse durchgeführt.

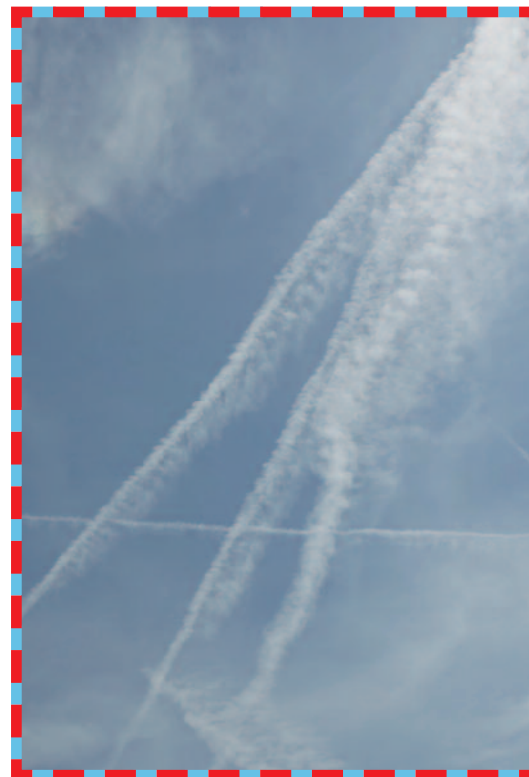
### Einstimmigkeit zwischen BAZL und Regierung

Die Analyse wurde im November 2018 veröffentlicht. Brisanter Weise sind die Aussagen des BAZL und diejenigen des Kantons St.Gallen auffallend identisch und beide Behörden oder Teile davon wünschen unisono den Ausbau des privaten Flugfeldes Altenrhein; sei dies die Abschaffung der Mittagsruhe, die verlängerten Öffnungszeiten in den Abend sowie die Abschaffung der 4 flugfreien Feiertage. Gemäss Mitteilung des St.Galler Volkswirtschaftsdepartement hat es die genannte Interessenanalyse in Auftrag gegeben und davon muss ausgegangen werden, auch bezahlt. Eigenartig nur, dass vom BAZL bestätigt wurde, dass es «eine Lagebeurteilung auf den elf regionalen Flughäfen vornehme». Zu diesen gehört auch das private Flugfeld Altenrhein. Diese Flugfelder sind seit Jahrzehnten begünstigt bzw. subventioniert, denn sie erhalten für die Flugsicherung Beträge in Millionenhöhe.

### Weiter Subventionen für Privatunternehmen?

Hat der Kanton St.Gallen die Studie also bezahlt, damit die Unterstützungsgelder für die Flugsicherung weiter nach Altenrhein fliessen? Markus Kopf, Eigentümer der Airport AG, hat sich kürzlich folgendermassen geäussert: *was ihm unglaublich gut gefalle, sei der Zuspruch den der Airport in Altenrhein von Schweizer Seite erhalte. «Wie wir vom Bundesamt für Zivilluftfahrt und von der Politik unterstützt werden, ist schon eine super Sache. Ich weiss dies sehr zu schätzen.»* Ob, so fragt man sich, der Vorarlberger Flugfeldbesitzer schon seit dem Frühjahr weiss, dass er weiterhin zu den subventionierten Privatbesitzern gehört, die dank den Bundesgeldern weiter das Fluggeschäft betreiben können. Gemäss kürzlicher Antwort im Nationalrat sollen die elf Flugplätze Ende Jahr erfahren, wie die einzelnen Plätze eingestuft werden. Und warum bemüht sich das BAZL direkt in Wien um Änderungen im Betriebsreglement und somit die für Linienflüge notwendige Konzessionierung zu umgehen? Wer erteilt hier wem unkontrollierbare Aufträge? Die ganze Interessenanalyse scheint tatsächlich nur eine Alibiübung zu sein und deren Kosten müssen trotzdem vom Steuerzahler übernommen werden.

Cécile Metzler, Rorschacherberg  
Vizepräsidentin Aktion gegen Fluglärm AgF



## Basel-EuroAirport

### Fluglärm des Basler EuroAirport wächst immer schneller

Seit 10 Jahren wächst die Passagierzahl des EuroAirport (EAP) jedes Jahr um 8 bis 10 Prozent, aber noch schneller wächst der Fluglärm. Die Lärmgrenzwerte von 22 bis 23 Uhr und 23 bis 24 Uhr wurden 2018 erstmals überschritten, die Zahl lauter Nachtflüge mit mehr als 70 dB hat im letzten Jahr um 60 Prozent zugenommen, seit 2012 insgesamt von 196 auf 1654 pro Jahr. Das entspricht im Schnitt vier bis fünf Weckflügen, die mittlere Aufwachscharve liegt bekanntlich bei 55 dB. Auch Lden hat einen neuen Höchstwert erreicht mit 57,4 in Allschwil BL.

Dieser Lärm hat Folgen. Die Herzinfarktstudie des Nationalfonds von 2010 hat gezeigt, dass bei Lden-Werten zwischen 55 und 60 die Zahl tödlicher Herzinfarkte um 14 Prozent höher ist als anderswo in der Schweiz. In einigen Wohnquartieren um den Flughafen Kloten mit Lden-Werten von 60 und mehr sind gemäss derselben Studie tödliche Herzinfarkte bis zu 48 Prozent häufiger. Bei gleichbleibendem Wachstum sind wir in Basel auf dem besten Weg zu der gleichen Zahl. Neue Diabetesfälle sind um die drei Landesflughäfen doppelt so häufig wie anderswo. Die Immobilienpreise in Allschwil BL sind deutlich tiefer als in den Nachbargemeinden. Studien von ETH und Uni Zürich haben nachgewiesen, dass bei einer Schlafdauer von sechs und weniger Stunden die berufliche Leistung reduziert ist, hochgerechnet auf ein Jahr um 8 Arbeitstage. Aber nicht nur das. Die Studienleitung stellte bei den unausgeschlafenen Versuchspersonen auch unvernünftiges und vor allem unethisches Verhalten fest. Besonders wichtig sei genügend Schlaf bei Entscheidungsträgern in Politik und Wirtschaft. Bleibt anzufügen, dass genügend Schlaf für jedermann wichtig wäre, auch für die Einwohnerinnen und Einwohner von Allschwil. Mit einer Nachtflugsperrung von Mitternacht bis 05 Uhr entspricht die Situation in Allschwil der Versuchsanordnung der Studien von ETH und Uni Zürich.

Wir wehren uns mit Parlamentsvorstössen auf kommunaler, kantonaler und eidgenössischer Ebene. Wir überlegen uns Demonstrationen, den Gang vor die Gerichte und eine Volksinitiative.

Hans Göschke, Binningen

### Lärmwerte Lmax über 70 dB von 22-06 Uhr in Allschwil

Schutzverband 2019

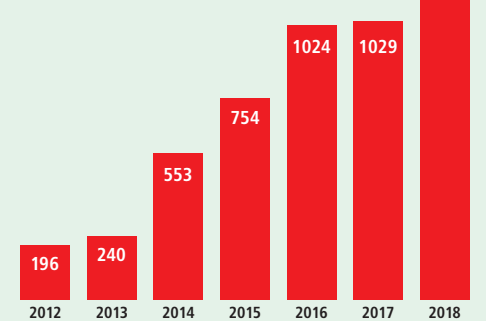


Abb.: Jährliche Nachtflüge über 70 dB in Allschwil BL

Gönnerinnen-/Gönnerbeitrag auf  
PC Konto 80-64803-5

Vielen Dank für Ihre Spende.



**Der SSF –  
Ihr Schutzverband!**

www.flugemissionen.ch