



FLAB

FRISCHE
LUFT
ALS
BÜRGERRECHT

Seite 2
Die Nacht ist entscheidend!

Editorial

Flugemissionen sind schädlich, sowohl die Luftschadstoffe wie auch der Lärm. Anwohner*innen von Flugplätzen werden aus eigener Erfahrung ab dieser Feststellung nicht überrascht sein. Es gibt immer zahlreichere wissenschaftliche Studien, die sich den Gesundheitsschäden durch Flugemissionen widmen.

Höchste Zeit also, dass auch dieses Thema seinen Platz in der FLAB bekommt. Wir haben in letzter Zeit häufig auf die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs hingewiesen. Das ist aber leider nicht die einzige schädliche Auswirkung der Luftfahrt. Neuste Studien zeigen die Auswirkungen des Fluglärms auf die Gesundheit in aller Deutlichkeit auf und bestätigen, was wir schon lange vermutet haben: Herzinfarkte, Hirnschläge, Herzversagen und neue Diabetesfälle treten in der Nähe von Flugplätzen signifikant häufiger auf als anderswo. Dennoch ist die Luftfahrt in den letzten Jahren weiterhin stark gewachsen. Es gibt immer noch zu viele Nachtflüge, obwohl gerade der Fluglärm in der Nacht nachweislich am Schädlichsten ist.

Die Grenzwerte werden nach wie vor viel zu oft überschritten. Es ist daher höchste Zeit, diese Belästigungen zu reduzieren. Gerade im Lockdown konnte die Bevölkerung in der Umgebung von Flughäfen von einer erheblichen Qualitätsverbesserung profitieren. Als Anwohnerin vom Flughafen Zürich-Kloten konnte ich zum Beispiel am eigenen Leibe erfahren, wie sich die Lebensqualität verbesserte, wenn der Schlaf nicht jeden Abend durch verspätete Flüge gestört wurde und die Luft zum Atmen wieder spürbar besser war. Die in dieser Zeit aber geradezu gespenstische Stille am Flughafen kann allerdings auch nicht die Lösung des Problems sein. Ich stelle mich nicht grundsätzlich gegen den Flugverkehr. Aber er muss zwingend bevölkerungs- und umweltverträglich sein. Wir müssen jetzt die Gelegenheit nutzen, um eine mittel- und langfristige Strategie zu definieren, damit der Luftverkehr endlich nachhaltig wird. Gerade die Corona-Zeit hat uns gelehrt, gewisse Verhaltensweisen zu hinterfragen und die Prioritäten neu zu setzen.



Priska Seiler Graf
Nationalrätin
Co-Präsidentin KLUG

Mitarbeitende Luftfahrtbranche

190'000
oder
21'000

Wertschöpfung

30 Milliarden
oder
12 Milliarden

Flugexporte

33%
oder
1%

Irreführende Aussagen des BAZL

Um der Bevölkerung die Luftfahrt als unverzichtbare Infrastruktur zu verkaufen, griff das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) während den Verhandlungen zu den Corona-Krediten tief in die kommunikative Trickkiste und präsentierte der Öffentlichkeit und dem Parlament tendenziöse, fragwürdige und gar falsche Zahlen. Es stellt sich die Frage, ob man sich beim BAZL noch zur Verwaltung oder bereits zur Fluglobby zählt.

Anfangen hat das Datendebakel mit der Zahl 190'000. In einer Medienmitteilung¹ zu den coronabedingten Überbrückungskrediten für die Luftfahrt kommunizierte das Eidgenössische Finanzdepartement anfänglich Folgendes: «Gemessen an Vollzeitstellen beschäftigt die Luftfahrtbranche mehr als 190'000 Mitarbeitende in der Schweiz.» Dabei sind es bei den Airlines, für den Betrieb der Flughäfen und bei der Flugsicherheit laut dem Bundesamt für Statistik lediglich 21'000². Verglichen mit anderen Branchen, wie zum Beispiel der Gastrobranche, die direkt 120'000³ Personen beschäftigt, ist das nichts.

Die total überrissene Zahl kam dadurch zustande, dass die Behörden neben den direkt Beschäftigten auch noch Stellen dazurechneten, die in andere Branchen fallen und über sogenannte indirekte, katalytische und induzierte Effekte entstehen (siehe Infobox). Als Reaktion auf die Recherche des Onlinemagazins «Das Lamm»⁴ passte das Eidgenössische Finanzdepartement die Formulierung an. Doch nicht stark genug: In der Medienmitteilung steht nämlich weiterhin, dass die durch den privaten Flugverkehr direkt und indirekt ausgelöste Wertschöpfung ca. 190'000 Arbeitsplätze betreffen würde. Dieses Aufbauschen ist kein Einzelfall.

Die Botschaft gaukelt dem Parlament eine zu grosse Flugbranche vor

Dies zeigt sich eindrücklich in der bundesrätlichen «Botschaft»⁵ zu einer dringlichen Änderung des Luftfahrtgesetzes angesichts der COVID-19-

Krise», die der parlamentarischen Diskussion zur Vergabe der Corona-Kredite an die Flugbranche zugrunde lag. In der Botschaft, für welche das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) verantwortlich ist, stehen folgende drei Zahlen:

1. «Mehr als ein Drittel aller Exporte, bezogen auf den Wert der Waren, verlassen die Schweiz per Luftfracht.»
2. «Gemäss einer Berechnung, die im Rahmen der Erarbeitung des Berichts [...] über die Luftfahrtpolitik der Schweiz erstellt wurde, generiert der private Flugverkehr direkt und indirekt eine Wertschöpfung von rund 30 Milliarden Franken pro Jahr.»
3. «Für rund 70 Prozent der Schweizer Unternehmen ist die Abwicklung von Luftfracht eine wichtige Grundvoraussetzung.»

Alle drei Aussagen sind irgendwo zwischen tendenziös, irreführend und falsch anzusiedeln.

Zu Punkt Nummer eins: Laut der eidgenössischen Zollverwaltung machten die Flugexporte 2019 wertmässig tatsächlich viel aus. Nämlich nicht nur 30, sondern gar 50 Prozent. Was jedoch zur Einordnung dieser Zahl auch wichtig wäre: Mengenmässig bringen die Exporte via Luftfracht nur gerade etwa ein Prozent⁶ aller Schweizer Exporte auf die Waage. Bei einer so kleinen Menge könnte Potenzial vorhanden sein, einen Teil der Flugfracht auf Züge, LKWs und Schiffe zu verlagern – je nachdem, was transportiert wird und wohin die Exporte gehen. Die einseitige Nennung des wertmässigen Anteils suggeriert hingegen, dass dies kaum möglich sei.

Total aufgeblasene Wertschöpfung

Die zweite Aussage ist so, wie sie hier steht, falsch. Denn die Flugbranche generiert laut dem luftfahrtpolitischen Bericht (Lupo)⁷ die 30 Milliarden Wertschöpfung nur zum Teil durch direkte und indirekte Effekte. Mehr als die Hälfte stammt aus induzierten und katalytischen Effek-

ten (siehe Infobox Seite 2). Den 30 Milliarden Franken Wertschöpfung liegt also dieselbe problematische Berechnungsmethode zugrunde wie den zuvor vom eidgenössischen Finanzdepartement kommunizierten Arbeitsplatzzahlen.

Direkt generiert die Luftfahrt nur rund acht Milliarden Franken, wobei auch hier die Wertschöpfung der Restaurants und Geschäfte auf dem Flughafenareal miteinberechnet wird, obwohl diese ja eigentlich nicht in der Flugbranche, sondern in der Gastrobranche und dem Detailhandel anfällt. Indirekt, also über Betriebe, die die Flugbranche beliefern, generiert die Luftfahrt laut Lupo nochmals knapp vier Milliarden Franken. Somit sind noch 18 von den 30 Milliarden Franken übrig, die allesamt über katalytische und induzierte Effekte zusammenkommen und somit klar ausserhalb der Flugbranche erwirtschaftet werden. Zum Beispiel, wenn die Pilot*innen und Flugbegleiter*innen ihr Geld beim Friseur, im Fitnessstudio oder beim Bäcker ausgeben oder weil die eingeflogenen Tourist*innen in der Schweiz einkaufen.

Zudem hat das BAZL wertschöpfungsmindernde Effekte in der Berechnung der 30 Milliarden Franken nicht berücksichtigt. So verursacht der Flugverkehr laut dem Bundesamt für Raumentwicklung⁸ jedes Jahr eine Milliarde Franken externe Kosten, die nicht über die Flug-

Fortsetzung nächste Seite →

Herzlich willkommen:

zur Mitgliederversammlung SSF
am

Sa 31. Okt. 2020

10.15 Uhr
Stiftung zum Glockenhaus
Sihlstrasse 33, Zürich

tickets, sondern von der Allgemeinheit bezahlt werden müssen: beispielsweise Gesundheitskosten, die infolge anhaltender Lärmbelastung in Flughafennähe anfallen oder Infrastrukturkosten, die wegen der Klimaerhitzung entstehen. Ausserdem bringen die Flugzeuge mehr Schweizer Urlaubsgeld nach Bali, London und Berlin, als dass sie Touristenfranken aus dem Ausland einfliegen⁹.

Beide Effekte wirken sich negativ auf die angeblich 30 Milliarden Wertschöpfung aus. Mit eingerechnet wurden sie vom BAZL jedoch nicht. «Bei einer Wertschöpfungsberechnung wird immer nur der wirtschaftliche Nutzen und damit der Beitrag [...] an eine Volkswirtschaft ausgewiesen», begründet man die einseitige Berechnungsmethode beim Bundesamt.

Auch die dritte Zahl war falsch

Schliesslich entpuppte sich auch die dritte Zahl, die das BAZL ohne Quellenangabe in der Botschaft platzierte, als klar falsch. Die «70 Prozent der Schweizer Unternehmen», für welche die Luftfracht eine wichtige Grundvoraussetzung sein soll, stammem zwar aus einer Studie¹⁰ der Hochschule St. Gallen. Nur: Diese Studie untersuchte nicht, wie wichtig die Luftfracht für alle Schweizer Unternehmen ist, sondern führte lediglich eine «Befragung von Empfängern und Versendern von Luftfracht sowie von Logistikdienstleistern» durch. Dass die meisten der Studienteilnehmer*innen sagten, die Luftfracht sei für sie wichtig, wenn alle Befragten die Luftfracht sowieso schon regelmässig nutzten, erstaunt kaum. Die Aussage auf alle Schweizer Unternehmen auszudehnen, ist weder logisch noch zulässig. Die Aussage ist so, wie sie in der Botschaft steht, schlicht falsch. Das musste nun auch der Bundesrat zugeben: «Sans cette précision, cette donnée est incorrecte et doit être relativisée.¹¹»

Kennt das BAZL seinen Auftrag?

Wieso ist die in der Botschaft gelieferte Informationsbasis so miserabel? Klar, es musste schnell gehen. Aber dies dürfte nicht der einzige Grund gewesen sein. Ein Bericht¹² der eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK) über die Qualität der bundesrätlichen Botschaften weist nämlich noch auf eine andere verwaltungsinterne Schwierigkeit hin: «Tatsächlich befinden sich die Ämter, die einen Entwurf im Rahmen einer Botschaft stützen möchten, in einer schwierigen Situation. Sie müssen die Massnahmen objektiv und transparent vorstellen, obwohl die Ergebnisse der Folgenabschätzung für ihren Entwurf negativ ausfallen können.»

In anderen Worten: Wieso soll das für die Botschaft zuständige BAZL eine nüchterne Bewertung der Flugbranche vornehmen, wenn es ja eigentlich die Kredite für die Airlines durchboxen möchte? Die richtige Antwort wäre wohl: weil das BAZL nicht zur Fluglobby, sondern zur Verwaltung gehört. Aber angesichts des offensichtlich einseitig geschönten Kommunikationsstils des BAZL scheint es momentan fragwürdig, ob man sich dieser Position beim BAZL noch bewusst ist.

Quellen:

- 1 Medienmitteilung Eidgenössisches Finanzdepartement, 8.4.2020 (www.efd.admin.ch/efd/de/home/dokumentation/nsb-news_list.msg-id-78741.html)
- 2 Bundesamt für Statistik, Statistik der Unternehmensstruktur STATENT 2017, Einheit: Vollzeit-äquivalente. NOGA-Nummern 51100 (Personenbeförderung in der Luftfahrt), 512100 (Güterbeförderung in der Luftfahrt), 522300 (Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt).
- 3 Bundesamt für Statistik, Statistik der Unternehmensstruktur STATENT 2017, Einheit: Vollzeit-äquivalente. NOGA-Nummern 561001 (Restaurants, Imbissstuben, Tea-Rooms und Gelaterias), 561002 (Restaurants mit Beherbergungsangebot), 561003 (Verwaltung von Restaurantbetrieben), 562100 (Event-Caterer), 562900 (Erbringung sonstiger Verpflegungsdienstleistungen), 563001 (Bars), 563002 (Diskotheken, Dancings, Night Clubs)
- 4 Onlinemagazin «Das Lamm» (www.daslamm.ch/die-flugbranche-bauscht-sich-auf-mehrere-bundesaemter-und-die-grossen-tageszeitungen-helfen-ihre-dabei)
- 5 Schweizer Eidgenossenschaft, Botschaft des Bundesrats (<https://www.admin.ch/opc/de/federal-gazette/2020/3667.pdf>)

Infobox:

Direkte Effekte: Der direkte Effekt ist direkt mit der Luftfahrt verknüpft, d.h. wenn es theoretisch keine Luftfahrt mehr geben würde, dann fielen diese direkten Arbeitsplätze weg. Obwohl diese Kategorie klar definiert zu sein scheint, gelingt es dem BAZL auch hier die Zahlen nach oben zu drücken. Denn anders als das Bundesamt für Statistik reklamiert das BAZL für die Flugbranche nicht nur 21'000 direkte Vollzeitstellen, sondern 44'000⁷. Der Unterschied kommt dadurch zustande, dass das BAZL auch noch die Menschen mitzählt, die auf dem Gelände der Flughäfen in Restaurants, Kleiderläden oder Bäckereien arbeiten. Nur: Diese Jobs würden nicht wegfallen, sondern lediglich verschoben werden, wenn es keine Luftfahrt mehr geben würde. Denn frische Brötchen würden die Leute auch noch kaufen, wenn in Kloten nichts mehr abheben würde. Dann wahrscheinlich einfach eher am Bahnhof anstatt am Flughafen.

Indirekte Effekte: Hier werden die Jobs gezählt, die bei den Vorleistern und Zulieferbetrieben der Luftfahrt bestehen. Sie sind zwar eng mit der Luftfahrt verknüpft aber wenn es keine Nachfrage nach Luftverkehr und demnach keine Luftfahrt mehr gäbe, könnten sie mit der Zeit neue Kundensegmente für den Absatz ihrer Produkte erschliessen resp. andere Produkte herstellen.

Induzierte Effekte: Diese Effekte entstehen, wenn die direkt oder indirekt in der Flugbranche angestellten Menschen ihr Geld wieder ausgeben. Zum Beispiel, wenn sie sich damit ein Brot kaufen, Skifahren gehen oder an der Bar ein Bier bestellen. Das von ihnen ausgegebene Geld ermöglicht den Lohn der Bäckerin, der Skilehrer und der Barkeeperin. Das schafft gemäss BAZL nochmals über 70'000 Arbeitsplätze und 12 Mia. Wertschöpfung⁷. Nur werden diese bereits von der Bäcker-, Winter-sport- und Gastrobranche gezählt.

Katalytische Effekte: Zu den katalytischen Effekten sagt der luftfahrtpolitische Bericht aus dem Jahr 2016: «Sie können insgesamt nicht exakt quantifiziert werden [...]» Trotzdem erscheinen sie mit über 50'000 Arbeitsplätzen in der Berechnung des BAZL. Es sind Stellen, die entstehen würden, weil Fluginfrastrukturen ganz generell genutzt werden. So würden die von der Flugbranche eingeflogenen Tourist*innen in der Schweiz Geld ausgeben und folglich für Arbeitsplätze in der Tourismusbranche sorgen. Zudem soll sich ein Flughafen positiv auf die Standortattraktivität auswirken, was zum Zuzug von Firmen führen kann, die wiederum Arbeitsplätze mit sich bringen. Allfällige negative, katalytische Effekte berücksichtigte das BAZL bei seinen Berechnungen nicht. ■

Alex Tiefenbacher

Alex Tiefenbacher schreibt beim Onlinemagazin «Das Lamm» (www.daslamm.ch), das sie vor zehn Jahren mitgegründet hat, über Umweltthemen. Sie hat ein Diplom in Umweltwissenschaften und einen Master in Philosophie. Während des Lockdowns veröffentlichte sie eine mehrteilige Serie zur Flugbranche in Zeiten von Corona.

Nachtrag: Mit diesem Text hat die Autorin die Finalrunde des deutschen Journalistenpreises (djp-Juryverfahrens 2020) erreicht. Gratulation!

- 6 In einigen Berichten ist von mengenmässig 4% die Rede. Dabei wird jedoch auch das getankte Kerosin als Exportware mitgezählt.
- 7 Luftfahrtpolitischer Bericht (Lupo), 2016, Seite 1872 (www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/politik/luftfahrt-politik/luftfahrtpolitischer-bericht.html)
- 8 Bundesamt für Raumentwicklung, Kosten und Nutzen des Verkehrs (www.are.admin.ch/kosten-nutzen)
- 9 Fremdenverkehrsbilanz der Schweiz 2019: (www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/aktuell/neue-veroeffentlichungen.assetdetail.13127047.html)
- 10 Luftfracht als Wettbewerbsfaktor des Wirtschaftsstandortes Schweiz, Lehrstuhl für Logistikmanagement, Hochschule St. Gallen, 2010
- 11 Protokoll zur Fragestunde an den Bundesrat vom 8. Juni 2020, Seite 46 (<https://www.parlament.ch/centers/documents/de/antworten-fragestunde-2020-06-08.pdf>)
- 12 Prognosen in den Botschaften des Bundesrates, 2016 ([https://www.efk.admin.ch/images/stories/efk_dokumente/publikationen/evaluationen/Evaluationen%20\(50\)/14486BE_d.pdf](https://www.efk.admin.ch/images/stories/efk_dokumente/publikationen/evaluationen/Evaluationen%20(50)/14486BE_d.pdf))

Fluglärm und Gesundheit: Die Nacht ist entscheidend

Was man schon wusste

Um den Flughafen Kloten sind bei mehr als 15jähriger Wohndauer tödliche Herzinfarkte bis zu 48 Prozent häufiger, beim Fluglärm von Allschwil BL um 14 Prozent häufiger als anderswo in der Schweiz¹. Auch Hirnschlag, Herzversagen und neue Diabetesfälle treten signifikant häufiger auf als anderswo^{2,3}. Das Risiko für Todesfälle durch Herzinfarkt, Herzversagen und ischämischen Hirnschlag steigt schon ab einem Dauerlärm von 40 Lden signifikant an². In Allschwil BL etwa beträgt der Lden-Wert laut EuroAirport 57,4, also um ein Vielfaches mehr als 40 Lden (Dezibel ist ein logarithmisches Mass). Der Kausalzusammenhang zwischen Fluglärm und Herz-Kreislauferkrankungen, vor allem in der Nacht, ist seit Jahren anerkannt, auch vom Bundesrat. Die Freisetzung von Stresshormonen und der Blutdruckanstieg im Schlaf wurden als Mechanismen identifiziert².

Neuere Erkenntnisse

Die Universitäten Basel und Mainz gehören zu den wichtigsten Zentren der Erfassung von Gesundheitsschäden durch Flugemissionen. Sie arbeiten seit Jahren eng zusammen. Die Public Health-Abteilung der Basler Uni hat den Begriff Intermittenz-Verhältnis (intermittency ratio) geprägt, das prozentuale Verhältnis zwischen Gesamtlärm und der Summe der Lärmgipfel in einem bestimmten Zeitraum⁴. Nicht der Durchschnittslärm ist der wichtigste Parameter bei gesundheitlichen Lärmschäden, sondern das Intermittenz-Verhältnis. Nicht der Durchschnittslärm reisst uns aus dem Schlaf, sondern die einzelnen Lärmgipfel. Auch weil der Fluglärm vorwiegend in Form von Lärmgipfeln erscheint, ist er bei gleicher Exposition schädlicher als der Strassenlärm. Die WHO setzte deshalb den Grenzwert für Fluglärm mit dem Durchschnittslärm von 45 Lden viel tiefer fest als für Strassenlärm mit 53 Lden. Zehn Dezibel mehr Lärm bedeuten für das menschliche Ohr eine Verdoppelung des Lärms. Bei Fluglärm fühlen sich zwei- bis dreimal so viele Menschen stark gestört wie bei gleich lautem Strassenlärm⁵.

Nächtlicher Fluglärm setzt Stresshormone frei und aktiviert das sympathische Nervensystem, was zu erhöhter Blutviskosität, Aktivierung der Blutgerinnung und Blutdruckanstieg führt; bei jahrelanger Exposition zum Risiko von Herzinfarkt, Herzversagen und Schlaganfällen⁵. Eine besondere Bedeutung kommt dabei dem nitro-oxidativen Stress zu. Dieser führt zur Oxidation von Eiweissbausteinen. Die Folgen sind entzündliche Veränderungen der Innenschicht von Blutgefässen und erhöhte Gerinnungsbereitschaft⁵, was die Entstehung von Thrombosen und Embolien begünstigt. Der Fächer Fluglärmverursachter Schädigungen wird immer breiter. Relativ neu ist etwa die Fettsucht⁶, oft eine Vorstufe von Diabetes Typ 2. Nur bei nächtlichem Fluglärm trat die Fettsucht vermehrt auf, nicht aber bei Strassen- oder Bahnlärm.

Damit soll nicht der Eindruck entstehen, Fluglärm sei insgesamt die grössere gesundheitliche Gefahr als Strassenlärm. Von acht untersuchten Herz-Kreislaufkrankheiten etwa waren sechs häufiger bei Strassenlärm. Aber immerhin zwei, Herzversagen und ischämischer Hirnschlag, waren stärker assoziiert mit Fluglärm als mit Strassenlärm². Dass Herz-Kreislaufkrankungen und Fluglärm nicht noch umfassender miteinander verbunden sind, hängt angeblich mit seiner Beschränkung während der Nachtstunden zusammen.

Die Bilanz der Fluglärmschäden ist schon deutlich genug, doch die Flugschadstoffe verursachen noch mehr Todesfälle als der Fluglärm², und die Effekte von Schadstoffen und Fluglärm addieren sich. Doch dies ist ein anderes Kapitel.

→ **Fazit:** «Die Schlafstörung ist eine entscheidende Determinante der schädlichen Effekte von Fluglärm für das Risiko von Herz-Kreislaufkrankungen»⁵. «Am schädlichsten sind Schlafstörungen in der ersten und der letzten Stunde der Nachtruhe»⁷. Für die meisten Erwachsenen sind dies die Stunden von 23 bis 24 Uhr und 5 bis 6 Uhr. In Basel wird bis 24 Uhr und ab 5 Uhr geflogen. ■

Hans Göschke, Binningen

Literatur:

- 1 A. Huss, M. Rööslöli et al.: Aircraft noise, air pollution, and mortality from myocardial infarction. *Epidemiology* 2010 ; 21 : 829
- 2 Héritier H., Rööslöli M. et al.: Transportation noise exposure and cardiovascular mortality: a nationwide cohort study from Switzerland. *Eur. J. Epidemiol.* 2017 ; 32 : 307.
- 3 Eza I.C., Rööslöli M. et al.: Longterm exposure to transportation noise and air pollution in relation to incident diabetes in the SAPALDIA study. *Int. J. Epidemiol.* 2017 ; 46 : 1115
- 4 Wunderli J.M., Rööslöli M. et al.: Intermittency ratio: A metric reflecting short-term temporal variations of transportation noise exposure. *J.Expos.Sci. Environ. Epidemiol* 2016 ; 26 : 575.
- 5 Münzel Th., Rööslöli M. et al.: Adverse cardiovascular effects of traffic noise with a focus on night time noise and the new WHO noise guidelines. *Ann. Rev. Public Health* 2020 ; 41 : 29.1-29.20
- 6 Pyko A. et al.: Long-term exposure to transportation noise in relation to development of obesity – a cohort study. *Environmental Health Perspectives* 2017, 117005.
- 7 M. Rööslöli et al.: Associations of various nighttime noise exposure indicators with objective sleep efficiency and self-reported sleep quality: a field study. *Int. J. Environ. Res. Publ. Health* 2019 ; 16 : 3790.

Arbeitsgruppe «Lärm und Gesundheit»

Die Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz beleben ihre Arbeitsgruppe «Lärm und Gesundheit». Wir haben 3 Ziele:

- **1. Überblick über alle Studien zum Thema.** (Ein Beispiel in dieser FLAB: Hans Göschke, AefU Basel, bringt die Ergebnisse der neuen Lärmstudien).
- **2. Druck auf die Politik aufrecht erhalten.** «Die Politik muss das Notwendige möglich machen: klimapolitische Massnahmen haben nur eine Chance, wenn die Verteilung der Opferlasten als solidarisch und gerecht empfunden wird (M.Binswanger)». Eine Chance ist die Verlängerung der Nachtruhe der 3 Landesflughäfen von 22h bis 07h, eine kostengünstige Sofortmassnahme. Die Anwohnerinnen und Anwohner sollen auch nach den Covid-19-Einschränkungen davon profitieren, dass tagsüber weniger und nachts gar nicht mehr geflogen wird. Die Flugbranche muss mit politischem Druck zur Einsicht gelangen, dass sie nicht wie früher weitermachen und wachsen kann um jeden Preis!
- **3. Mit allen «Lärm»-Organisationen zusammen arbeiten,** wie Cercle bruit, Arbeitsgruppe «Tag des Lärms», kantonale Lärmfachstellen; natürlich auch mit KLUG.

Reiner Bernath
Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz Schweiz, www.aefu.ch



**KLUG
CESAR
COTAS**

Coalition
environnement et santé
pour un transport aérien
responsable

www.cesar-klug.ch

Coronavirus: quel redécollage?

Plus d'un milliard de francs pour l'aviation, sans aucune obligation de réduire les nuisances. C'est le résultat décevant des débats parlementaires sur le soutien spécial à l'aviation. Et après ?

Une occasion manquée. Et certainement le début d'un engrenage. Voilà le bilan que l'on peut tirer à l'issue des débats sur le soutien spécial accordé aux compagnies aériennes face à la crise du coronavirus. Remontons quelques mois en arrière. Sur les tarmacs des aéroports, les avions sont diligemment rangés les uns à côté des autres. Immobiles, au sol. Face à l'emballage qui a secoué le secteur ces dernières années, où toute la branche ne courait que derrière un objectif – voler toujours plus –, le contraste est frappant. Pour bon nombre de riveraines et riverains, cette situation extraordinaire apparaît comme une oasis au milieu du désert. Soudain, on redécouvre le chant des oiseaux, la couleur du ciel et le plaisir des repas en plein air ou, plus prosaïquement, la possibilité presque salutaire de dormir la fenêtre ouverte dans les chaleurs caniculaires de l'été. Alors que la Berne fédérale s'émeut de ce grounding, des milliers de personnes en profitent pour découvrir une qualité de vie nouvelle. Une parenthèse suspendue au milieu du bruit et de la pollution habituels. Ce calme est d'autant plus apprécié que, tout le monde le sait, les avions vont redécoller.

Accompagner le secteur dans sa mue climatique

Dans chaque crise, à côté des dégâts, il y a des opportunités de changement. L'aviation représente aujourd'hui près de 20% de notre facture climatique et c'est le seul secteur dont les émissions de gaz à effet de serre continuent d'augmenter de manière inquiétante. Pourtant, l'aviation profite depuis des années de privilèges fiscaux,

puisqu'il n'y a ni impôt sur le carburant ni TVA pour les vols internationaux. En avril dernier, la CESAR demandait donc, avec 45 autres organisations, qu'un éventuel soutien aux compagnies aériennes ne soit accordé qu'à condition d'aligner l'aviation sur les objectifs climatiques de la Suisse. La même démarche était lancée également au niveau européen. Objectif principal: abolir les privilèges de l'aviation qui dopent artificiellement la demande et promouvoir le transfert des passagères et passagers sur le train. Des possibilités de reconversion professionnelle étaient aussi exigées pour les employés du secteur, au moment où l'offre des CFF souffre du manque de conductrices et conducteurs de locomotive.

Soutien sans condition

Tant le Conseil fédéral que la majorité parlementaire sont restés sourds à ces revendications. Ils ont offert un nouveau privilège aux compagnies par le biais d'un prêt spécial de près de 1,3 milliards de francs, sans lui imposer de contreparties environnementales, ni d'ailleurs de contreparties financières substantielles, bien que Swiss ait dégagé un bénéfice de 5 milliards de francs depuis son rachat par la compagnie allemande Lufthansa il y a quinze ans. L'Autriche, pour sa part, a instauré un prix minimum pour les billets d'avion et la France veut limiter les vols intérieurs en contrepartie de soutiens financiers similaires. L'Allemagne, enfin, a pris une participation au capital et fixé un taux d'intérêt élevé. Au cours du débat parlementaire suisse, le Conseil fédéral s'est confondu en explications sur la politique climatique qu'il comptait développer à l'avenir pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Car pour l'instant, il n'y a rien. Pas de plan, pas de stratégie. Et les nuisances pèsent sur le quotidien de milliers de personnes.

Un avenir incertain

Bien malin est celui qui peut prévoir aujourd'hui l'avenir des compagnies aériennes et des aéroports. Avec le régime de quarantaine et les listes rouges, ceux-ci continuent d'être fortement entravés dans leur activité. Le directeur de Genève aéroport estime pour sa part que le trafic diminuera de près d'un quart en 2021 en comparaison à 2019. Les incertitudes ne tiennent pas qu'au virus. Comme nombre de vols ne sont de loin pas nécessaires, la demande dépend très fortement du pouvoir d'achat. Suivant l'impact du coronavirus sur l'économie, les aéroports pourraient également le ressentir. Enfin, l'expérience des vacances en Suisse de cet été aura peut-être ouvert les esprits vers un tourisme plus local, tout comme le virus aura sensibilisé sur les risques liés aux déplacements lointains. Il est encore difficile de mesurer les effets de ces nouvelles données sur la demande en déplacements aériens. On entend ainsi qu'EasyJet pourrait opérer un grounding en octobre ou en novembre, ce qui aura des conséquences directes sur les aéroports de Bâle et de Genève. A ce stade, il est fort probable que de nouvelles contributions publiques soient demandées par les aéroports et les compagnies pour passer l'hiver, également au niveau cantonal. L'occasion manquée de mai ne doit pas

se répéter. C'est le moment pour le secteur de changer son modèle d'affaire pour y intégrer enfin le risque climatique, faute de quoi une nouvelle crise prendra tous les acteurs de court d'ici quelques années et les conséquences seront brutales si on ne les a pas anticipées. Et c'est à la politique de l'accompagner dans ce nécessaire tournant.

Coup d'œil vers l'avenir avec les trains de nuit

Pour sortir de cette crise en réduisant les nuisances de l'aviation, des alternatives sont nécessaires. Les CFF viennent ainsi d'annoncer qu'ils redéploieraient dès l'an prochain des lignes nocturnes vers Amsterdam, Barcelone et Rome. Une nouvelle offre qui pourra accompagner un changement des habitudes de mobilité au moment où la situation sanitaire retrouvera un cours normal. Et la preuve que la taxe sur les billets d'avion, dont une partie des bénéfices soutiendra financièrement l'offre de trains de nuit, produit des effets. Les décisions prises dans le cadre de la loi sur le CO₂ tracent une ligne cohérente. Au politique de garder ce cap si le secteur aéronautique revient frapper à sa porte. ■

Lisa Mazzone
Conseillère aux Etats, Genève
Co-Présidente de CESAR



16. April 2020

Impact climatique du transport aérien

Un nouveau rapport sur les émissions autres que le CO₂ du transport aérien

Vapeur d'eau, oxydes d'azote, dioxyde de soufre ou de la suie : outre le CO₂, les transports aériens émettent également d'autres composants qui ont un impact sur le climat. Au printemps 2020, l'Académie suisse des sciences naturelles (SCNAT) a publié un rapport sur ces effets.

Définir les impacts climatiques exacts de ces différentes émissions est difficile car ils dépendent fortement de l'altitude de vol, de la position géographique, du moment du jour et de la situation météorologique. De plus, la durée de l'impact climatique varie selon le composant. Pour ces raisons il est compliqué de comparer ces émissions avec le CO₂ et de calculer leur impact climatique.

La SCNAT recommande dans son rapport plusieurs facteurs, basés selon les connaissances actuelles, avec lesquels il faut multiplier les émissions de CO₂ afin d'inclure les autres émissions dans l'impact climatique total du transport aérien. Le choix du facteur approprié dépend de l'optique choisie pour calculer l'impact climatique de l'aviation, par exemple en fonction de l'horizon temporel et la pondération des dif-

férents impacts. De manière générale, on retiendra qu'il faut multiplier les émissions de CO₂ du transport aérien avec un facteur de 2,5. Cette recommandation concorde avec d'autres publications antérieures qui proposent un facteur de 2.

En 2018, le transport aérien était à l'origine de 11% des émissions de CO₂ en Suisse. En appliquant le facteur de 2,5, sa part grimpe à près d'un quart de l'impact climatique de la Suisse. Ce calcul montre qu'il est primordial pour une politique climatique efficace de prendre en compte toutes les émissions de l'aviation. Ce n'est malheureusement pas le cas des mesures internationales actuelles telles que le système d'échange de quota d'émissions (SEQUE) ou le système CORSIA qui vise une croissance «neutre» en carbone grâce aux compensations et carburants alternatifs. Une adaptation rapide est nécessaire pour atteindre nos objectifs climatiques!

Le rapport de SCNAT est disponible sous la rubrique «Pour médias» du site suivante: www.proclim.ch ■

Yves Chatton
KLUG/CESAR/COTAS

Klimawirkungen des Luftverkehrs

Neuer Bericht zur Klimawirkung der Nicht-CO₂-Emissionen des Luftverkehrs

Wasserdampf, Stickoxide, Schwefeldioxid oder Russ: Nebst CO₂ emittiert der Flugverkehr weitere Komponenten, die das Klima beeinflussen. Im Frühling 2020 publizierte die Akademie der Naturwissenschaften Schweiz (SCNAT) einen Bericht dazu.

Die genauen klimatischen Auswirkungen dieser verschiedenen Emissionen zu bestimmen, ist schwierig. Sie variieren je nach Flughöhe, geografischer Lage, Tageszeit und Wettersituation. Zudem ist die Dauer ihrer Klimawirkung unterschiedlich lang. Aus diesen Gründen ist es schwierig, sie unmittelbar mit den CO₂-Emissionen zu vergleichen und ihre Klimawirkung zu berechnen.

Der Bericht der SCNAT empfiehlt aufgrund der aktuellen Kenntnisse mehrere Faktoren, mit denen sich die CO₂-Emissionen multiplizieren lassen, um die übrigen Emissionen in die gesamten Klimawirkungen des Luftverkehrs mit einzubeziehen. Die Wahl des geeigneten Faktors hängt von der gewählten Perspektive zur Berechnung der Klimawirkung des Luftverkehrs ab, z.B. in Bezug auf den Zeithorizont und die Gewichtung der verschiedenen Auswirkun-

gen. Als grobe Faustregel kann man die CO₂-Emissionen mit dem Faktor 2.5 multiplizieren. Diese Empfehlung liegt auf der Linie früherer Publikationen, die vorschlugen, die CO₂-Emissionen mit dem Faktor 2 zu multiplizieren.

2018 war der Luftverkehr für 11 Prozent der CO₂-Emissionen in der Schweiz verantwortlich. Aufgerechnet mit einem Faktor 2.5 bedeutet das, dass der Luftverkehr für fast ein Viertel der Klimawirkung verantwortlich ist. Die Rechnung zeigt, dass es für eine wirksame Klimapolitik absolut notwendig ist, sämtliche Emissionen des Luftverkehrs zu berücksichtigen. Dies ist bei den aktuellen internationalen Massnahmen wie dem Emissionshandelssystem (EHS) oder dem System CORSIA, das dank Kompensationen und alternativen Treibstoffen ein «CO₂-neutrales» Wachstum anstrebt, nicht der Fall. Um die Klimaziele zu erreichen, braucht es eine rasche Anpassung!

Der Bericht der SCNAT ist unter der Rubrik «Für Medien» auf folgender Webseite verfügbar: www.proclim.ch ■

Yves Chatton
KLUG/CESAR/COTAS



22. Feb. 2020

Lugano Airport SA (LASA) in Liquidation

Eine Nachlese und Einordnung der turbulenten Ereignisse

Eigentlich hätte das Volk über die Zukunft des Regionalflughafens entscheiden sollen. Doch der Verwaltungsrat der LASA warf das Handtuch vorzeitig mit ordentlicher Liquidation per Ende Mai 2020. Etwas gar zu einfach begründete er dies mit der «Coronakrise».

Vielmehr wurden doch primär die Volksabstimmungen zu den Finanzspritzen der Stadt Lugano und des Kantons Tessin von insgesamt 10.64 Mio. CHF sowie zur Neuordnung des Aktionariats gefürchtet.

Am ausgehebelten Souverän vorbei, hängt der Flughafen mit der Stadt Lugano als neuer Betreiberin seit 1. Juni 2020 erneut am Tropf der Steuerzahler. Vorläufig bis Ende 2020.

14.8 Mio. CHF beantragt

Seit der Gründung der LASA wurden in 15 Jahren fast 40 Mio. CHF Steuergelder für Infrastrukturen und jährlich immer grössere Betriebsverluste in die LASA gepumpt. Es war nur eine Frage der Zeit, wann deren Eigenkapital komplett verbrannt sein würde. Mit den Botschaften vom Mai und September 2019 an das Luganeser Stadtparlament und das Kantonsparlament beantragten die beiden Exekutiven aufgrund der von der Stadt Lugano für den Flughafen festgelegten langfristigen Entwicklungsstrategie 2040/2045 eine Finanzspritze von insgesamt 14.8 Mio. CHF und eine Neuordnung des Aktionariats der LASA.

Fortsetzung nächste Seite



«Nur» 10.64 Mio. genehmigt

Im November 2019 genehmigten beide Parlamente – gegen den Widerstand vorab der Sozialdemokraten und Grünen – «bloss» 10.64 Mio. CHF (72%) sowie die Erhöhung des Aktienanteils des Kantons von 12.5 auf 40% und die Anteilsreduktion der Stadt Lugano von 87.5 auf 60%.

Zu ungewohnter Jahreszeit

Gegen beide Beschlüsse ergriff die Opposition das Finanzreferendum. Trotz Advents- und Weihnachtszeit sowie Jahreswechsel kamen die Unterschriften erfolgreich zusammen, so dass die Referenden im Januar 2020 amtlich bestätigt wurden. Beide Abstimmungen wurden auf den 26. April 2020 fixiert.

Was nun, fragte man sich, vorab in den konsentierten, subventionsverwöhnten Aviatikerkreisen. Was, wenn der Souverän beide Vorlagen ablehnt? Was bei einem Nein auf Ebene des Kantons und einem Ja auf Stufe der Stadt Lugano? Was im umgekehrten Fall? Nichts konnte ausgeschlossen werden.

«Präventive» Kündigung

Im Januar 2020 kündigte die LASA der ganzen Belegschaft auf Ende April. Der präventive Schritt werde «nichtig, falls das Tessiner Stimmvolk im April einer Weiterfinanzierung des Flughafens zustimme».

Dieser Entscheid konnte sowohl als Drohung mit der «Arbeitskeule» als Teil der Abstimmungsstrategie als auch als Befürchtung eines Abstimmungsdebakels und daher als Teil einer Ausstiegs-Strategie der LASA verstanden werden.

Enorme Hektik, auch beim Bazl

Recherchen des SSF ergaben, dass von der Stadt Lugano formell am 5. März 2020 (physisch wohl schon früher) eine Arbeitsgruppe eingesetzt wurde, die in der Tat mit Hochdruck an der Exit-Strategie der LASA arbeitete. Ganz offensichtlich, um einen Absturz an der Urne mit unkontrolliertem Konkurs der LASA – samt einer Schliessung des Flughafens – zu vermeiden und somit den geordneten operativen Weiterbetrieb zu sichern. Deshalb stand die Arbeitsgruppe auch mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) und der Flugsicherung Skyguide in sehr engem Kontakt. Dabei wurde unter anderem ausgehandelt, dass Skyguide auf Forderungen von fast 500'000 CHF auf ihrer Dezember-Rechnung 2019 an die LASA verzichtete. Man höre und staune.

Die Arbeitsgruppe prüfte mehrere Varianten. Es blieb einzig das rettende Szenario «Transition» (ursprünglich mit minimal bloss noch 6 Vollzeitstellen).

Abstimmungstermin verschoben

Anfangs April 2020 wurde der Termin der beiden Abstimmungen vom 26. April wegen der Pandemie annulliert. Als Ersatzdatum nannte die Stadt Lugano voraussichtlich den 28. Juni 2020.

Die Coronakrise bemüht

Am 23. April 2020 kam es zum öffentlichen Showdown. Die LASA werde per Ende Mai 2020 ordentlich liquidiert, der Flughafen solle jedoch nicht geschlossen werden, sondern wenn möglich in private Hände übergehen.

Der LASA-Vizepräsident und ex-Ständerat Filippo Lombardi begründete den Entscheid so: «Ende März sei der Zusammenbruch gekommen. Die Coronakrise hätte die Aktivitäten auf dem Flughafen unmöglich gemacht».

«In dieser unsicheren Situation hätte man nicht noch länger nach finanzieller Unterstützung bitten wollen», fuhr Lombardi fort. «Stattdessen bevorzugen wir einen ordentlichen Übergang in eine neue Form».

Nur wie bitte, ohne angeblich «nicht noch länger» Bittstellerin zu sein, sollte denn der Flughafen mit der Stadt Lugano als neue Betreiberin in der Übergangsphase («Transition») vom 1. Juni bis Ende Dezember 2020 finanziert werden?

Erneutes Finanzlochloch von 2 Mio. CHF

Recherchen ergaben, dass für diese sieben Monate - bis, wie angedacht, private Investoren den Flughafen im 2021 auf eigene Rechnung betreiben - erneut rund 2 Mio. CHF Steuergelder der Stadt Lugano angezapft werden. Davon beträgt der prognostizierte Betriebsverlust bei jetzt noch 16.9 Vollzeitstellen happige 981'900 CHF. ■

Redaktion FLAB

Aus den Regionen

Altenrhein

Verschlaufpause mit Nebengeräuschen

Seit einem halben Jahr dominiert das Corona-Virus unseren Alltag. Nebst vielen Einschränkungen hat Covid 19 aber auch positive Begleiterscheinungen hier bei uns am Bodensee gebracht. So ist wie überall auch auf dem Flugfeld Altenrhein der Flugverkehr eingebrochen, wovon nebst dem Klima vor allem die Bevölkerung im Einzugsbereich direkt profitieren konnte. Es wurde wieder mal bewusst, wie wohlthuend es sich ohne störenden Fluglärm leben liesse.

Es gab Tage, an denen kein Flugzeug startete oder landete, um aber anderntags wieder reger Verkehr die Anwohnerschaft aufzuschrecken. Mit Erstaunen musste festgestellt werden, dass nicht nur innerschweizerische Flüge sondern – trotz geschlossenen Grenzen – grenzüberschreitende Flüge ab Altenrhein und Landungen vom Ausland kommend erfolgten. So landeten private Flugzeuge mit Abflugsort Moskau, Prag oder solche, welche via Venedig-London Altenrhein anfliegen. Auch Kleinflugzeuge, welche gemäss eigener Mitteilung des Flugbetriebes keine Starts oder Landeerlaubnis hätten, konnten ihre Runden drehen. Dieser Verkehr veranlasste die AgF, bei der Flugfeldleitung und beim BAZL nachzufragen. Wir fragten, ob denn auch diese Passagiere und Piloten grenzwachtmässig kontrolliert würden und wer denn die Erlaubnis für solche Flugtätigkeiten erteilte. Vom BAZL haben wir schon mal gar keine Antwort erhalten und die Antwort der Flugfeldbesitzer fiel solchermassen banal aus, dass wir nochmals nachfragen mussten.

Inzwischen ist der Flugbetrieb auch in Altenrhein wieder angelaufen und die fluglärmarme Zeit ist nur noch Erinnerung. Und so fragen wir uns, wie die Zukunft in Altenrhein aussehen wird. Wird Corona auch hier so tiefe Spuren hinterlassen, dass dem schon zuvor mit dem finanziellen Überleben kämpfenden Flugfeldbetreiber der Schnauf ausgehen könnte? Besteht Hoffnung, dass das jahrzehnte alte Ärgernis Fluglärm zusammen mit Corona verschwindet? Wird die AgF bald arbeitslos, weil sie sich nicht mehr gegen die Ausweitung von Betriebszeiten früh morgens und bis spät in die Nacht auf dem Flugfeld wehren muss? Können wir uns bald auf ruhige Sonntage und ruhigen Schlaf am oberen Bodensee freuen?

Einfach zu schön um wahr zu sein!

Heinz Grob, Rorschacherberg
Präsident Aktion gegen Fluglärm AgF

Basel-EuroAirport

Jeder Weckflug ist einer zu viel

Neue Studie zur Reduktion des Nachtfluglärms um den Basler EuroAirport (EAP)

Forderung der Anrainerinnen und Anrainer

Alle Fluglärm-betroffenen Gebietskörperschaften um den EAP verlangen eine längere Nachtflugsperrzeit: Die Agglomération St.Louis im Elsass, der Landkreis Lörrach in Südbaden, der Trinationale Distrikt, der Gemeindeverbund Flugverkehr im Baselbiet und das Baselbieter Kantonsparlament. Aber davon ist weder in der Studie noch im französischen Lärmvorsorgeplan die Rede. **Man kann einen Flughafen auf die Dauer nicht gegen den Willen der Bevölkerung betreiben.**

Begründung

Beim Durchschnittslärm Lden von 57,4 wie in Allschwil wurden von einer Studie des Schweizer Nationalfonds schwere Gesundheitsschäden nachgewiesen: Etwa signifikant mehr tödliche Herzinfarkte als anderswo in der Schweiz, mehr Hirnschläge, neue Diabetesfälle und Herzversagen (*). Diese Schäden sind laut Studien vor allem eine Folge des Nachtfluglärms. Und gemäss einer Nationalfonds-Studie von 2019 schadet der Fluglärm in der ersten und letzten Stunde der Nachtruhe am meisten. Das sind für die Mehrheit der Erwachsenen die Stunden von 23 bis 24 Uhr und 05 bis 06 Uhr. **Deshalb brauchen wir die Nachtruhe von 23 bis 6 Uhr wie in Zürich.**

Die Wertverminderung überflogener Immobilien beträgt gemäss einer Studie der ZKB von 2005 beim Allschwiler Fluglärm von 57,4 Lden

knapp 10 Prozent. «Am empfindlichsten reagiert der Markt auf Immissionen zwischen 21 und 24 Uhr», so die Studie. Die berufliche Leistung ist bei weniger als sechs Stunden Nachtruhe, wie um den EAP, gemäss einer Studie der Uni Zürich von 2015 deutlich reduziert.

Studiengeschichte des EAP

Innerhalb von 10 Jahren wurde jetzt die vierte Studie durchgeführt, um angeblich die Anwohner vom Nachtfluglärm zu entlasten. Und die Resultate? Der Fluglärm hat sich laut EAP in Allschwil von 23 bis 24 Uhr seit 2013 mehr als verdoppelt, die Lärmgrenzwerte von 22 bis 23 Uhr und 23 bis 24 Uhr wurden im letzten Berichtsjahr überschritten, und die jährliche Anzahl lauter Überflüge mit mehr als 70 Dezibel von 22 bis 06 Uhr hat laut EAP seit 2012 von 196 auf 1654 zugenommen (siehe FLAB Herbst 2019). Auch mit der neuen Studie will man Zeit gewinnen und den Eindruck erwecken, man tue etwas gegen den Fluglärm. Vereinfacht gesagt: **Man macht eine Studie, damit man nichts machen muss.**

Die Impact-Studie des EAP von 2009 zeigt, dass die Nachtflugsperrzeit des EAP auf 23 bis 06 Uhr verlängert werden kann ohne Passagierverlust, alle Airlines können sich «anpassen» oder »voraussichtlich anpassen«. Der damals befürchtete Wegzug der Express-Fracht ist vom Tisch, seit alle fünf umliegenden Flughäfen längere Nachtflugsperrzeiten haben als Basel. Hinzu kommt, dass der grösste Teil der in Basel umgeschlagenen Fracht laut Aussage von David Kaiser, DHL, vor einer Landratskommission regionsfremde Fracht ist. Man ist in Basel, weil die Taxen billig sind und man bis Mitternacht fliegen kann. Die Flüge zwischen 23 und 24 Uhr sind mehrheitlich Frachtflüge.

Die laufende Studie stützt sich unter anderem auf die Impactstudie des EAP von 2017. Darin waren die Lärmschäden des Luftverkehrs am EAP mit genau 168'791 Euro beziffert. Wie sicher ist diese Zahl? In einer gemeinsamen Studie von Ecoplan und Nationalfonds aus dem Jahr 2010 wurden die Lärmschäden des Schweizer Luftverkehrs mit 66,2 Millionen Franken pro Jahr errechnet. Rund ein Sechstel des Schweizer Luftverkehrs spielte sich im Studienjahr am EAP ab. Folglich fallen auf den EAP nicht 168'791 Euro sondern 11 Millionen, also rund 60mal mehr als vom EAP ermittelt. Finden sich in einer Studie derart krasse Fehler, so ist es ratsam, auch die Studie als Ganzes mit Vorsicht zu geniessen. Als Basis für die laufende Studie war sie deshalb kaum geeignet.

Neue Versprechen des EAP

Gemäss der neusten, am 10 Juni veröffentlichten Studie zum Thema «Balanced Approach» will der EAP die Zahl der Überflüge zwischen 23 und 24 Uhr um 40 Prozent reduzieren. Damit soll der Fluglärm zwischen 23 und 24 Uhr nördlich des EAP (im Elsass) um 6, südlich desselben (im Kanton Baselland) um 11 Leq gesenkt werden. Dezibel ist ein logarithmisches Mass. Das bedeutet, dass bei gleichem Flottenmix der Fluglärm durch eine 50-prozentige Reduktion der Überflüge um drei Dezibel gesenkt wird. Wie eine Reduktion der Flüge von 40 Prozent den Fluglärm um 6 bzw. 11 Leq senken soll, bleibt das Geheimnis des EuroAirport.

Nicht der Durchschnittslärm, sondern die einzelnen Überflüge reissen uns aus dem Schlaf. Bei 40-prozentiger Reduktion bleiben von 23 bis 24 Uhr auf der Basis von 2018 immer noch jede Nacht rund vier Überflüge. Laut einer Nationalfondsstudie von 2019 schadet der Fluglärm am meisten in der ersten und der letzten Stunde der Nachtruhe, für die Mehrheit der Anwohner sind dies die Stunden von 23 bis 24 Uhr und von 5 bis 6 Uhr. Wir brauchen keine «Reduktion» des Nachtfluglärms, wir brauchen eine fluglärmfreie Nachtruhe von 23 bis 6 Uhr wie in Zürich. **Jeder Weckflug zwischen 23 und 6 Uhr ist einer zu viel.**

Madeleine Göschke-Chiquet
Binningen

* Literatur im Beitrag «Fluglärm und Gesundheit» dieser Nummer auf Seite 2

Bern-Belp

Bericht aus der Region Bern

Seit dem Grounding der SkyWork Airlines AG im August 2018 haben die Flugbewegungen auf dem Flughafen Bern-Belp deutlich abgenommen. Der Linien- und Charterverkehr beschränkte sich im Sommer 2019 auf einige wenige Ferienflüge, welche von Helvetic Airways durchgeführt wurden. Es waren also vorwiegend die Privat-, Business- und Taxiflüge welche in dieser Zeit in gewohntem Umfang für die immer noch spürbare Lärmkulisse sorgten.

Medial verschaffte sich der Flughafen in dieser Zeit Aufmerksamkeit mit der Spendenaktion (Crowdfunding) für eine neu zu schaffende, virtuelle Airline: FlyBair. Obwohl das Spendenziel per Januar 2019 deutlich verfehlt wurde, plante FlyBair ihre ersten Flüge für Mai 2020. Allerdings wurde dann durch die Corona-Krise der Flugbetrieb im Belpmoos weitgehend stillgelegt, getreu der Aufforderung «stay home». Der Flughafen reduzierte die Betriebszeiten auf ein Minimum, meldete Kurzarbeit an und seither trägt die Öffentlichkeit einmal mehr einen Grossteil der anfallenden Kosten!

Im Juli 2020 haben FlyBair und Helvetic Airways den Flugbetrieb nach Palma de Mallorca mit zwei wöchentlichen Flügen wieder aufgenommen, welche aber wegen der Corona-Krise am 23. August bereits wieder eingestellt werden mussten. Ab 28. August sind vorderhand noch Flüge nach Kreta, Kos und Rhodos vorgesehen. Zudem plant Helvetic auch für Bern sog. Pop-Up-Flüge, z. B. nach Zakynthos. Die Reise dauert jeweils von Freitag bis Sonntag, bringt der Region Bern einmal mehr keinerlei Mehrwert und ist klimapolitisch höchst kritisch zu betrachten.

Noch immer pendent ist die gesetzliche Verankerung einer Beteiligung des Kantons an der Flughafen Bern AG (BFBG), verbunden mit einer regelmässigen finanziellen Unterstützung des Flughafens in Millionenhöhe durch den Kanton Bern (wir haben darüber berichtet). Bis jetzt haben Regierungsrat und Kantonsparlament das Geschäft noch nicht weiter behandelt. Die Vereinigung gegen Fluglärm VgF lehnt dieses Gesetz aus klimapolitischen und finanziellen Erwägungen entschieden ab. Der gewaltige finanzielle Aufwand steht in keinem Verhältnis zu den wenigen Flugbewegungen, die der Öffentlichkeit in Bern tatsächlich zur Verfügung stehen. Darüber hinaus stellen diese Ferienflüge für den Wirtschaftsstandort Bern keinen Mehrwert dar.

Im Rechtsstreit gegen den Südanflug, der von der VgF seit Februar 2014 ausgefochten wurde, hat das Bundesgericht im Juli entschieden. Zwar hat die VgF die letzte Instanz nicht mehr angerufen, muss aber gleichwohl zur Kenntnis nehmen, dass aufgrund dieses Urteils der Südanflug nun in absehbarer Zeit in Bern realisiert werden kann. Die VgF befürchtet, dass mit dieser technischen Neuerung des satellitengestützten Anflugverfahrens die Attraktivität des Berner Flughafens gesteigert wird und die Flugbewegungen – vorwiegend im Privat-, Business- und Taxiflugverkehr entsprechend zunehmen werden.

Guido Frey, Geschäftsleiter
Vereinigung gegen Fluglärm VgF

Gönnerrinnen-/Gönnerebeitrag auf
PC Konto 80-64803-5
Vielen Dank für Ihre Spende.

www.flugemissionen.ch



1. April 2020

KLUG
CESAR
COTAS

Koalition
Luftverkehr
Umwelt
und Gesundheit

www.klug-cesar.ch