



# FLAB

Seite 2  
Koalition KLUG/Coalition CESAR

FRISCHE  
LUFT  
ALS  
BÜRGERRECHT

## Die FLAB wird KLUG

Diese Ausgabe der FLAB hat beinahe historischen Charakter. Zum ersten Mal sind sowohl der Schweizerische Schutzverband gegen Flugemissionen (SSF) wie auch die Koalition Luftverkehr, Umwelt und Gesundheit (KLUG) für die Redaktion der FLAB verantwortlich. Ziel ist es, dass ab nächstem Jahr die KLUG alleine für die Inhalte der FLAB zuständig ist. Lassen Sie sich überraschen und geniessen Sie in Zukunft auch Artikel in Französisch!

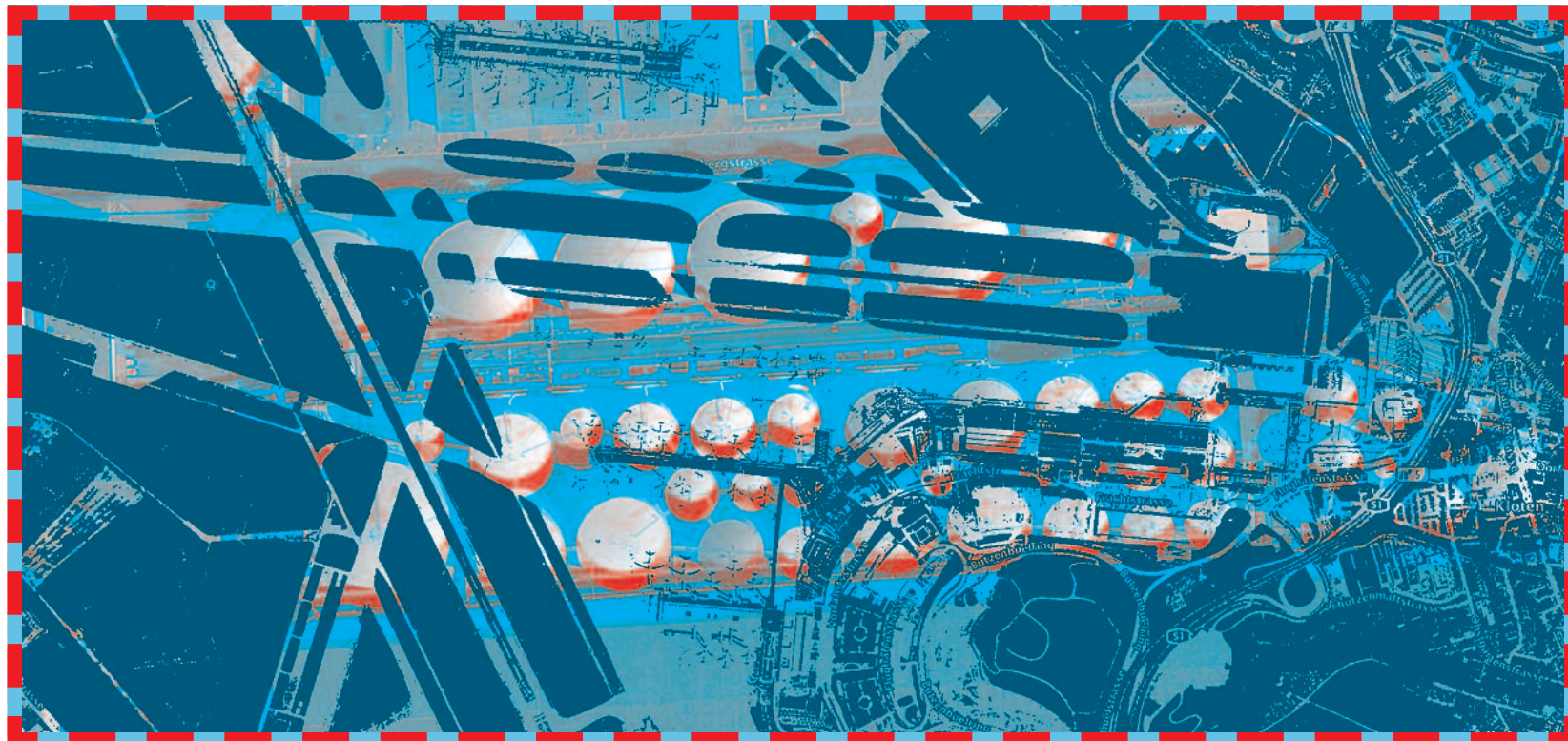
Bemerkenswert ist die Erkenntnis aus der Analyse von Prof. Dr. Friedrich Thyßen der Technischen Universität Chemnitz im Hauptartikel: Der Luftverkehr hat nicht zwingend positive Auswirkungen auf die Wirtschaft. Dies steht im klaren Gegensatz zu dem, was die Branche selber immer behauptet. Was aber wissenschaftlich belegt und sicher ist, sind die vielen negativen Auswirkungen des Luftverkehrs auf Gesundheit und Klima. Darum gehen zur Zeit auch Tausende von jungen Menschen auf die Strasse, um für den Klimaschutz zu demonstrieren. Eine Bewegung, die Hoffnung macht.

Zu Beginn der Frühlingsession hat KLUG die Petition «Für Nächte ohne Fluglärm» bei den Parlamentsdiensten eingereicht. Fast 10'000 Leute haben das Anliegen unterstützt, das eine einheitliche Nachtruhe von 9 Stunden für alle Landesflughäfen und konzessionierten Flugplätze verlangt. Jetzt bin ich gespannt, was die Umweltkommission mit der Petition macht und hoffe im Minimum auf einen brauchbaren Gegenvorschlag.

Als Nationalrätin steckt mir immer noch die misslungene CO<sub>2</sub>-Gesetz-Revision vom letzten Dezember in den Knochen. Das Gesetz wurde am Schluss der Beratungen zu Recht auch von links-grüner Seite abgelehnt. So zahnlos wie sich die Vorlage am Schluss präsentierte, wäre sie wirkungslos bezüglich Klimaschutz gewesen. Der Ball liegt nun beim Ständerat, es hoffen alle auf eine bessere und wirksamere Vorgabe. Die Einführung einer Flugticket-Abgabe wird wieder aufs Tapet kommen. Dieses Mal wird der Antrag voraussichtlich erfolgreich sein, da sich nun auch die FDP für Lenkungsmaßnahmen im Flugverkehr ausgesprochen hat. Das war auch der Grund, warum ich aus taktischen Gründen meinen Vorstoss für eine Flugticketabgabe zurückzog. Denn das CO<sub>2</sub>-Gesetz ist der richtige Ort für eine Verankerung der Flugticketabgabe.



Priska Seiler Graf  
Nationalrätin  
Co-Präsidentin KLUG



## Die wirtschaftlichen Effekte des Luftverkehrs

**Strassen-, Schienen-, Schiffs- und Luftverkehr befördern Menschen und Güter dorthin, wo sie gebraucht werden. Alle Verkehrsarten sind wichtig. Aber der Luftverkehr scheint noch etwas wichtiger zu sein. Denn immer wieder werden Studien erstellt, welche die grosse wirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs herausarbeiten. Die meisten dieser Studien enthalten absichtsvolle Fehler, mit denen die Bedeutung der Branche aufgebauscht wird. Deshalb stellt sich die Frage, welche Bedeutung hat der Luftverkehr für Volkswirtschaften aus heutiger Sicht tatsächlich?**

Im Allgemeinen wird zwischen Kaufkraft- und Beschäftigungswirkungen des Luftverkehrs unterschieden, die mithilfe der Input-Output-Methode berechnet werden, und den sogenannten «katalytischen» Wirkungen. Darunter versteht man indirekte Folgen des Luftverkehrs z.B. auf den technischen Fortschritt, die Verlärmungssituation und soziale Segregation in Flughafennähe, Strukturwandel im Umland, Klimawandel etc.

Die am meisten verwendeten Wirkungsmasse sind das Bruttoinlandsprodukt BIP, also die in einer Volkswirtschaft in einer Periode insgesamt erstellten Leistungen, und die Wachstumsrate des BIP. Aber auch die Zahl der Patente, Beschäftigte in High Tech-Branchen oder im Finanzsektor, Erwerbsquoten, Zuzugsquoten u.v.m. werden verwendet.

Wir wollen im Folgenden einige ganz aktuelle Forschungsergebnisse zu den wirtschaftlichen Wirkungen des Luftverkehrs darstellen. Es handelt sich um Ergebnisse aus der Dissertation von Christoph John, die 2019 erscheint. Christoph John hat Daten des europäischen Luftverkehrs von 2000 bis 2017 zusammen mit Daten der NUTS2 und NUTS3-Regionen Europas ausgewertet. Es handelt sich um die aktuellste und umfassendste Studie, die derzeit verfügbar ist.

### Wichtige Ergebnisse lauten wie folgt:

Der Luftverkehr massiert sich dort, wo *Reichtum* und eine genügend grosse *Bevölkerung* ist. Die

Kausalität verläuft vom Wohlstand und von der Bevölkerungszahl zum Luftverkehr und nicht umgekehrt. Liegt die Bevölkerungszahl um 100'000 Menschen höher (in der NUTS-2-Region des Flughafens), dann steigt die PAX-Zahl des Flughafens um 159'000 p.a. Liegt das BIP/Einwohner um 1'000 Euro p.a. höher, hat der Flughafen 326'000 mehr PAX p.a. Beide Beziehungen sind hoch signifikant. Allerdings werden die Berechnungen durch Ausreisser stark verzerrt. Bereinigt man diese, ergibt sich für die Masse der europäischen Regionen gar keine Beziehung ihrer Entwicklung zum Luftverkehr – der Luftverkehr wird überschätzt. Die positive Beziehung wird ausschließlich durch die europäischen Hub-Standorte herbeigeführt. Diese haben sich in den letzten Jahren dort herausgebildet, wo eine hohe Grundauslastung (viele Einwohner mit ausreichendem Einkommen) herrschen.

Warum verläuft die *Kausalität* vom Wohlstand und von der Bevölkerungszahl zum Luftverkehr und nicht umgekehrt? Dies kann anhand der BIP-Wachstumsraten gezeigt werden. Wenn die Hypothese stimmte, dass der Luftverkehr vorteilhafte wirtschaftliche Effekte erzeugt, also die Kausalität vom Luftverkehr zur BIP-Entwicklung ginge, dann sollte das BIP-Wachstum dort höher sein, wo (i) überhaupt Luftverkehr stattfindet, oder wo (ii) *mehr* Luftverkehr stattfindet als anderswo. Tatsächlich findet man genau das Umgekehrte: höhere BIP-Wachstumsraten gibt es in den Regionen ohne Flughäfen und in Regionen mit kleineren Flughäfen.

Dieses Phänomen ist als *Konvergenz* seit langem bekannt. Das Konvergenzphänomen besagt, dass sich die Einkommensniveaus (BIP) der europäischen Regionen auf ein Gleichgewicht (steady state) hinbewegen. Dazu wachsen arme Regionen schneller, reiche langsamer. Genau das zeigen die Zahlen der letzten 20 Jahre. Da sich der Luftverkehr in den reichen Regionen angesiedelt hat, weil die Menschen dort mehr Geld fürs Fliegen ausgeben, findet man im Ergebnis, dass größere Flughäfen dort sind, wo die Wachstumsraten geringer ausfallen.

Die Zahlen zeigen, dass die Regionen mit sehr grossen Hub-Flughäfen dem allgemeinen Konvergenzphänomen etwas entgehen können (relativ zu vergleichbaren Regionen mit kleinen Flughäfen). Anders formuliert: Die sehr grossen Ballungsräume in Europa, an denen auch die Hub-Flughäfen angesiedelt sind, liegen sehr nah an ihrem – formal definierten – langfristigen Wohlstandsgleichgewicht und konvergieren langsamer. Ein neuer Wachstumsimpuls kann in diesem Fall nur durch einen Innovationsimpuls von außen kommen, zum Beispiel in Form einer technologischen (Weiter-)Entwicklung. Es gibt nach bisherigem Forschungsstand keine empirische Evidenz, dass der Luftverkehr in vergleichbarer Weise wirkt.

Im Ergebnis ernüchtern die empirisch-quantitativen Befunde zur Konvergenz: Der Luftverkehr wirkt grösstenteils weder positiv noch negativ auf die Annäherung der Produktivität je Einwohner in den europäischen Regionen.

### Weitere Ergebnisse sind folgende:

Der Luftverkehr ist pfadabhängig. Ältere Flughäfen haben tendenziell mehr Passagiere als jüngere. Dies liegt daran, dass Standorte meist beibehalten werden und wachsen, selbst wenn es bessere Standorte gäbe. Die OECD hat festgestellt, dass sich Flughäfen zu regionalen Machtfaktoren entwickeln. Die aufgebaute Infrastruktur

Fortsetzung nächste Seite →

### Herzlich willkommen:

zur Mitgliederversammlung SSF  
am

**Sa 11. Mai 2019**

10.15 Uhr  
Stiftung zum Glockenhaus  
Sihlstrasse 33, Zürich

tur kämpft um die eigenen Wachstumschancen, ohne auf den Raum um sie herum Rücksicht zu nehmen. Die OECD sieht Gefahren durch einen «degree of monopoly power that may require government oversight, monitoring and regulation».<sup>1</sup>

Wenden wir uns der viel diskutierten Kennziffer der *Konnektivität* zu. Konnektivität ist die Erreichbarkeit einer Region. Sie wird entweder anhand der *Entfernung* einer Region von einem Flughafen in (i) Straßenkilometern oder (ii) der *Reisezeit* aus einer Region zum Flughafen gemessen. Eine Variante misst die Anzahl von Direkt- und Umsteigverbindungen an einem Flughafen und die Frequenz, mit der Ziele angefliegen werden. Im Weiteren wird auch die durchschnittliche Reisezeit von einer Region zu den europäischen Ballungszentren im kombinierten terrestrischen und Luftverkehr – also z.B. von Basel nach Zürich, Lyon, Stuttgart, München etc. mit dem jeweils bestgeeigneten Verkehrsmittel gemessen und als Konnektivität bezeichnet.

Die Empirie zeigt, dass für die meisten europäischen Regionen keinerlei Beziehung zwischen Entfernung der Region von einem Flughafen und der BIP-Wachstumsrate besteht – weder für das Kriterium km noch für die Reisezeit. Die BIP-Wachstumsrate ist nicht von der Entfernung der Region zu einem Flughafen abhängig. Wichtiger für eine gute Entwicklung ist absolute Nähe zu anderen Ballungsräumen in Europa. Die bedeutendsten Wirtschaftszentren liegen auf einer halbmondförmigen Sichel, die in England (London) beginnt und über die Beneluxländer, das Rheinland, Süddeutschland, die Schweiz und Mailand bis Barcelona reicht («blaue Banane»). Auf den Luftverkehr ist der Erfolg dieser Regionen nicht zurückzuführen.

<sup>1</sup> OECD, 2012, S.161

Für die These, dass Geschäftsleute schnell aus dem Zentrum zum Flughafen rasen müssten, was, wenn es möglich wäre, das BIP der Region steigerte, woraus dann folge, dass der Flughafen möglichst dicht am Zentrum liegen müsse, gibt es gar keinen empirischen Beweis. Die Nähe eines Flughafens zum Zentrum eines Ballungsraumes und dessen BIP sind nicht korreliert. Die Grösse eines Flughafens reagiert negativ auf Nähe zum Zentrum: Mit jeden 10 Minuten weniger Fahrzeit aus dem Zentrum zum Flughafen, sinken die PAX des Flughafens um 2,5 Mio.

■ Zusammenfassend lässt sich sagen:

Für die allermeisten Flughäfen lassen sich keine wirtschaftlichen Effekte in ihrem Standort nachweisen. Die Wachstumsraten der europäischen Regionen konvergieren, d.h. arme wachsen schneller und reiche wachsen weniger schnell – ohne Rücksicht auf die Luftverkehrenähe. Auch zeigen die Daten, dass in den Regionen, die in einem Abstand von mehr als 40 km um ein Ballungszentrum herum liegen, die Wachstumsraten leicht höher sind als im Ballungszentrum selbst. Ein sehr geringer Abstand zu einem Flughafen ist also kein Vorteil. Die Effekte sind extrem klein.

**Prof. Dr. Friedrich Thießen**  
Technische Universität Chemnitz  
Fakultät für Wirtschaftswissenschaften  
Professur für Finanzwirtschaft und  
Bankbetriebslehre



Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable

Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute

## Die Koalition KLUG

Die Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG) wurde am 17. Juni 2017 gegründet. Sie vereint 24 Schweizer Organisationen, die sich für eine Reduktion der durch den Luftverkehr verursachten Emissionen von Treibhausgasen, Luftschadstoffen und Lärm einsetzen.

Die Luftfahrtpolitik der Schweiz wird auf Bundesebene gemacht. Leider kümmern sich die Behörden zu häufig um die Interessen der Luftfahrtindustrie und vernachlässigen dabei den Klimaschutz und die Gesundheit der Bevölkerung. Die verschiedenen in diesem Bereich aktiven Organisationen haben deshalb beschlossen, ihre Kräfte in einer Koalition zu bündeln, um auf nationaler Ebene ein grösseres Gewicht zu erhalten. So ist die Koalition KLUG entstanden. Die Mitgliedsorganisationen der Koalition setzen sich für eine Reduktion der vom Luftverkehr verursachten Treibhausgasemissionen, Schadstoffe und Lärmbelastungen ein. Als Co-Präsidentinnen wurden die Nationalrätinnen Lisa Mazzone (Grüne/GE) und Priska Seiler Graf (SP/ZH) gewählt.

### Die Koalition KLUG 2018

2018 war für die die KLUG ein intensives Jahr. In erster Linie kämpfte die Koalition stark dafür, dass die Auswirkung des Luftverkehrs auf das Klima thematisiert und die Einführung einer Flugticketabgabe in der Schweiz gefordert wurde. Sie war namentlich mitverantwortlich für zwei Medienaktionen auf dem Bundesplatz, zwei Informationsanlässe für die Mitglieder der Bundesversammlung und eine Pressekonferenz mit dem deutschen Experten Friedrich Thießen, der die in Deutschland erhobene Flugticketabgabe vorstellte.

Nicht vergessen wurde auch der Fluglärm. Die Koalition KLUG lancierte am 24. Mai 2018 an einer Pressekonferenz ihre Petition «Für Nächte ohne Fluglärm!» Diese mit fast 10'000 Unterschriften unterstützte Petition fordert den Bundesrat und das Bundesparlament auf, eine Nachtruhe von 22 Uhr bis 7 Uhr an allen Schweizer Flughäfen zu gewährleisten und neue Lärmgrenzwerte unter Berücksichtigung der aktuellsten wissenschaftlichen Kenntnisse festzulegen.

Schliesslich nahm die KLUG ihre Rolle als Koordinations-Koalition bei der überraschenden öffentlichen Mitwirkung zum Konzeptteil des *Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)* wahr, die zu Beginn der Sommerferien 2018 gestartet wurde. Die verschiedenen Kontakte mit den Mitgliedsorganisationen ermöglichten der Koalition, trotz der kurzen verfügbaren Zeit, eine umfassende Stellungnahme zu erarbeiten.

Der Luftverkehr wird auch im Jahr 2019 ein wichtiges Thema bleiben, sowohl für den Klimaschutz als auch für den Schutz der Gesundheit der Bevölkerung. Unsere Aktivitäten können Sie auf unserer Website gerne mitverfolgen!

Weitere Infos zur KLUG unter:  
→ [www.klug-cesar.ch](http://www.klug-cesar.ch)

## La Coalition CESAR

La CESAR coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable a été créée le 17 juin 2017. Elle regroupe 24 organisations suisses qui s'engagent pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, de polluants et de bruit émises par le transport aérien.

En Suisse, la politique du transport aérien est du ressort de la Confédération. Malheureusement les autorités fédérales se préoccupent trop souvent des intérêts de l'industrie aéronautique, au détriment de la sauvegarde du climat et de la santé de la population. Les différentes organisations actives dans ce domaine ont donc décidé de coordonner leurs forces au sein d'une coalition, afin d'avoir un plus grand poids politique au niveau national. C'est ainsi qu'est née la coalition CESAR, dont l'objectif est de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de polluants et de bruit émises par le transport aérien. Les conseillères nationales Lisa Mazzone (Verts/GE) et Priska Seiler Graf (PS/ZH) président la coalition.

### La coalition CESAR en 2018

2018 a été une année chargée pour la coalition CESAR! Celle-ci s'est tout d'abord fortement engagée pour thématiser l'impact climatique du trafic aérien et revendiquer l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion en Suisse. Elle a notamment coorganisé deux actions médiatiques sur la place fédérale, deux réunions d'information pour les parlementaires nationaux, ainsi qu'une conférence de presse avec un expert allemand, Friedrich Thießen, qui est venu présenter la taxe sur les billets prélevée en Allemagne.

Le bruit du trafic aérien n'a pas été oublié. La coalition CESAR a lancé sa pétition «Pour des nuits sans bruit d'avion!» lors d'une conférence de presse le 24 mai 2018. Cette pétition soutenue par près de 10'000 signatures demande au Conseil fédéral et au parlement fédéral de garantir un couvre-feu nocturne de 22h00 à 07h00 dans tous les aéroports suisses, ainsi que de fixer de nouvelles valeurs-limites d'immission de bruit en se basant sur les connaissances scientifiques actuelles.

Enfin, la CESAR a pleinement joué son rôle de coordinatrice lors de la consultation publique surprise sur la partie conceptuelle du *PSIA Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aviation* qui a été lancée au début des vacances d'été 2018. Les différents échanges entre les organisations membres ont permis à la coalition d'élaborer une prise de position complète, malgré le peu de temps à disposition.

Le transport aérien restera un thème important en 2019, tant pour la protection du climat que pour la protection de la santé de la population. N'hésitez pas à suivre nos activités sur notre site internet!

Plus d'infos sur la coalition CESAR:  
→ [www.cesar-klug.ch](http://www.cesar-klug.ch)



## Die Stärke des Klimastreiks

Unter dem Namen Klimastreik gehen wir auf die Strasse. Meine Generation und vor allem die jüngeren verbreiten wieder Hoffnung für die Zukunft. Eine andere Wahl haben wir wohl nicht. Seit Jahrzehnten drängt die Wissenschaft auf einen Wandel unserer Lebensweise. Rein ökologisch betrachtet leben wir schon lange über unsere Verhältnisse. Es braucht also einen grundlegenden Wechsel als LED-Lampen und freiwillige Kompensierung von Flug-Emissionen.

Auch die Umweltschutz-Organisationen arbeiten seit Jahrzehnten an diesem Thema. Dafür sind wir sehr dankbar. Trotzdem gibt es noch grossen Handlungsbedarf. Der Klimastreik ist deshalb besonders erfolgreich, weil er eine unglaublich emotionale Geschichte ist. Es ist unsere Angst, die uns auf die Strassen bringt. Wir sagen den Menschen ins Gesicht: «Wir haben Angst um unsere Zukunft.» Und diese Angst ist wissenschaftlich gestützt. Davon sind die Menschen beeindruckt. Emotionen vermittelt man nicht nur durch Worte. Auch unbewusste Kommunikation wie die Mimik vermitteln Emotionen. Bei einem Klimastreik-Podium in Aarau konnte man diese aufgestaute Emotion der Klima-Aktivist\*innen im Raum förmlich spüren. Es war keine Wut, es war Verzweiflung. Verzweiflung, weil man Abgeordnete aller grossen Parteien vor sich hatte. Auch Parteien, welche seit Jahren Klimaschutz-Massnahmen verhinderten. Die Einleitung war ein Referat eines ETH-Dozenten über die Auswirkungen der Klimaerhitzung. Danach hatte ich das Gefühl, der ganze Raum schreie lautlos: «Warum tut ihr nichts?». Ich glaube das ging auch den VertreterInnen auf dem Podium unter die Haut. Sie werden nicht gleich ihre gesamte politische Haltung kippen. Aber ich bin überzeugt, dass solche Momente auch Menschen zum nachdenken bringen, deren Meinung scheinbar in Stein gemeisselt ist.

Deshalb ist der Klimastreik aus meiner Sicht erfolgreich. Uns eint die Sorge um unsere eigene

Zukunft, das macht uns unglaublich stark. Unser gemeinsames Ziel ist es, eine lebenswerte Zukunft zu erhalten und zu gestalten. Die Dringlichkeit ist mittlerweile so hoch, dass wir den Wandel anstossen können. Weg von den fossilen Brennstoffen und die erneuerbaren Energien ausbauen. Aber wir brauchen auch eine neue grüne Vision. Eine Gesellschaft, die sich am eigenen Befinden orientiert. Am Glück und nicht am Geld. Denn das Glück ist nicht fern. Ich möchte «zurück in die Zukunft». Das heisst wir orientieren uns an der natürlichen Lebensweise des Menschen, ohne die technischen Errungenschaften zu verteuern. Ein Leben in Bewegung, Gemeinschaft und Sinn. Wir brauchen Städte, welche wie Ökosysteme funktionieren. Ein Kreislauf. Wälder in den Wohnorten, Fusswege, Fahrradwege, renaturierte lebendige Flüsse, Permakultur-Gärten und gemeinschaftlich orientierte Wohnorte. Gemeinschaftlich leben bedeutet, für einander da sein, anstatt für jede Dienstleistung Geld zu verlangen. Reden und helfen. Diskutieren und argumentieren von Person zu Person. Aus der eigenen online-Blase auszubrechen und sich mit anderen Menschen auseinandersetzen. Vermissen wir das nicht alle in einer Gesellschaft, in der man in der Öffentlichkeit selten über den Smartphone-Rand hinausblickt? Zum Glück haben wir Lust auf diesen Wandel. Wir möchten nicht darauf warten. Deswegen arbeiten wir in der Regionalgruppe Zürich an einem Wohnprojekt. Wir möchten vorleben, was wir fordern. Und wir rufen alle dazu auf, es uns nachzumachen und unsere Anliegen zu unterstützen. Auf der Strasse, am Ess-tisch, am Arbeitsplatz und in der Wahlkabine. Die Zeit ist reif für Veränderungen. ■

Weitere Informationen zum Klimastreik:  
[www.climatestrike.ch](http://www.climatestrike.ch)

Jonas Stadler  
Mitorganisator Klimastreik Zürich  
und national

- Mitglieder: ● ACG Association Climat Genève ● AEFU Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz ● ARAG Association des Riverains de l'Aéroport de Genève ● ATCR-AIG Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport internationale de Genève ● BFO Bürgerprotest Fluglärm Ost ● CARPE Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement ● Dachverband Fluglärmschutz ● Greenpeace ● IG pro zürich 12 ● IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN ● IGF - Alpenregion ● Lärmiga Schweiz ● Ökostadt Basel ● Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel Mülhausen ● Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich ● SES Schweizerische Energie-Stiftung ● SSF Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen ● Stiftung gegen Fluglärm ● umverkehr ● VeFeF Vereinigung für erträglichen Fluglärm ● VFSN Verein Flugschneise Süd - NEIN ● VgF Vereinigung gegen Fluglärm ● VCS Verkehrs-Club der Schweiz ● WWF

# Der Corsia-Bschiss

**Corsia, das neue internationale Klima-Kompensationsregime für den Luftverkehr, ist doppelt gefährlich. Es ist gefährlich unwirksam für den Klimaschutz und gefährlich wirksam als Argument der Fluglobby im Kampf gegen effektive Klimaschutz-Massnahmen.**

Eigentlich braucht man Vertreter von Airlines oder Flughäfen gar nicht zu fragen, wie das mit der Luftfahrt und dem Klimaschutz sei. Die Antwort ist sowieso immer gleich: Die Luftfahrt habe nur einen marginalen Anteil am Klimaproblem. Und dank dem internationalen Kompensationsregime Corsia leiste man ja bald einen angemessenen Beitrag.

Der erste Teil der Antwort ist offensichtlich faktenwidrig. Schliesslich hat der Luftverkehr in der Schweiz einen Anteil von 18 Prozent an der gesamten Klimabelastung – ebenso viel wie sämtliche Autos. Mit dem zweiten Teil der Antwort verhält es sich ganz ähnlich. Der Corsia-Bschiss beginnt schon mit dem Namen, der für «Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation» steht. Reduziert wird nämlich gar nichts mit Corsia.

Blenden wir kurz zurück: Über 20 Jahre Diskussion hat es gebraucht, bis die zuständige Uno-Behörde Icao vor drei Jahren ein Klimaschutz-Instrument für die Luftfahrt beschlossen hat. Von Anfang an war klar, dass dieses Corsia-System völlig ungenügend ist:

- Die Wissenschaft legt nahe, dass sämtliche Länder ihre Treibhausgas-Emissionen innert weniger Jahrzehnte netto auf null senken müssen. So haben es denn auch sämtliche Staaten der Welt im Pariser Klimaabkommen beschlossen. Trotzdem werden mit Corsia wie erwähnt keine Emissionen reduziert, sondern höchstens kompensiert.

- Auch kompensiert werden soll bloss ein kleiner Teil: Nur jene Emissionen, die durch weiteres Wachstum nach 2020 noch dazukommen.
- Dabei erfasst Corsia einzig CO<sub>2</sub>. Dieses Treibhausgas macht aber nur rund die Hälfte der Klimabelastung durch den Jetverkehr aus.
- Und schliesslich ist das Ganze bis 2027 auch noch freiwillig.

Dazu kommt ein ganz grundsätzliches Problem: Kompensiert wird mit Klimazertifikaten. Ein Klimazertifikat sollte garantieren, dass dank dem durch den Zertifikateverkauf eingenommene Geld irgendwo eine zusätzliche Tonne CO<sub>2</sub> reduziert wird. Die Erfahrungen mit gross angelegten Kompensationsystemen sind jedoch sehr schlecht. So hat eine Studie im Auftrag der EU zu den sogenannten CDM-Zertifikaten gezeigt, dass drei Viertel der Zertifikate Ramsch sind. Es wurde kein zusätzliches CO<sub>2</sub> reduziert, oder nicht die verbrieft Menge. Es wurden z.B. oft Zertifikate verkauft für Projekte, die ohnehin realisiert worden wären. Folglich ist fürs Klima mit dem Zertifikat nichts gewonnen, von Kompensation kann keine Rede sein.

Nur wenige Länder setzen deshalb heute noch auf Kompensation mit Klimazertifikaten. Zumal sie viel stärker profitieren, wenn sie die eigenen Emissionen reduzieren statt Zertifikate einzukaufen. Schliesslich sparen sie so viel Geld für fossile Energien. Und mittelfristig müssen ja ohnehin alle Länder ihre eigenen Emissionen netto auf null senken.

Deshalb ist das Angebot an Klimazertifikaten heute viel grösser als die Nachfrage – insbesondere für Zertifikate fragwürdiger Qualität. Viele dieser Zertifikate kosten einen Franken und weniger. Zum Vergleich: Eine zusätzliche

Tonne CO<sub>2</sub> verursacht Umwelt- und Gesundheitsschäden in der Grössenordnung von 150 bis 200 Franken.

Eine kürzlich in der Fachzeitschrift «nature climate change» veröffentlichte Studie hat untersucht, was dieses Überangebot und die Systemfehler in den Zertifikatemärkten für Corsia bedeuten. Zentrales Ergebnis: Es gibt heute mehr Billigst-Zertifikate auf dem Markt, als die Airlines für Corsia bis 2035 oder noch später brauchen – wenn diese Zertifikate für Corsia zugelassen würden.

Wenn heute bereits verfügbare Billigzertifikate nach 2020 für Corsia akzeptiert werden, hat das zwei negative Folgen: Einerseits wäre das für die Airlines so billig, dass die Zertifikatekosten nicht auf die Ticketpreise durchschlagen würden. Folglich bleibt jeder Lenkungseffekt aus. Mindestens so problematisch: Auch fürs Klima ist so nichts gewonnen, folgern die Studienautoren, denn hinter Billigst-Zertifikaten könnten gar keine zusätzlich reduzierten Emissionen stecken.

Was das für Corsia heissen muss, liegt auf der Hand: Alte Billigst-Zertifikate aus der Zeit vor dem Corsia-Start 2020 dürfen nicht angerechnet werden. Das fordern nicht nur die Umweltverbände, sondern auch die EU-Länder. Doch vor wenigen Wochen hat das zuständige Icao-Gremium hinter verschlossenen Türen anders entschieden. Die Türen für alte Ramsch-Zertifikate bleiben weit offen, stellte die Organisation «Carbon Market Watch» zu dem Entscheid fest.

Damit dürfte Corsia für den Klimaschutz gefährlich wirkungslos sein, wie zu befürchten war. Das hindert die Luftfahrt-Lobby freilich nicht, Corsia weiterhin als gefährliches Argument gegen effektive Klimaschutz-Massnahmen einzusetzen. Dabei wärs ja so einfach: Nur weniger fliegen hilft, alles andere ist heisse Luft. ■

Philip Gehri  
Fachgruppe Klima und Energie  
WWF Schweiz

# Aus den Regionen

## Bern-Belp

### Trügerische Ruhe in Bern

Nach dem Grounding und Konkurs der SkyWork Airlines Ende August 2018 wurde es am Berner Himmel vorerst merklich ruhiger. Ein Blick in die Statistik der Flugbewegungen von Linien- und Charterflügen veranschaulicht die Auswirkungen dieses Groundings eindrücklich. Während 2017 noch 5'832 Flugbewegungen von Linien- und Charterflügen verzeichnet wurden, sank diese Zahl 2018 auf 4'003 Bewegungen. Verglichen mit dem Rekordjahr von 2012 mit 11'211 Flugbewegungen in diesem Segment, betrug diese letztes Jahr nur noch ungefähr ein Drittel. 2018 wurden in Bern total noch 137'042 Passagiere befördert, im Vorjahr 167'566.

Insbesondere im letzten Quartal 2018 ist der Vergleich frappant. Mit nur gerade noch 68 Flugbewegungen von Linien- und Charterflügen wurden 5'039 Passagiere befördert. Im 4. Quartal des Vorjahres waren es noch 1'085 Bewegungen mit total 28'421 Passagieren.

Bislang sieht es nicht danach aus, dass sich erneut eine nennenswerte Fluggesellschaft mit ihrer Homebasis in Bern ansiedeln will. Aktuell verkehren Helvetic Airways, People's und Zimex Aviation auf dem Flughafen und bieten Flüge zu fünf Feriendestinationen an. Bern ist beim Linien- und Charterverkehr also vorerst nur ein Ausgangsflughafen für auswärtige Feriendestinationen. Es gibt offenbar verschiedene Bestrebungen, von Bern aus mit einer «eigenen» Flotte weitere Ferienflüge, insbesondere ans Mittelmeer, anzubieten.

Generell wird von der Vereinigung gegen Fluglärm VgF befürchtet, dass die «freien Kapazitäten» in Bern von weiteren Fluganbietern und Airlines als Anlass genommen werden, den Flughafen Bern als Ausweichflughafen für zusätzliche Ferienflüge zu verwenden und dass so die Flugbewegungen und damit auch der Fluglärm wieder wesentlich zunehmen könnten.

Zudem wird von den Verantwortlichen des Flughafens der Geschäfts- und Privatverkehr weiterhin stark gefördert. So gibt es in der Region Bern zeitweise immer mehr Business- und Privatjets, mit beträchtlichem Lärm für nur wenige Passagiere und fraglichem volkswirtschaftlichem Nutzen.

Der drastische Einbruch bei den Linien- und Charterflügen hat zu einem Umsatzeinbruch und zu einem Stellenabbau beim Flughafen geführt. Selbst im Organigramm des Flughafens zeichnet sich der Spardruck ab, wo einzelne Funktionen in Personalunion besetzt wurden und die Stelle des Sicherheitsbeauftragten Brandschutz gar als vakant dargestellt ist!

### Sonderstatus für Bern-Belp

Laut einem jüngst erschienenen Medienartikel drängt der Flughafen Bern-Belp, genau wie Lugano-Agno auf einen Sonderstatus, um an mehr Geld des Bundes heranzukommen. Im Entwurf des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt SIL sollen Bern und Lugano eine bevorzugte Stellung erhalten. Sie erscheinen in der neuen Kategorie «Regionalflughäfen mit Anbindungsfunktion» – weil sie eine Brücke von den «Sprach- und den grossstädtisch geprägten Handlungsräumen» zum internationalen Luftverkehr schlagen und deshalb ein besonderes öffentliches Interesse geniessen. Die Auswirkungen solcher Finanzspritzen auf den Flugverkehr und den Fluglärm sind nur schwer absehbar.

### Vorerst keine öffentlichen Gelder für den Flughafen

Der überdimensionierte Ausbau am Flughafen Bern, die sogenannte 4. Ausbautappe wurde mit Investitionen von 17,7 Millionen Franken budgetiert. Der Bund sollte 2,7 Mio. an Rollweg, Shelter und Business Aviation Center beitragen. Weiter wurde ein zinsloses Bundesdarlehen von 4 Mio. gesprochen. Der Kanton Bern sprach einen Investitionsbeitrag von 2 Mio. und haftet für die Hälfte des Bundesdarlehens! Gesamthaft trägt der Anteil öffentlicher Gelder damit 49% der Investitionssumme, während die Eigenmittel des Flughafens mit 2,5 Mio gerade mal 14% ausmachen.

Nach dem Konkurs der SkyWork Airlines hat der Flughafen die geplanten Investitionsprojekte vorerst sistiert. Vom Kanton Bern sind deshalb noch keine Gelder geflossen. Aufgehoben ist der Beschluss des Kantons zur Mitfinanzie-



Übergabe der Petition «Für Nächte ohne Fluglärm!» vor dem Bundeshaus am 4. März 2019

# Pétition «Pour des nuits sans bruit d'avion!»

Le 4 mars 2019, la coalition CESAR a remis aux services du Parlement sa pétition «Pour des nuits sans bruit d'avions!». Cette pétition soutenue par près de 10'000 signatures demande au parlement suisse et au Conseil fédéral de protéger la population qui vit autour des aéroports contre le bruit du trafic aérien.

Nous sommes la nuit du lundi 11 mars 2019. Un dernier avion atterrit à 00h03 sur la piste de l'aéroport de Genève. Le lendemain matin, les premiers mouvements aériens reprendront à partir de 6h03 déjà. À peine six heures de répit pour la population genevoise, c'est bien moins que les 8 heures de sommeil recommandées par l'Organisation mondiale de la santé. Cette situation ne fait malheureusement pas office d'exception, autant pour Genève que pour Bâle et Zurich. Les mouvements aériens nocturnes ont constamment augmenté ces dernières années en Suisse, et les nuisances sonores également.

### Le bruit rend malade

Nous le savons aujourd'hui, ces nuisances sonores présentent un grand risque pour la santé de la population qui vit autour des aéroports. Des études récentes telles que SIRENE ou SALPADIA, démontrent que non seulement une exposition régulière au bruit du trafic aérien provoque du stress et des perturbations du

sommeil, mais elle augmente aussi le risque de souffrir d'hypertension, de maladies cardiovasculaires et de diabète. Les enfants sont particulièrement touchés par le bruit du trafic aérien. Les perturbations du sommeil portent notamment préjudice à leur développement cognitif et affectent sensiblement leur capacité d'apprentissage.

### Inaction des autorités

Ces risques ne sont pas méconnus des autorités fédérales. Mais celles-ci continuent pourtant de miser sur une croissance inconsidérée du trafic aérien. Alors que la Suisse comptabilisait 468'226 mouvements dans le trafic de ligne et charter en 2016, la Confédération en prévoit 632'000 en 2030. Cette prévision entraînera inévitablement une augmentation des vols de nuit et des nuisances qui vont avec. Aujourd'hui, 65'000 personnes sont déjà exposées à un bruit excessif du trafic aérien durant la journée. Ce chiffre monte à plus de 95'000 durant la nuit! La Confédération tente tant bien que mal de protéger la population face à l'augmentation du bruit aérien, mais ce n'est de loin pas suffisant.

L'exemple des valeurs limites d'immission, définies dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), illustre le problème. Ces valeurs sont censées définir les seuils à partir desquels le bruit a des effets indésirables trop importants sur la population. Mais dans la réa-

lité, la limite est régulièrement dépassée autour des aéroports. De plus, les études les plus récentes concluent qu'un niveau sonore inférieur à ces seuils nuit déjà à la santé de la population. Les valeurs limites d'immission ne sont donc ni respectées ni à jour.

### Pour des nuits sans bruit d'avion!

Face à la passivité des autorités fédérales, la coalition CESAR a déposé le 4 mars 2019 sa pétition «Pour des nuits sans bruit d'avion!». Soutenue par près de 10'000 signatures, cette pétition demande à la Confédération de garantir un couvre-feu nocturne de 22h à 7h dans tous les aéroports et les aérodromes concessionnaires suisses. Elle exige par ailleurs que des nouvelles valeurs limites d'immission soient fixées sur la base des connaissances scientifiques actuelles.

Ce n'est bien sûr pas la fin d'un engagement. La coalition CESAR continuera à s'engager pour une réduction du bruit aérien, jusqu'à ce que le ciel d'un prochain 11 mars, espérons-le dans un avenir proche, garantisse une nuit calme et sans bruit aérien à la population vivant autour des aéroports! ■

Plus d'infos sur notre pétition:  
[www.cesar-klug.ch/petition](http://www.cesar-klug.ch/petition)

Yves Chatton  
secrétaire général de la coalition CESAR  
et chargé de projets à l'ATE Suisse

# Aus den Regionen

## Bern-Belp Fortsetzung

... rung der geplanten Infrastrukturausbauten allerdings nicht!

### Südanflug Bern – GNSS32

Am geplanten Südanflug halten die Flughafenbetreiber jedoch fest. Die trügerische Ruhe, welche zeitweise am Flughafen herrscht, täuscht darüber hinweg, dass dort umtrieblich nach Lösungen gesucht wird, erneut ein Liniennetz aufzubauen, Charterverbindungen für die Feriendestination zu finden und die Infrastruktur zu optimieren. Zu letzterem zählt der satellitengestützte Anflug aus Süden auf die Piste 32.

Die Vereinigung gegen Fluglärm VgF wehrt sich zusammen mit andern mit rechtlichen Mittel gegen diesen Südanflug, weil er den Flughafen attraktiver macht und so zu mehr Flugverkehr und mehr Fluglärm führen wird. Das Beschwerdeverfahren liegt aktuell beim Bundesverwaltungsgericht. Das BAZL als Vorinstanz und das für eine Stellungnahme beigezogene BAFU sind leider nicht bereit, sich mit den Folgen von Fluglärm auf die Gesundheit von Anwohnenden auseinanderzusetzen.

Der Entscheid des Bundesverwaltungsgerichtes ist im Verlauf des Frühlings zu erwarten.

*Guido Frey, Geschäftsführer  
Vereinigung gegen Fluglärm VgF*

## Altenrhein

### Inakzeptable Verstösse gegen Öffnungszeiten

Offensichtlich baut das neue Geschäftsmodell der Airport Altenrhein AG auf einseitig erweiterten Betriebszeiten auf. Denn anders kann man die täglich zu registrierenden Übertretungen der aktuell geltenden, im Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Österreich festgelegten Öffnungszeiten nicht interpretieren. Zwischen 30 und 80 sogenannte «Ausnahmenbewilligungen» für Flüge ausserhalb der geltenden Öffnungszeiten werden von der Flugplatzleitung pro Monat erteilt, ohne Not und zwingende Gründe.

Wie in der letzten FLAB erwähnt, hat unser Schutzverband im September 2018 beim BAZL eine Beschwerde gegen den Airport Altenrhein AG eingereicht und verlangt, dass es als Aufsichtsbehörde die wahllos erteilten Sonderbewilligungen ahndet und für die Wiederherstellung des rechtmässigen Betriebs auf dem privaten Flugfeld sorgt. Anfangs Jahr erhielten wir die Stellungnahme des Flugplatzleiters. Die erteilten Ausnahmen seien aus wirtschaftlichen Gründen notwendig, stand zu lesen. Diese Aussage mutet eigenartig an, denn anlässlich unseres Treffens mit dem Eigentümer des Flugplatzes und weiteren Kadermitgliedern wusste auf die Frage, wieviel Einnahmen über die Mittagszeit generiert werden könnten, niemand eine Antwort. In unserer Replik gaben wir einmal mehr zu bedenken, dass die Betriebszeiten Bestandteil des Staatsvertrags sei. Es stehe jedoch dem Eigentümer frei, Antrag zur Änderung des Reglements zu stellen.

Mitte März nun hat das BAZL unsere Beschwerde «erwartungsgemäss» abgelehnt und uns ihren Entscheid in Form einer anfechtbaren Verfügung mitgeteilt. Der Entscheid, ob wir die Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht weiterziehen werden, steht noch aus.

### Rücksichtslose Ausbauwünsche der St. Galler Regierung

Die St. Galler Regierung unterstützt seit jeher sämtliche Ausbauwünsche des privaten Flugfeldbetreibers in Altenrhein ohne wenn und aber. Selbst die umweltpolitisch höchst unsinnigen 8-Minuten-Linienflüge über den Bodensee wurden seitens unserer Kantonsregierung als Aufwertung des Wirtschaftsstandortes gelobt und begrusst.

Anfang 2017 haben St. Gallen und das Bundesland Vorarlberg eine «Interessenanalyse zur Regionalen Entwicklungsstrategie Airport Altenrhein» in Auftrag gegeben. Darin sollten Optimierungsmöglichkeiten aufgezeigt und eine erste Basis für ein künftig gemeinsames, strategisches Vorgehen von Region und Airport geschaffen werden. Hauptaufgabe der Analyse war abzuklären, in welche Richtung sich der Airport Altenrhein als Standort in der Region ent-

wickeln soll. Befragt wurden politische Gremien, Gemeinden, die Wirtschaft, Tourismus, Natur/Umwelt, die Flugfeldbetreiberin und die AgF. Im November 2018 wurde die Analyse veröffentlicht.

Die Befürchtung, dass es sich bei der Analyse um eine reine Alibiübung zur Durchsetzung von wirtschaftlichen Interessen des Airport Altenrhein handelt, bewahrheitete sich leider. Dass eine Kantonsregierung die negativen Effekte des Flugbetriebs in Altenrhein als gering bis mittel einschätzt, ist ungeheuerlich. Dies, nachdem allseits bekannt ist, wie sehr auch die Fliegerei zum Problem der Klimaerwärmung beiträgt. Nicht einmal die ausgetrockneten Felder und das – auch im Wasserschloss Schweiz – fehlende Wasser des Hitzesommers 2018 als Folge der Klimaerwärmung weckten unsere Kantonsführer auf. So ist es leider auch nicht erstaunlich, dass sie die Öffnung des Flugfeldes in Altenrhein über den Mittag und die längeren Flugzeiten in den Abendstunden klar befürworten. Diese rücksichtslose Haltung wird auf dem Buckel der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung ausgetragen. Dagegen ist doch jede Einschränkung in der Fliegerei absolut zeitgemäss und aufgrund der klimatischen Tatsachen ein dringliches Gebot.

### Aber bitte kein Fluglärm aus Zürich

Pikanterweise hat gemäss Medienmitteilung im Januar die Fluglärmorganisation Region Ost Verstärkung durch die Regio Appenzel AR-St. Gallen-Bodensee erhalten. Die Behördenorganisation Region Ost setzt sich für den Schutz der Bevölkerung östlich des Flughafens Zürich vor übermässigem Fluglärm ein. Unser Schutzverband AgF begrüsst selbstverständlich jeglichen Einsatz gegen Flugemissionen und zwar egal welchen örtlichen Ursprungs diese haben. Wir haben unsere Regierung gefragt: «Wie bitte erklären Sie unserer Bevölkerung am Bodensee die klare Befürwortung und Unterstützung eines Ausbaus des Flugbetriebes auf dem privaten Flugfeld in Altenrhein, wenn Sie sich gleichzeitig gegen den Fluglärm aus Kloten engagieren?» Die Antwort der Regierung ist noch ausstehend.

*Cécile Metzler, Rorschacherberg  
Vizepräsidentin Aktion gegen Fluglärm AgF*

## Buochs

### Subventionen der Armasuisse

Bislang hat die Eidgenossenschaft von den zahlreich überzähligen Militärflugplätzen erst knapp eine Handvoll zivil umgenutzt. Und dies vor allem dort, wo sie die Anlagen vollständig verkauft hat und wo insbesondere auch kein namhafter Widerstand gegen einen rein zivilen Flugplatz zu erwarten war. So etwa auf gewissen Berner Oberländer Flugplätzen, beispielsweise Saanen-Gstaad.

Dass es auf diversen Militärflugplätzen seit Jahren nicht so recht vorwärts geht, ist den zivilen Mitbenutzern der Militärflugplätze, auf denen das Verteidigungsdepartement (VBS) nach wie vor zumindest wichtige Teile der militäraviatischen Infrastruktur als Eigentümerin hält, wohl nur Recht. Denn je länger das VBS teilweise oder ganz im Besitz der Anlagen bleibt, umso länger erhalten die zivilen Flugplatzbetreiber vom Bund jährlich wiederkehrende finanzielle Beiträge, beispielsweise als sogenannte «Abgeltung» des Bundesamtes für Rüstung (Armasuisse) für den Unterhalt und die Pflege der militäraviatischen Infrastruktur. Und umso länger ist die aviatischen Nutzung im zivilen wie auch militärischen Interesse (in der ausserordentlichen Lage) gewährleistet.

Ob und inwiefern die rein zivile Mitbenutzung dieser militäraviatischen Infrastruktur in der mit Steuergeldern finanzierten Abgeltung berücksichtigt wird, bleibt seit Jahren ein Geheimnis. Tatsache ist, dass die Eidgenossenschaft bis heute in allen bekannten Fällen Netto-Zahler und somit die zivilen Flugfeldbetreiber die Zahlungsempfänger sind. So auch auf dem Flugplatz Buochs, wo die Airport Buochs AG mit der «Bundes-Abgeltung» zumindest – indirekte – erhebliche Subventionen erhält. Derzeit jährlich 185'000 Franken.

Pikant: Der zivile Hauptnutzer des Buochser Flugplatzes – der zu 50% am Aktionariat der Airport Buochs AG beteiligt ist – generiert als etablierter Industriebetrieb jährlich Milliardenumsätze und stolze Gewinne. Dieser ist also längst flüchte und wahrlich nicht mehr auf indirekte Fördergelder aus dem Budget des Verteidigungsdepartementes angewiesen.

### Alpinlift-Heli auf Kollisionskurs

Von Jahr zu Jahr wird anlässlich der Lauberhorn Skirennen im Berner Oberland zunehmend stärkerer Helikopter-Taxiflug-Verkehr festgestellt. Einer der Platzhirsche in diesem Geschäftsfeld ist die Swiss Helikopter, die ab vierzehn Standorten in der Schweiz operiert.

Sie bewarb ihre Heliflüge dieses Jahr wie folgt: «Helikoptertransfer an die 89. Internationalen Lauberhornrennen vom 18. bis 20. Januar 2019 – ohne Wartezeit mit Swiss Helikopter! Geniessen Sie eine bequeme An- und Rückreise in die Nähe der Rennstrecke und entfliegen Sie an Bord unserer Helikopter dem grossen Verkehrsaufkommen.»

Daneben gibt es weitere Unternehmen, die im lukrativen Heli-Taxigeschäft am Lauberhorn mitmischen. So beispielsweise auch die auf dem Flugfeld Buochs ansässige Alpinlift Helikopter AG oder die Air Zermatt AG, Zermatt. Und just zwischen diesen beiden Helibetreibern kam es am 19. Januar bei ihren gewerbmässigen Flügen mit Passagieren auf Girmschbiel (erweiterte Wengernalp), auf über 1'800 m.ü.M., um 10:34 Uhr zu einem schweren Vorfall, einem sogenannten «Airprox». Dieser ereignete sich in einer Flughöhe von 7'800 Fuss, beziehungsweise 2'377 m.ü.M.

Der Pilot der Maschine der Air Zermatt, ein Airbus Helicopter, Typ EC 130 T2 mit Kennzeichen HB-ZAZ startete mit 6 Passagieren auf dem Heliport Lauterbrunnen (LSXL) mit dem Ziel Kleine Scheidegg.

Startort des Piloten der Maschine der Buochser Alpinlift Helikopter AG, ein Bell Helicopter, Typ 407 mit Kennzeichen HB-ZNW mit ebenfalls 6 Passagieren war der Winterflugplatz Blumental (LSWB) mit Ziel Winterflugplatz Lauberhornschulter (LSWL).

Die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) hat eine Untersuchung eröffnet. In ihrem Vorbericht vom 7. Februar 2019 hält sie im Kurzbeschrieb zum Vorfall fest: «Gefährliche Annäherung zweier Helikopter auf Kollisionskurs». Man wage nicht an die Tragödie zu denken, die ein Zusammenstoss und Absturz der zwei Helis mit insgesamt 14 Personen zur Folge gehabt hätte. Mit viel Glück kam es just am Tag des Lauberhorn Abfahrtskirennens der Männer nicht zum Super-Gau.

### Gelingt Light Wing der Durchbruch?

Die auf dem Flugfeld Buochs ansässige Light Wing AG ist seit Jahren in der Entwicklung des Leichtflugzeuges des Typs AC4 (Air Carrier 4 seats, 2- bis 4-Sitzer) mit einem Abfluggewicht von 600 kg und einer Nutzlast von 230 kg tätig. Die Firma wurde im Jahr 2000 gegründet und hatte einst reichlich optimistische Businesspläne. Laut der Nidwaldner Zeitung vom 2. April 2011 ging man für 2012 von 15 verkauften Flugzeugen aus. 2016 wollte man schon bei jährlich 88 Flugzeugen sein. Aus damaliger Sicht sollten innert drei Jahren schwarze Zahlen möglich sein. Sollten.

Doch die Light Wing AG, die seit ihrer Gründung Förderungsgelder von Bund, Kanton und der Privatwirtschaft erhält, ist sehr weit entfernt von ihren damals in der Planung prognostizierten Stückzahlen für die AC4. In der Schweiz sind – Stand März 2019 – gerademal vier Maschinen im Einsatz, eine davon im Eigenbesitz der Light Wing AG.

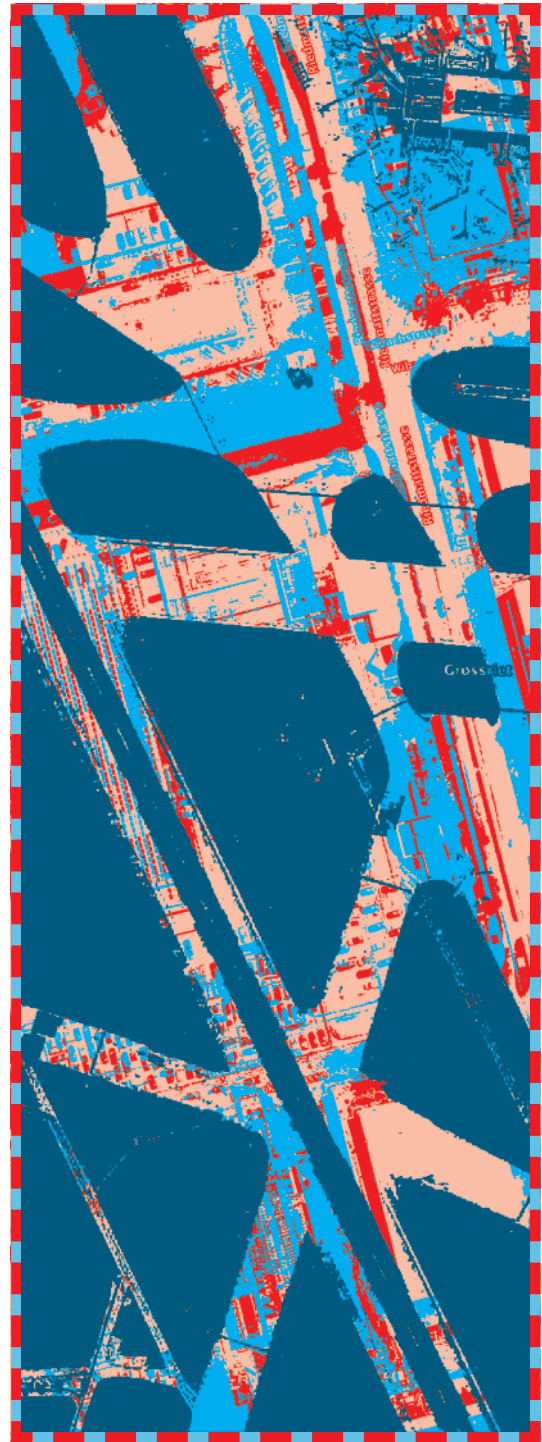
Ein Blick in das Handelsregister ergibt, dass im Laufe all der letzten Jahre Forderungen von Gläubigern über insgesamt 2'148'900 Franken verrechnet und in Aktienkapital umgewandelt wurden. Wie Recherchen ergaben, unter anderem auch ein Darlehen der Investmentabteilung der Luzerner Kantonalbank LUKB über 800'000 Franken.

Bis vor kurzem wurden insgesamt erst die Nr. 6 und Nr. 7 der AC4 gebaut. Dies lässt zweifellos darauf schliessen, dass auch der Verkauf der AC4 im Ausland stockt, und dies, obwohl die AC4 seit 2014 in der EU zugelassen ist. Aus der Geschäftsleitung tönt es heute so: «Damit wir kostendeckend arbeiten können, müssen wir 10 Maschinen pro Jahr liefern können». Im Klartext: Der viel zu optimistische Businessplan wurde mittlerweile auf jährlich bloss 10 Maschinen- oder bestenfalls einige darüber – nach unten korrigiert. Eine krasse Diskrepanz zu den vor Jahren prognostizierten Flugzeugen.

Ob die erfolgte Auslieferung, sprich das Leasing einer Maschine an die grösste Schweizer Flugschule Horizon bald 20 Jahre nach der Firmengründung tatsächlich ein «vielversprechender Markteinstieg ist», wie die Lokalzeitung am 19. Februar 2019 schrieb, erscheint fraglich, vor allem auch, ob die kritische Masse an Stückzahlen je erreicht werden wird. Fraglich ist folglich

auch, ob und wann die Light Wing AG das ihr zuletzt gewährte zinslose Darlehen aus dem Topf der Neuen Regionalpolitik (NRP) über 800'000 Franken – je 400'000 Franken des Bundes und Kantons Nidwalden in Form von Steuergeldern – wird zurückzahlen können.

*Paul Mazenauer  
Präsident SBFB*



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 Suretal 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

Einzelmitgliedschaft SSF pro Jahr: Fr. 40.–  
PC Konto 80–64803–5

Vielen Dank für Ihre Spende.



Der SSF –  
Ihr Schutzverband!

www.flugemissionen.ch