



Schweizerischer Schutzverband  
gegen Flugemissionen

8055 Zürich  
Telefon 044/ 451 66 32  
Fax 044/ 451 66 52  
E-mail: [ssf@flugemissionen.ch](mailto:ssf@flugemissionen.ch)  
<http://www.flugemissionen.ch>  
PC Konto 80-64803-5

# FLAB

Seite 2:  
Spezialfinanzierung Luftverkehr

FRISCHE  
LUFT  
ALS  
BÜRGERRECHT

## EDITORIAL

### Liebe Leserin, lieber Leser

Aus Luftfahrtpolitischer Sicht stecken wir in einer äusserst spannenden Zeit.

Wegen der Finanz- und Wirtschaftskrise ist der Flugverkehr im 4. Quartal 2008 und im ersten Quartal 2009 massiv eingebrochen. Laut Geschäftsbericht der skyguide beträgt das Wachstum der IFR (Instrumentenflüge) über das ganze Jahr 2008 gesehen trotzdem immer noch 0,3%. Das heisst, im Jahr 2008 gab es im Schweizer Luftraum 1 236 603 IFR-Flüge, rund 60% davon sind Überflüge.

Die Anzahl Landungen und Starts auf IFR-tauglichen, inländischen Flughäfen hat im selben Jahr 2008 um 2,1 % zugenommen.

Fliegen ist offensichtlich auch in Zeiten der Wirtschafts- und Finanzkrise attraktiv.

Die Luftfahrt verfügt über eine massive und hervorragend organisierte und auch finanziell alimentierte Lobby.

Darum braucht es den SSF mit seiner FLAB und dem Motto: Weniger Fluglärm, weniger Schadstoffe, mehr Klimaschutz.

Dieses Jahr stehen wir vor verschiedenen Volksabstimmungen über die Luftfahrt, deren Möglichkeiten und finanziellen Spielraum.

Im Kanton Zürich wird über drei Initiativen abgestimmt: Die Behördeninitiative, vom Kantonsrat zur Annahme empfohlen, verlangt ein Pistenmoratorium. Hier bestehen durchaus Chancen, die Abstimmung zu gewinnen. Dazu und zu den beiden anderen kantonalen Abstimmungen finden Sie einen informativen Artikel in dieser FLAB.

Zentral aber ist die nationale Abstimmung vom November. Dann nämlich geht es um den Verfassungsartikel 86 unserer Bundesverfassung. Dieser soll dahingehend angepasst werden, dass künftig die Luftfahrt rund 44 Mio. Franken jährlich zusätzlich erhält.

Der SSF findet es wichtig, dass über diese mögliche Verfassungsänderung zeitig und auch breit diskutiert wird. Darum haben wir zwei Mitglieder des Nationalrates – Mitglieder der zuständigen Verkehrskommission – um je einen pro- und contra Gastartikel gebeten und geben unsere SSF-Stellungnahme dazu ab. Wir hoffen damit einen Diskussionsbeitrag zu leisten und freuen uns auch über allfällige Rückmeldungen.

In diesem Sinne hoffe ich auf Ihre interessierte Lektüre und grüsse Sie herzlich



Marlies Bänziger



Ausgewählte Etiketten von Früchten und Gemüsen bei diversen Detailhändlern Mai 2009

## Flugimporte bei Früchten und Gemüsen

In einer Medienmitteilung vom 19. Januar 09 proklamiert Coop die Förderung von Schweizer Saisongemüse für ein besseres Klima.

Coop hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2023 CO<sub>2</sub>-neutral zu werden. Sämtliche Coop-Verkaufsstellen, Coop-Verteilzentren, Coop Produktionsbetriebe, Coop-eigene Transporte sowie Coop-Verwaltungseinheiten sollen eine ausgeglichene CO<sub>2</sub>-Bilanz ausweisen. Passend zu dieser Vision tätigt Coop einen weiteren wichtigen Schritt zur CO<sub>2</sub>-Reduktion in der Beschaffung. So sollen Flugimporte bei Gemüse und Früchten auf ein absolutes Minimum reduziert werden. Am Beispiel von Grünspargelel skizziert Coop einen ersten Schritt zur Erreichung dieser ehrgeizigen Zielsetzung. Mit dem sofortigen Verzicht auf Aktionen für diese Spargeln könne die per Flugzeug importierte Menge drastisch reduziert werden. Prima vista nimmt der SSF diese Bemühungen zur Reduktion von Flugemissionen positiv zur Kenntnis, zumal Coop praktisch zeitgleich mit der Medienmitteilung auch in einem Artikel in der Coopzeitung vom 20. Januar schreibt, dass sie mittelfristig gar keine Grünspargelel mehr per Luftweg importieren will und deshalb Transportmöglichkeiten mit Schiff und LKW prüft, wie es bei den weissen Spargeln üblich ist. Eine dazu publizierte Grafik ist beeindruckend! Vergleiche man die CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Einheit Transportgut, so hat Coop basierend auf einer Studie (ERNO 2 (3) 187-193, 2001) ausgerechnet, ergebe sich beim Import über den Seeweg eine Verbesserung von sage und schreibe Faktor 75 (vgl. Tabelle)!

«Am Ende entscheide jedoch der Kunde selbst, was er in seinem Einkaufskorb haben möchte und was nicht» ist im erwähnten Artikel nachzulesen. Gemäss Medienmitteilung wird der Kunde bei seinem Kaufentscheid effizient unterstützt. «Coop deklariert seit 2007 allfällige Flugtransporte transparent. Das

Logo in Flugzeugform mit der Aufschrift «BYAIR» ist auf die Verpackung oder bei Früchten direkt aufgeklebt. Coop sorgt damit gegenüber ihren Kundinnen und Kunden für vollständige Transparenz. Betroffen sind exotische Früchte, Gemüse sowie Rindfleisch aus Argentinien und Lammfleisch aus Neuseeland. Die Transporte, wie übrigens sämtliche Geschäftsreisen, werden über den Coop-Fonds für Nachhaltigkeit CO<sub>2</sub>-kompensiert».

### Der SSF fragt bei Christoph Widmer, Verantwortlicher für Früchte und Gemüse bei Coop, nach.

■ Herr Widmer, gemäss Medienmitteilung bleiben zur Wahrung der Wahlfreiheit der Kundinnen und Kunden bei Coop Grünspargelel im Sortiment, so lange keine Alternative zur Flugware besteht. Hat Coop nicht den Mut hier weiter zu gehen und ganz auf Flugware zu verzichten?

Als Grossverteilerin mit Vollsortiment deckt Coop ein sehr breites Spektrum an Kunden-

bedürfnissen mit einem vielfältigen Angebot an unterschiedlichsten Produkten ab. Coop will ihre Kundinnen und Kunden nicht bevormunden und setzt daher auf Information. Flugtransporte werden auf ein sinnvolles Minimum beschränkt und transparent mit dem «BYAIR»-Logo deklariert. Die Flugtransporte werden mit dem Coop Fonds für Nachhaltigkeit kompensiert, indem in ökologisch nachhaltige Projekte des WWF investiert wird. Gleichzeitig fördert Coop Saisonprodukte wie Wintergemüse, Orangen oder Äpfel. Die Resonanz unserer Kundinnen und Kunden darauf ist sehr positiv.

■ Wenn wir das richtig gelesen haben, deklariert das Logo «BYAIR» nur exotische Früchte, Gemüse sowie Rindfleisch aus Südamerika und Lammfleisch aus Neuseeland. Gibt es nicht noch viele weitere Produkte, welche entsprechend gekennzeichnet werden müssten?

Auch einzelne Fischarten und die Max Havelaar-zertifizierten Blumen aus Afrika und Südamerika werden per Flug importiert und sind mit dem Logo «BYAIR» gekennzeichnet. Da die Fair Trade-Blumen eine «bessere» Ökobilanz aufweisen als Blumen aus den Gewächshäusern Europas, werden sie zwar mit dem «BYAIR»-Label deklariert, jedoch nicht CO<sub>2</sub>-kompensiert. Dies widerspiegelt sich in einem leicht differenzierten Label ohne den Claim «CO<sub>2</sub>-kompensiert». Coop gewichtet in diesem Fall zudem den sozialen Mehrwert in der Ökobilanz stark: Die sozialen Arbeitsbedingungen nach Max Havelaar-Richtlinien erlauben der lokalen Bevölkerung in Afrika und Südamerika ihre Familien zu ernähren und verhindern somit eine Abwanderung, und die Wertschöpfung bleibt im Land. Neben den CO<sub>2</sub>-Emissionen sind somit auch Wasserverbrauch, Biodiversität und soziale Faktoren relevant und beeinflussen die Ökobilanz. Coop arbeitet mit der ETH zusammen, welche vereinfachte Indikatoren zur Erstellung von Ökobilanzen erarbeitet und hilft, pro Produktgruppe die richtige Entscheidung zu treffen.

■ Handelt es sich beim Verzicht auf Aktionen bei eingeflogenen Spargeln nicht eher um eine PR-Aktion? Leistet Coop damit tatsächlich einen relevanten Beitrag zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses?

Nachhaltigkeit ist ein Kernanliegen von Coop. Wir setzen uns seit vielen Jahren konsequent für die Nachhaltigkeit ein. Unsere Umweltpartnerschaft mit dem WWF untermauert die Ernsthaftigkeit unserer Anliegen.

Fortsetzung nächste Seite →

### CO<sub>2</sub>-Ausstoss beim Gütertransport

Produkt	Herkunft	Transportart (Distanz)	CO <sub>2</sub> -Äquivalente* pro Kilogramm Transportgut	CO <sub>2</sub> -Äquivalente* pro 100 Tonnen Transportgut
Spargeln (grün)	Mexiko	Flugzeug (10 000 km)	17,25 kg	1725 t
Spargeln (weiss)	Peru	Schiff (13 000 km) + LKW (800 km)	0,228 kg (227,92 g)	22,8 t
Kabis	Schweizer Seeland	LKW (100 km)	0,0135 kg (13,5 g)	1,35 t

\*Die «CO<sub>2</sub>-Äquivalente» beinhaltet all jene Gase, die massgeblich zum vom Menschen verursachten Treibhauseffekt beitragen (Methan, Distickstoffoxid, Schwefelhexafluorid, perfluorierte Fluorkohlenwasserstoffe und Fluorkohlenwasserstoffe). Quelle: COOP-Organisationsbereich Nachhaltigkeit

Ja, der Beitrag ist durchaus relevant. Denn über 90% der CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche von Coop kompensiert werden, fallen im Bereich der Flugtransporte an. Deshalb setzt Coop hier an. Durch den Verzicht auf Aktionen mit Grünspargeln aus Flugimport konnte die Menge eingeflogener Spargeln in den letzten Monaten um 500 Tonnen reduziert werden, was einer Einsparung von 8625 Tonnen CO<sub>2</sub> entspricht!

Das Nachhaltigkeits-Engagement von Coop beschränkt sich bei weitem nicht auf dieses eine Beispiel. Es schlägt sich in vielen spezifischen Projekten nieder. Coop setzt sich Schritt für Schritt für eine möglichst ökologische Beschaffung ihrer Produkte ein. So prüft Coop generell Transportmöglichkeiten mit Schiff und LKW und baut zusammen mit ihren Lieferanten schiffnahe Produktionen auf.

## Nationalrat

**09.1012 – Anfrage von Yvonne Gilli, Nationalrätin St. Gallen, eingereicht am 16. März 2009, vom Bundesrat noch nicht beantwortet:**

### Deutsch-schweizerische Fluglärmanalyse für gemeinsame Lösung

#### Eingereichter Text

Ende April 2008 hat die deutsche Bundeskanzlerin Merkel bei ihrem Besuch in der Schweiz eine Fluglärmanalyse auf der Basis von international anerkannten Methoden angeregt. Die Fluglärmanalyse soll rasch erfolgen und als Grundlage für eine Lösung im Zusammenhang mit der deutschen Einschränkung des Flugbetriebs auf dem Flughafen Zürich dienen. Im Bericht des BAZL vom 3. Juli 2008 zu den im SIL-Prozess verbleibenden Betriebsvarianten wird erwähnt, dass eine deutsch-schweizerische Arbeitsgruppe den Auftrag für eine Belastungsanalyse erhalten hat und dass diese Analyse die Basis bilden soll, um mit Deutschland eine tragfähige Vereinbarung über die Benutzung des süddeutschen Luftraums zu finden. Bundesrat Leuenberger hat in einem Schreiben vom 27. November 2008 an die Bürgerorganisation BFO festgehalten, dass die beste Betriebsvariante die Nordausrichtung ist, weil sie CO<sub>2</sub> spart, weniger Menschen mit Lärm belastet und eine betrieblich optimale Lösung darstellt. Die in der Schweiz betroffenen Kantone Zürich, Aargau, Schaffhausen, Thurgau, St. Gallen, Schwyz und Zug haben von den drei

## Leserbrief

Betrifft: TAGBLATT vom 18. Oktober 2008, Seiten 1+25

Ich staune, wie kreativ im TAGBLATT vom 18. Oktober die Übernahme eines Privaten Flugfeldes durch den Industriellen Dieter Bührlé geschildert wird. Da ist sowohl vom Flugplatz Altenrhein, vom Flugplatz St. Gallen-Altenrhein und vom Regionalflugplatz Altenrhein als auch vom Ostschweizer Regionalflughafen St. Gallen-Altenrhein, vom Flughafen Altenrhein und sogar vom Airport St. Gallen-Altenrhein die Rede. Dabei gemeint und richtig wäre in allen sechs Fällen stets nichts anderes als das (meines Wissens) immer noch Private Flugfeld Altenrhein.

G. B. aus M.  
(Name dem SSF bekannt)

### Fazit des SSF:

Grundsätzlich begrüsst der SSF alle Aktivitäten zur Sensibilisierung der Bevölkerung auf Themen des Umweltschutzes. Das Beispiel von Coop zeigt wieder einmal deutlich auf, dass letztendlich der einzelne Konsument zum Handeln aufgefordert wird. Mit den entsprechenden Labels soll er die nötigen Entscheidungsgrundlagen erhalten. Nur, ist bei diesem Label-Wirrwarr die Übersicht noch gewährleistet?

Der SSF fordert einfache und transparente Deklarationen. Der Aufbau so vieler unterschiedlicher Labels darf nicht von den Kernanliegen ablenken. Damit geht die Glaubwürdigkeit verloren. **Wäre es tatsächlich eine «Bevormundung» von Kunden, wenn Coop beispielsweise gänzlich auf Flugspargeln verzichten würde?** (SW)

im SIL-Prozess weiter verfolgten Betriebsvarianten der Variante E DVO die höchste Zustimmung gegeben. Diese Variante ist auch mit den einseitigen deutschen Beschränkungen vereinbar. Mit einem neuen Anflugkonzept, dem Gleitanflug im Leerlauf (CDA) könnte gemäss Fachleuten der Anfluglärm über Deutschland halbiert werden.

Aufgrund dieser Tatsachen ist es nicht verständlich, dass die Betriebsvariante J optimiert mit einer verlängerten Piste 28 und einer um 5 Stunden pro Tag über die deutsche Einschränkung hinausgehenden Entlastung Süddeutschlands weiter verfolgt wird.

1. Welches sind die Aufgabestellung, der Stand und der geplante Verlauf der Fluglärmanalyse?
2. Wird die Wirkung eines Gleitanflugs im Leerlauf (CDA) über Süddeutschland evaluiert?
3. Wie verfolgt der Bundesrat das Ziel, Deutschland für die gewachsene Nordausrichtung zu gewinnen?
4. Müsste im SIL-Prozess nicht auf die Variante J optimiert verzichtet werden, um der Nordausrichtung mehr Gewicht zu geben?
5. Wie werden die Fluglärmanalyse und der SIL-Prozess in die Verhandlungen mit Deutschland einfließen?
6. Wie werden die Schweizer Klagen beim europäischen Gerichtshof in die Verhandlungen eingebracht?
7. Werden bei den Verhandlungen auch die Auswirkungen des Flughafens Friedrichshafen auf die Schweiz behandelt?

**Stand Fluglärmanalyse? Gleitflug im Leerlauf? Gewachsene Nordausrichtung? Variante J? SIL-Prozess einfließen? Klagen Gerichtshof? Friedrichshafen? Gemeinsame Lösung!**

**Anzahl Flugplätze in der Schweiz** (Stand 2007, ohne Militärflugplätze): **Landesflughäfen:** 3 Basel-Mulhouse, Genève, Zürich. **Regionalflughäfen:** 10 Bern-Belp, Birrfeld, Ecuvillens, Grenchen, La Chaux-de-Fonds, Lugano-Agno, Samedan, Sion, St. Gallen-Altenrhein. **Flugfelder:** 42 Ambri, Amlikon, Bad Ragaz, Bellchasse, Bex, Biel-Kappelen, Buochs (zivil), Buttwil, Courmayeur, Fricktal-Schupfart, Gruyères, Hasenstrick, Häusen am Albis, Kägiswil, La Côte, Langenthal, Locarno, Lommis, Luzern-Beromünster, Mollis, Montricher, Mölters, Münster, Neuchâtel, Olten, Porrentruy, Raron, Reichenbach, Saanen, Schaffhausen, Schänis, Sitterdorf, Speck-Fehrltdorf, St. Stephan, Thun, Triengen, Wangen-Lachen, Winterthur, Yverdon, Zweisimmen. **Wasserflugplatz:** 1 Lachen. **Heliports:** 23 Blazers, Benken, Colloby-Muraz, Dübendorf (Heil), Erstfeld, Gampel, Gossau, Gsteigwil, Haldikon, Holziken, Lauterbrunnen, Leysin, Lodrino, Pfärfenau, Raron, San Vittore, Schattenhalb, Schindellegi, Tavanasa, Trogen, Untervaz, Würenlingen, Zermatt. **Winterflugfelder und -heliports:** 6 Blumental, Gstaad-inn Grund, Lauberhorn, Männlichen, Schwarze, St. Moritz. **Gebirgslandeplätze:** 41 Aeschhorn, Alp Trida, Alpe Foppa, Alphubel, Arolla, Arosa, Bec de Nendaz, Blümlisalp, Clariden-Hüfifirn, Col de Moses, Crap Sogn Gion, Croix-de-Cœur, Ebnefluh, Fuorcia Chamuotisch, Fuorcia Grischa, Glacier de Breney, Glacier de Tsanfleuron, Glacier du Trient, Glämschfirn, Grimmetz, Gstellihorn, Gumm, Jungfraujoch, Kanderfirn, Langgletscher, Limmerfirn, Madrisahorn, Monte-Rosa, Peitit-Combin, Rosa Blanche, Rosenegg-West, Staldenhorn, Susten Steingletscher, Sustenlirimi, Theodulgletscher, Unterthorn, Vadret dal Corvatsch, Voralbetscher, Vordère Walig, Wildhorn. **Quelle:** 2008 Bundesamt für Statistik OFS/BFS/UST

# Verfassungsänderung

**Kommenden November stimmen wir über eine Verfassungsänderung ab, die so genannte «Spezialfinanzierung Luftverkehr», oder auch Änderung von Artikel 86 der Bundesverfassung.**

## JA zur längst fälligen Gerechtigkeit für die Luftfahrt!



**Max Binder, Nationalrat SVP, Illnau, ZH, Vizepräsident der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates**

In der Schweiz wird der Verbrauch von Treibstoffen für Fahrzeuge auf Grund von Artikel 86 der Bundesverfassung mit einer Grundsteuer und einem Mineralölsteuerzuschlag besteuert. 50% der Grundsteuer fließen in die allgemeine Bundeskasse. Die anderen 50% und der gesamte Mineralölsteuerzuschlag werden zu Gunsten der Strasse und der Schiene verwendet. Auch der Verbrauch von Flugzeugtreibstoffen wird besteuert. Auf Grund eines internationalen Abkommens aber nur auf Treibstoffen die auf Inlandflügen verbraucht werden. Allerdings profitiert der Luftverkehr aus der Besteuerung des Treibstoffes auf Inlandflügen in der Höhe von jährlich ca. 60 Millionen Franken nicht. Diese Einnahmen gehen bis heute ebenfalls in die Bundeskasse und in die Strasse und Schiene. Das kommt einer massiven Ungleichbehandlung der Verkehre gleich.

Mit einer Ergänzung von Artikel 86 der Bundesverfassung soll einerseits die Grundlage geschaffen werden, diese Erträge analog dem Strassenverkehr für den Luftverkehr einzusetzen, und andererseits auch die Verwendung festzulegen.

So sollen aus den Mineralölsteuereinnahmen von ca. 36 Millionen Franken je 50%, d.h. je 18 Millionen Franken der Bundeskasse und eben dem Luftverkehr zufließen. Der Ertrag aus dem Mineralölsteuerzuschlag von ca. 24 Millionen Franken geht an den Luftverkehr. Damit kann dieser mit ca. 44 Millionen Franken pro Jahr rechnen für die Finanzierung eines Teils seiner Aufwendungen. Dabei sind diese Mittel in drei Bereichen einzusetzen, nämlich:

- für Beiträge an Umweltschutzmassnahmen, die der Luftverkehr nötig macht;
- für Sicherheitsmassnahmen zur Abwehr widerrechtlicher Handlungen, namentlich Terroranschläge und Entführungen, soweit diese Massnahmen nicht staatlichen Behörden obliegen;
- für Beiträge zur Förderung eines hohen technischen Sicherheitsniveaus im Luftverkehr.

Der Bundesrat schreibt in seinem Bericht über die Luftfahrtspolitik der Schweiz 2004: «Der schweizerischen Luftfahrt kommt eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung zu. Sie ist sowohl ein Element der Aussenwirtschaftspolitik als auch ein zentraler Standortfaktor. Deshalb ist die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt zu fördern.» Immerhin lag die Wertschöpfung der Luftfahrt in der Schweiz im Jahre 2004 bei ca. 26 Milliarden Franken mit ca. 176 000 Beschäftigten. Gleichzeitig deklariert der Bericht den Linienverkehr mit Flugplanpflicht als öffentlicher Verkehr. Mit der vorliegenden Verfassungsänderung wird der Bedeutung der Luftfahrt konkret Rechnung getragen. Dabei ist klar festzuhalten, dass der Bund keine allgemeinen Steuermittel einsetzt, sondern Mittel die der Luftverkehr generiert, sollen diesem analog zur Strasse auch zustehen. Es wird also keine Subventionierung der Luftfahrt eingeführt.

Der Vorlage ist mit Überzeugung zuzustimmen mit dem Ziel:

- die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtsstandortes Schweiz insgesamt zu fördern;
- die Gleichbehandlung des Luftverkehrs als Träger des öffentlichen Verkehrs zu erreichen;
- die zweckgebundene Verwendung von Erträgen aus der Besteuerung von Flugtreibstoffen für die Erfüllung der öffentlichen Aufgaben des Luftverkehrs sicherzustellen;
- die massiv steigenden Kosten, die im Sicherheitsbereich der Infrastruktur der Flughäfen anfallen, mitzufinanzieren.

Mit den folgenden Beiträgen möchte der SSF die Diskussion zum Thema in den Regionen auslösen. Wir danken den beiden Nationalratsmitgliedern *Franziska Teuscher* und *Max Binder* ganz herzlich für Ihre Gastbeiträge in der FLAB.

## Wie der Bundesrat den Klimaschutz beim Flugverkehr über Bord wirft



*Franziska Teuscher, Nationalrätin Grüne, Zentralpräsidentin VCS*

Der Bundesrat will Einnahmen aus der Kerosinsteuer der Luftfahrt überlassen. Es geht um 44 Millionen, welche die Schweizer Luftfahrt künftig in mehr Sicherheit, Umweltschutz und Schutzmassnahmen investieren soll. Heute fliessen diese Erträge in den Strassenverkehr und in die Bundeskasse. Die aktuelle Situation ist auch für die Grünen unbefriedigend. Die Luftfahrt schadet der Umwelt, dem Klima und der Gesundheit. All diese Schäden werden nicht durch den Verursacher Luftverkehr bezahlt. Dafür muss die Allgemeinheit aufkommen – zum Beispiel auch durch höhere Krankenkassenprämien. Denn Lärm und Luftverschmutzung machen erwiesenermassen krank. Fliegen ist hingegen so billig wie noch nie. Der Flugverkehr weist Wachstumsraten auf wie kein anderer Verkehrsträger. Die Zahl der transportierten Passagiere ist in den letzten 10 Jahren von rund 29 Millionen auf knapp 38 Millionen gestiegen.

Es gibt heute neben der Strasse nur einen Verkehrsträger, der das Klima noch mehr schädigt – der Luftverkehr. Die vom Bund geplante Verfassungsänderung ist jedoch das falsche Rezept und auch nicht mehr zeitgemäss. Unsere Erfahrungen mit zweckgebundenen Strassenmitteln zeigen, dass diese die Strassenbaulobby dazu verführten, eines der dichtesten Autobahnnetze zu bauen – was uns eine jährlich wachsende Verkehrslawine beschert.

Die Gefahr besteht, dass die Spezialfinanzierung Luftfahrt zu einer ähnlichen Entwicklung führt – zu einer Ankurbelung des Flugverkehrs und zu einer nicht erwünschten Entlastung des Verursachers Luftfahrt.

Wenn schon Kerosingelder für den Flugverkehr eingesetzt werden, dann bitte als umweltorientierte Abgabe zur Minderung der Belastungen. Wer in der Welt herumfliegen will, soll das weiterhin dürfen. Aber dafür soll nicht die Allgemeinheit geradestehen müssen. Genau auf das läuft aber die vom Bundesrat geplante Verfassungsänderung hinaus. Statt in die Bundeskasse fliessen die Gelder zu den Luftfahrtunternehmen. Damit wird die Fliegerei subventioniert und verbilligt. Freilich verlangt der Bundesrat, dass mit den Erträgen aus der Kerosinsteuer auch Massnahmen im Bereich Umweltschutz finanziert werden. Gemeint ist damit hauptsächlich die Lärmbekämpfung. Die Flughäfen sehen sich mit erheblichen Entschädigungsforderungen von Anwohnerinnen und Anwohnern wegen Lärmbelastungen konfrontiert. Doch mit den dafür vorgesehenen Mitteln kann der Lärmschutz nicht vollumfänglich finanziert werden. Mit diesen Geldern muss die Luftfahrt gleichzeitig Investitionen in Sicherheits- und Schutzmassnahmen realisieren.

Alle finanziellen Lasten, die der Flugverkehr mit sich bringt, müssen in erster Linie von den Verursachern getragen werden: somit in erster Linie von den Flugpassagieren, Airlines, Flughäfen. Dazu müssten wir aber zuerst eine Kerosinbesteuerung einführen, welche der Luftfahrt alle Kosten anlasten würde, die sie verursacht. Dafür würde es sich tatsächlich lohnen, die Verfassung zu ändern.

## Stellungnahme SSF zur Änderung von Artikel 86 Bundesverfassung, resp. der «Spezialfinanzierung Luftverkehr»

Grundsätzlich steht der SSF hinter dem Prinzip der Kostenwahrheit und auch hinter dem Verursacherprinzip. Das heisst, der Flugverkehr müsste bei Internalisierung aller Kosten den verursachten Aufwand selber decken. Ob das Geld für diese Kosten per Mineralölsteuer oder durch verschiedene Fluggebühren gedeckt werden, ist eine intern-politische Verteilfrage.

Essentiell stellt sich die Frage, ob die zur Diskussion stehenden 44 Mio. Franken jährlich aus der Kerosinabgabe tatsächlich die Kosten des Flugverkehrs decken würden, respektive wer bis jetzt diese Kosten finanziert. Oder auch, welche bisherigen Bundesbeiträge allenfalls wegfallen würden bei einer Neuverteilung der Gelder aus der Kerosinabgabe.

Dazu werfen wir einen Blick in die Rechnung des Bundes um zu sehen, ob und in welcher Höhe der Bund oder allenfalls seine Betriebe die Luftfahrt heute finanzieren.

Was finden wir für Beiträge, die der Bund aus seinen Mitteln im Jahr 2008 zuhanden der Luftfahrt ausgegeben hat?

Hier müssen wir einerseits die Bundeskasse betrachten, andererseits die skyguide, eine selbstständige Unternehmung im Besitz des Bundes.

Bei der Bundeskasse gibt es verschiedene Rechnungsposten zu Gunsten der Luftfahrt. Beiträge an Eurocontrol, internationale Zivilluftfahrtorganisationen plus Sicherheitsmassnahmen: Total 26 Mio. Franken. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL verfügt als Amt über einen Kostendeckungsgrad von knapp 18%, was ausgesprochen tief ist. Die restlichen 82% werden aus der Bundeskasse finanziert. Zusätzlich zahlt der Bund aus allgemeinen Mitteln rund 8 Mio. Franken an die skyguide als Abgeltung für verschiedene Leistungen im Bereich Leichtaviatik und für gebührenbefreite Flüge. Dem Verursacherprinzip entsprechend müssten praktisch sämtliche Ausgaben des BAZL durch Einnahmen gedeckt sein. Selbst dann wären Gesundheits- und Umweltkosten noch nicht mit einberechnet.

Die skyguide ihrerseits läuft Sturm, weil die 8 Mio. Franken aus der allgemeinen Bundeskasse nicht reichen für die von ihr erbrachten Leistungen zu Gunsten der Luftfahrt und fordert zusätzliche Bundesmittel, um nicht in ein Betriebsdefizit zu laufen. Informell abgesprochen ist, dass die skyguide einen Teil der 44 Mio. aus der Kerosinabgabe der «Spezialfinanzierung Luftverkehr» erhalten soll.

Von Rechts wegen müsste sie in dieser Situation längst ihre Gebühren erhöhen. Die skyguide macht dies aber nicht, um die Attraktivität der Luftfahrt in und über der Schweiz nicht zu schmälern.

Im Gegenteil: Im Rahmen der Revision des Luftfahrtgesetzes lobbyiert die skyguide für einen Artikel 101 im revidierten Gesetz, der es dem Bund ermöglichen soll, aus allgemeinen Bundesmitteln Aufwendungen für die Luftfahrt zusätzlich zu allem anderen zu finanzieren.

Die Revision des Luftfahrtgesetzes und die Abstimmung über die «Spezialfinanzierung Luftverkehr» stehen darum in engem Zusammenhang.

Wer Ja sagt zur «Spezialfinanzierung Luftverkehr», also zur Änderung von Artikel 86 BV, der müsste konsequenterweise bereit sein, die Bundeskasse von 44 Subventionsmillionen für die Luftfahrt zu entlasten.

Dies steht allerdings nicht zur Diskussion. Im Gegenteil. Die 44 Millionen aus der Kerosinsteuer sollen aus Sicht der Befürworter zusätzlich in die Luftfahrt gesteckt werden. Zusätzlich zu all den anderen, bereits bestehenden Millionen.

Bei der «Spezialfinanzierung Luftverkehr» geht es nicht um Gerechtigkeit. Es geht auch nicht darum, dem Verursacherprinzip näher zu kommen.

Bei der Abstimmung zu Art BV 86, also der «Spezialfinanzierung Luftverkehr» geht es um eine rein finanzielle Umlagerung von Steuermillionen zu Gunsten der Luftfahrt.

➔ Darum empfiehlt der SSF ein **Nein** zu dieser Vorlage.

## Veränderung der Anzahl IFR-Flugbewegungen (Instrumentenflüge) auf Flugplätzen in der Schweiz, bezogen auf die einzelnen Flugplätze:

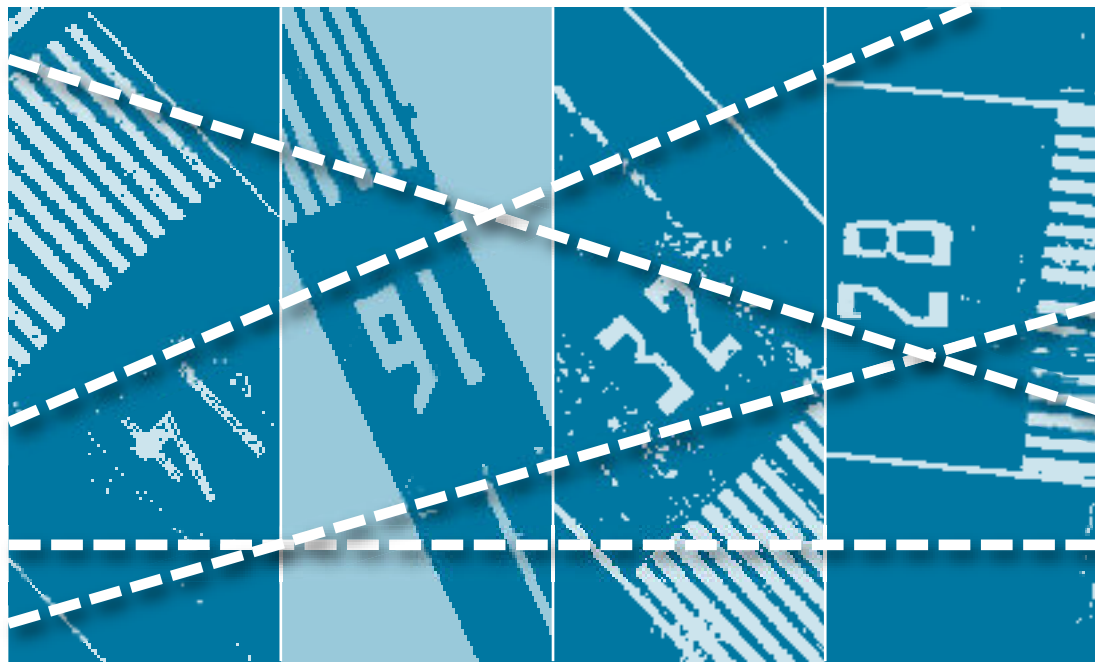
Landungen/Starts	Jahr 2008		
	Jahr 2008	Jahr 2007	Vergleich 07/08
Bern-Belp	12 343	13 593	-9,2%
Buochs	1 606	1 348	+19,0%
Genève	175 863	173 135	+1,6%
Grenchen	4 867	4363	+11,6%
Les Eplatures	1 685	1177	+43,2%
Lugano-Agno	10 118	10843	-6,7%
Sitten	5 147	5 120	+0,5%
St. Gallen-Altenrhein	9 598	9 587	+0,1%
Zürich	262 629	255 146	+2,9%
<b>Total Landungen/Starts</b>	<b>483 856</b>	<b>474 312</b>	<b>+2,0%</b>

Aus der Tabelle sind nur die zivilen Instrumentenflugbewegungen ersichtlich. (Quelle: Geschäftsbericht skyguide 2008)

Bei einer ganzheitlichen Betrachtungsweise müssten noch die Sichtflüge der Kleinaviatik miteinbezogen werden, die bei den Regionalflughäfen eine grosse Rolle spielen. Ausserdem ist auch der ganze militärische Flugbetrieb nicht in der Zählung enthalten.

Mit der Änderung des Verfassungsartikels 86 erhofft sich die Leichtaviatik eine Stärkung der Regionalflugplätze und deren Attraktivitätssteigerung. Dies ist mit einem deutlichen Nein zu verhindern.

# Flughafen Zürich – Keine Pistenausbauten!



Der 24. Februar 2009 war ein wichtiger Tag für die Flughafenregion Zürich. Der Kantonsrat hat über verschiedene Vorstösse zum Flughafen Zürich debattiert und abgestimmt:

- über die Behörden-Initiative von 42 Gemeinden und dem Schutzverband Zürich, welche verlangt, dass sich der Kanton Zürich für ein **Pistenausbau-Verbot für den Flughafen Zürich** einsetzt

- über die Behörden-Initiative von 69 Gemeinden und dem Schutzverband Zürich, welche eine **Beschränkung der Flugbewegungen auf jährlich maximal 320'000 und eine Nachtruhe von 8 Stunden** verlangt

- über die Volks-Initiative, welche eine **faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms** fordert.

**Die Behörden-Initiative zum Pistenausbau-Verbot hat die Unterstützung des Zürcher Parlaments gefunden.**

Die Debatte war mit rund fünf Stunden Dauer ausführlich und zeigte einige interessante Aspekte. Während wie üblich viele bürgerliche PolitikerInnen betonten, dass der Flughafen in seiner Entwicklung nicht eingeschränkt werden dürfe, insbesondere jetzt, da das wirtschaftliche Wohlergehen keineswegs selbstverständlich sei, stellten Grüne und Linke VotantInnen den Schutz der Bevölkerung in den Vordergrund und sprachen sich gegen ein grenzenloses Wachstum des Flughafens, des Flugverkehrs aus. Doch es gab auch Erklärungen auf bürgerlicher Seite, welche vom üblichen Schema abwichen. So gab eine SVP-Politikerin aus dem stark Fluglärm betroffenen Zürcher Unterland zu verstehen, dass ein unkontrolliertes Wachstum mit der Initiative zum Pistenausbau-Verbot verhindert werde und der Flughafen trotzdem seine Funktion erfüllen könne. Oder ein FDP-Politiker gab zu Bedenken, dass ein Pistenausbau zu hohen Entschädigungsforderungen führen würde und die Planungssicherheit in Frage gestellt wäre, was entsprechende Nachteile für die Region hätte.

Medienmitteilung des SSF am 24. Feb. 2009

## Klares Ja des Kantonsrates zu einem Pistemoratorium beim Flughafen Zürich!

Der SSF gratuliert dem Kantonsrat Zürich für seine Entscheidung, künftig keine Pistenausbauten zuzulassen. Mit seinem deutlichen Entscheid sagt der Kantonsrat klar ja zur Planungs- und Rechtssicherheit für die Gemeinden rund um den Flughafen Zürich und gibt auch ein klares Zeichen an den Bundesrat im Hinblick auf das hängige SIL-Verfahren. Das Zeichen ist klar: Der Bundesrat muss im Rahmen des SIL-Verfahrens auf Planungsmöglichkeiten für künftige Pistenausbauten verzichten!

**Die Haltung des Kantonsrates mit 100 : 64 für ein Pistemoratorium ist eine klare und deutliche Aussage.**

Dass der Kantonsrat es ablehnt, der Bevölkerung um den Flughafen zu acht Stunden Nachtruhe zu verhelfen, bedauert der SSF. Das ist eine verpasste Chance für mehr Lebensqualität im Einklang mit einem massvollen Flughafen Zürich.

Schlussendlich erhielt diese Initiative 100 Ja gegenüber 64 Nein-Stimmen. Ein wahrlich deutliches Ergebnis.

Mit diesem Resultat waren viele der unterlegenen KantonsrätInnen nicht zufrieden und ergriffen das Behörden-Referendum, womit über die Vorlage vermutlich am 27. September 2009 die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Zürich urteilen werden.

**Der SSF kann dem Zürcher Kantonsrat zur Unterstützung der Initiative für ein Pistenausbau-Verbot nur gratulieren. Denn:**

- ein Pistenausbau wäre klar das falsche Signal
- ein Pistenausbau würde mehr Flugverkehr ermöglichen und damit letztlich zu mehr Lärm, mehr Luftverschmutzung und mehr Klimaschädigung führen
- ein Pistenausbau wäre mit hohen Investitionen verbunden und hätte Folgekosten, welche nur mit mehr Flugverkehr amortisiert werden könnten.

Abgelehnt wurden die Behörden-Initiative zur Beschränkung der Zahl der Flugbewegungen, bzw. zur Nachtruhe, und die Volksinitiative zur Fluglärmverteilung.

Der SSF bedauert die Ablehnung des Plafonds der Flugbewegungen bei 320'000 und der 8-stündigen Nachtruhe. Er sagt hingegen, wie der Zürcher Kantonsrat, Nein zur Volksinitiative zur Fluglärmverteilung.

Daher am 27. September 2009 oder allenfalls auch erst an einem späteren Abstimmungs-termin:

- **Ja zur Behörden-Initiative! Ja zum Engagement des Kantons Zürich für ein Verbot von Pistenausbauten auf dem Flughafen Zürich!**
- **Nein zur Volksinitiative zur Fluglärmverteilung!**

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 für zumutbaren Luftverkehr (AFZL) Flughafen Zürich
- Aktion gegen Fluglärm (AgF) Flughafen Altenrhein
- IG gegen den geplanten Motorflugplatz Münster
- Oberengadin wohin? Flughafen Samedan
- Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen
- Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen
- Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Buochs (SBFB)
- Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Emmen (SFE)
- Pro Amt Flughafen Hausen a. Albis
- Schweizerische Liga gegen Lärm
- Verein gegen Fluglärm im Surental (VFS) Flughafen Triengen
- Vereinigung gegen Fluglärm (VgF) Flughafen Bern-Belp

Der SSF wird zudem unterstützt von:

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

## Altenrhein

**Flughafenausbauten haben es in Altenrhein schwer**

Das Flugfeld Altenrhein war und ist ein hartes Pflaster. Das mussten die vielen sich in regelmässigen Abständen folgenden neuen Besitzer schmerzlich erfahren. Immer wieder wurde nach einem Besitzerwechsel ein neuer Anlauf unternommen, das private Flugfeld zu einem profitablen Regional- und Linienflugplatz auszubauen. Bisher glücklicherweise immer ohne zählbaren Erfolg.

Dabei wurden über die letzten Jahrzehnte hinweg Dutzende Millionen in Ausbauprojekte investiert, um die Flughafeninfrastruktur dem jeweils aktuellen Standard anzupassen. So zum Beispiel in ein Instrumenten-Landesystem (ILS), in eine Anflugbefeuerung, in Pistenerweiterungen, neue Abfertigungsgebäude, in einen neuen Tower, verschiedene Hangars usw., um nur die bekanntesten Projekte zu erwähnen, die gegen die harte Opposition der Fluglärmgegner durchgeboxt wurden.

Verschiedene wichtige Vorhaben blieben bisher allerdings auf der Strecke, weil unser gut organisierter Widerstand zu stark war. So die Konzessionierung des Flugfeldes zu einem Regionalflugplatz, was den Linienflugverkehr ins Uferlose hätte ansteigen lassen. Auch eine damit verbundene Pistenerweiterung nach Osten um rund 250 Meter existiert bisher erst auf dem Papier. Und die Installation einer Verkehrsampelanlage auf der Dorfstrasse – der einzigen direkten Zufahrt nach Altenrhein – konnte ebenfalls abgewendet werden. Damit sollte die Strasse jeweils während Landeanflügen gesperrt werden, um die Sicherheit der landenden Jets gewährleisten zu können...!

Den jüngsten Erfolg konnten wir Anfang dieses Jahres verbuchen. Der von der AgF via Rechtsanwalt Dr. Peter Ettler durch Einsprache bekämpfte Bau neuer Hangars wurde gestoppt. Die AgF hatte dagegen opponiert, weil seit Jahren geforderte Schallschutzwände für Motorenstandläufe fehlten. Und der UVB musste zurückgewiesen werden, weil darin von einer Pistenerweiterung die Rede war. Mittels Einstellungsverfügung des BAZL vom 16. Januar wurden wir über den Rückzug des Projekts informiert.

**Rückgang der Flugbewegungen**

Ganz allgemein bläst den Flugfeldbetreibern in Altenrhein ein kalter Wind ins Gesicht. So trägt die negative Wirtschaftsentwicklung dazu bei, dass die in den letzten Jahren zu beklagende starke Zunahme von Privatjet-Flügen in einen ebenso steilen Rückgang umgeschlagen hat. Gehörte bis vor kurzem das Düsenjetgedröhne schon beinahe zur täglichen Dauerbelästigung der Flughafenwohner, so hat sich heute der Lärmpegel aufgrund des starken Rückgangs der Flugbewegungen markant zurückgebildet. Womit sich einmal mehr bewahrheitet, dass alles Negative – sogar eine Rezession – auch eine positive Seite haben kann.

Heinz Grob, Rorschacherberg  
Präsident AgF

## Buochs

**«Noch ist nicht aller Tage Abend»**

Anfangs April 2009 winkte die Mehrheit des Nidwaldner Landrates (CVP, FDP und SVP) völlig mutlos die Teilrevision des Kantonalen Richtplans durch. Teil des Richtplanes sind die völlig überrissenen Pläne der Regierung und der Airport Buochs AG, wonach auf dem Militärflugplatz Flugplatz Buochs jährlich 20'000 Flugbewegungen (davon 19'500 zivile und 500 militärische) erfolgen können. Das ist beinahe eine Verdoppelung (!) gegenüber den durchschnittlich 10'300 zivilen Motorflugbewegungen der Jahre 2000 – 2007 (Quelle: ausgewertetes Datenmaterial des Bundesamtes für Statistik und des BAZL). Selbst die Möglichkeit, später bei Bedarf auf jährlich 25'000 Flugbewegungen auszuweiten, wurde im Richtplan verankert.

Damit blieben die weitsichtigen und berechtigten Anträge der Grünen auf Einschränkung der Anzahl Flugbewegungen und der Betriebszeiten unverständlicherweise auf der Strecke. Indirekt ebenso die zahlreichen entsprechenden Einwände im Rahmen der Einsprache flut anlässlich der öffentlichen Auflage des Betriebsreglements im Februar 2008.

Der Bevölkerung werden damit in erheblichem Masse zusätzliche Lärm- und Luftimmissionen zugemutet. Mehr Flugbewegungen be-

deuten über unserem dicht besiedelten Gebiet eine deutliche Verminderung der Wohnqualität, ein erhöhtes Sicherheitsrisiko und die Entwertung des Erholungsraumes der erweiterten Region Vierwaldstättersee. Der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Buochs (SBFB) lehnt diese Beeinträchtigungen entschieden ab. Mit den überdimensionierten Plänen würde Buochs zwar noch nicht zum konzessionierten Regionalflugplatz (per Definition stets mit Flugzulassungszwang), so jedoch zumindest vorerst zum regionalen Flughafen Zentralschweiz.

Trotz dieses politisch wenig überraschenden Entscheides ist «noch nicht aller Tage Abend». Dafür setzt sich der SBFB mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln ein. In einem nächsten Schritt geht es darum, dass die Baugesuche für die Pistenumzäunung und den Kontrollturm öffentlich zum zweiten Mal aufgelegt werden müssen, weil die Auflage im Januar 2008 wie vom SBFB in Einsprachen dargelegt, mehrfach rechtswidrig war. Die öffentliche Neuaufgabe der Baugesuche wird frühestens Ende Juni, wahrscheinlich aber eher im 3. oder 4. Quartal 2009 erwartet. Es dauert somit noch einige Zeit, bis das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) einen Entscheid bezüglich neuem Betriebsreglement samt Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) fällen dürfte. Und auch dann wird der SBFB den BAZL-Entscheid in sämtlichen Dimensionen einer vertieften Analyse unterziehen und situationgerecht handeln.

Allein angesichts der vorerwähnten, besonderen Verfahrensumstände dürfte es der Bundesrat wohl nicht eilig haben, die Teilrevision des Kantonalen Richtplans Nidwaldens vorbehaltlos gutzuheissen und in Kraft zu setzen.

## Emmen

**Gnadenfrist für Emmen**

Dass die Beschaffung von neuen Kampfflugzeugen und die Diskussionen über das Stationierungskonzept ganz eng zusammenhängen, ist nun auch offiziell bestätigt. Nach neuesten Informationen von Bundesrat Maurer fällt der Entscheid über das Stationierungskonzept der Luftwaffe erst nach dem Entscheid über die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeugs. Dieser Entscheid erfolgt Ende Jahr oder eher sogar Anfang 2010. Die Region um den Flughafen Emmen kann also damit rechnen, von einer Verdoppelung der Kampfflugbewegungen und einer Vervielfachung der Lärmbelastung bis 2011 oder 2012 verschont zu bleiben. Aufgeschoben ist in diesem Fall aber keinesfalls aufgehoben und der SFE wird aktiv dran bleiben.

Auf die Kampffjet-Initiative können wir uns nicht verlassen. Der Entscheid, vorläufig keine neuen Kampfflugzeuge zu kaufen, würde nicht zwingend zur Beibehaltung des Status quo führen. Die Luftwaffe stellt sich auf den Standpunkt, dass bei einer Annahme der Initiative weniger Maschinen öfter fliegen würden. Wie weit das auch umsetzbar wäre, ist offen. Es gilt aber, jetzt politisch Einfluss zu nehmen auf die «weichen» Faktoren: Wie viele militärische Flugbewegungen sind genug? Müssen es tatsächlich 22'000 sein, also 2.5 für jede Stunde des Jahres? Wie viele können auf Simulatoren stattfinden? Wie sieht es mit den Trainingsmöglichkeiten in unbesiedelten Gebieten im Ausland aus?

Dieser FLAB-Ausgabe liegt ein Brief mit Einzahlungsschein bei.

Wir danken Ihnen herzlich für Ihre Unterstützung unserer Arbeit!

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

Vielen Dank für Ihre Spende.



**Der SSF – Ihr Schutzverband!**

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