



# FLAUB

Seite 3: Petitionsbogen  
Für eine gerechte Klimapolitik

FRISCHE  
LUFT  
ALS  
BÜRGERRECHT

## EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser

### Wir brauchen neue Kräfte!

Aus beruflichen Gründen stehe ich für eine Wiederwahl an der nächsten Hauptversammlung nicht mehr zur Verfügung. Vor zwei Jahren habe ich das Präsidium von Marlies Bänziger ad Interim übernommen. Nun macht es meine neue berufliche Situation unmöglich, das Amt weiter zu führen. Im Vorstand diskutieren wir momentan verschiedene Lösungsansätze. Unsere Vorstandssitzungen sind gut besucht und verlaufen speditiv und interessant. Dies sage ich Ihnen, weil wir jetzt Verstärkung suchen.

Wir möchten den Vorstand so oder so mit frischen Kräften aus den Regionen ergänzen, um die vielfältigen Aufgaben besser verteilen zu können. Das Anliegen für weniger Flugemissionen in der Schweiz muss gut vernetzt und breit mitgetragen werden. Ein starker SSF ist von Nöten, um gegenüber Bern und dem BAZL erfolgreich auftreten zu können. Mit breiter Brust möchten wir uns für die Nachtruhe und eine Begrenzung der Flugbewegungen einsetzen.

Das Nein zum Gripen hat gezeigt, dass wenn Kräfte gebündelt werden, Widerstand gegen die Fluglobby durchaus erfolgreich sein kann. Darum mein Aufruf an Sie: Falls Ihnen die Ziele des SSF wichtig sind und Sie dafür Kapazität frei machen können, melden Sie sich bei uns (info@flugemissionen.ch).

Urs Bernhardsgrütter  
Präsident ad Interim



## Der SSF fordert Klimaschutz-Massnahmen auch im Flugverkehr

In einer breiten Allianz mit über 50 Organisationen fordert der SSF den Bundesrat auf, «einen angemessenen Beitrag» zur dringend nötigen Klimagerechtigkeit zu leisten.

Um dieser Forderung Nachdruck zu verleihen hat eine breit abgestützte Klima-Allianz eine Petition gestartet. Der SSF unterstützt diese Kampagne tatkräftig. Aus gutem Grund!

Bei jeder Verbrennung von fossilen Stoffen wie Benzin, Diesel oder Kerosin entstehen in erster Linie Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) und Wasserdampf. Letzterer ist aus natürlichen Gründen unbedenklich und ist so oder so von der Lufttemperatur abhängig. Beim CO<sub>2</sub> ist dies anders: Die Treibhauswirkung und die damit verbundene Klimaerwärmung von CO<sub>2</sub> ist auch bei geringen Mengen erheblich. Bedrohlich wird es, weil die ausgestossenen CO<sub>2</sub>-Teilchen viele Jahrzehnte in der Atmosphäre verweilen und während der ganzen Zeit negativ wirksam sind. (Etwas mehr als 50% aller fossilen Energieträger werden als Treibstoffe, d.h. Benzin, Diesel oder Kerosin verbraucht, 28% werden als Heizöl und rund 20% als Erdgas verbraucht.)

### Flugverkehr hat Anteil zu leisten

Der Klimawandel bedroht ganz direkt unsere Lebensgrundlage. Noch mehr jene der kommenden Generationen. Bis auf wenige Interessenvertreter sind sich alle einig, dass dem Klimaschutz eine zentrale Rolle zukommen muss. Trotz des Wissens um diese Problematik und den immer detaillierteren Klima-

berichten werden längst nötige Massnahmen politisch verzögert. Auch wenn der CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Autoverkehrs und der Fleischproduktion um einiges grösser ist, als jener des Flugverkehrs, muss die Fliegerei auch ihren Beitrag zur Klimagerechtigkeit leisten. Hierfür setzt sich der SSF ein. Die Flugbranche ist nämlich eine der umweltschädlichsten. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoss ist neben dem krank machenden Lärm der Flugzeuge eine nicht zu unterschätzende Emission, die der Öffentlichkeit einfach so zugemutet wird.

### Meilensteine bis zur Klimakonferenz in Paris

Angesichts der bereits sichtbaren Folgen der Klimaerwärmung gilt es, keine Zeit mehr zu verlieren. Der Bundesrat dürfte im November einen Vorentscheid zur schweizerischen Klimapolitik bis 2030 fällen und muss spätestens dann einen ersten Tatbeweis erbringen. Bis Ende März 2015 sollen alle Länder ihre Beiträge zur CO<sub>2</sub>-Reduktion an die UNO melden und im Dezember 2015 ist der Abschluss eines globalen Abkommens in Paris vorgesehen. Dann wird sich zeigen, ob das Klima auch im Bundesrat auf eine Schutzpatronin zählen kann.

### Konkrete Forderungen

Die vom SSF mitgetragene Petition besteht aus zwei klaren Forderungen an die Umweltministerin Doris Leuthard (siehe Petitionstext im Kasten). Einerseits geht es darum, dass die erneuerbaren Energien gefördert werden und bis zum Jahr 2050 die klimarelevanten Brennstoffe vollständig ersetzen. Andererseits muss die Schweiz solidarisch mit jenen Entwicklungsländern zusammenarbeiten, die wenig

zum Klimawandel beitragen, aber besonders darunter leiden.

Um diesen beiden Forderungen das nötige politische Gewicht zu verleihen, zählt jede Unterschrift. Herzlichen Dank.

### VOLLSTÄNDIGER PETITIONSTEXT:

#### Petition für eine gerechte Klimapolitik

Sehr geehrte Mitglieder des Bundesrats und der eidgenössischen Räte

Überschwemmte Städte in den USA, vertrocknete Felder in Nepal, rutschende Hänge in der Schweiz – die ganze Welt wird den Klimawandel zu spüren bekommen oder spürt ihn bereits. Die armen Regionen der Welt trifft es dabei am stärksten, obwohl sie am wenigsten dazu beigetragen haben.

Zugleich verfügen wir heute über die technologischen Möglichkeiten, unsere Energie-

Fortsetzung nächste Seite →

### Herzlich willkommen:

zur Mitgliederversammlung SSF  
am

**Do 5. Feb. 2015**

18.30 Uhr  
Stiftung zum Glockenhaus  
Sihlstrasse 33, Zürich



versorgung auf 100% erneuerbare Energien umzustellen. Windkraft und zunehmend auch Solarstrom können in immer mehr Ländern auch wirtschaftlich mithalten. Effiziente Gebäude und Fahrzeuge senken den Energieverbrauch massiv. Wir können die Klimaerwärmung bremsen – die Welt muss nicht aus den Fugen geraten.

Wir verlangen, dass sich die Schweiz national wie international sowohl an der Bekämpfung der Ursachen als auch an der Bewältigung der Folgen des Klimawandels beteiligt. Klimagerechtigkeit bedeutet, dass die Schweiz hierzu mit ihren hohen Emissionen und ihrem grossen Reichtum einen angemessenen Beitrag leistet.

### Konkret fordern wir:

1. Dass die Schweiz national die Energieversorgung bis 2050 vollständig auf erneuerbare Quellen umstellt, um das Klima zu schützen und die Lebensgrundlagen unserer Nachkommen zu sichern. Wir brauchen einen möglichst schnellen kompletten Ausstieg aus den fossilen Energien inklusive der fossil betriebenen Mobilität, um ein lebenswertes Klima zu erhalten und die globale Erwärmung nicht über gefährliche 2°C steigen zu lassen. Das bedeutet: 40% Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2020, 60% Reduktion bis 2030 (gegenüber 1990).

2. Dass die Schweiz international jene Entwicklungsländer finanziell unterstützt, die wenig zur Klimaerwärmung beigetragen haben, aber besonders darunter leiden. Klimagerechtigkeit bedeutet, dass die Schweiz diesen Ländern hilft, die Folgen der Klimaerwärmung besser zu verkraften und sich klimaverträglich zu entwickeln. Die an der wirtschaftlichen Stärke gemessene Finanzierung darf nicht auf Kosten der Armutsbekämpfung gehen und muss zusätzlich zur Entwicklungshilfe budgetiert werden.

### Wir sind überzeugt:

Der Einsatz für Klimagerechtigkeit lohnt sich. Niemand kann den Klimawandel allein aufhalten, alle müssen ihren Beitrag leisten. Gleichgültigkeit und Ausreden sind ungerecht. Wir fordern Bundesrat und Parlament auf, alles Notwendige für eine klimagerechte Schweiz zu unternehmen.

## Fluglärm-Bekämpfung international

Wohin man blickt: Ungelöste Probleme! An vielen Schauplätzen wird versucht, Dinge zu verändern, bestehende Probleme zu mildern. Dabei ist der Hauptgrund überall gleich: Das permanente «Wachstum». Es gibt kaum einen Flughafen, wo nicht Tausende von Anliegern Grund zur Klage haben. Bei Manchen reicht es nur zur «Faust im Sack», Andere reklamieren, protestieren, schreiben Leserbriefe.

Die grossen Probleme hingegen werden kaum angegangen: Die CO<sub>2</sub>-Bilanz läuft aus dem Ruder, der Klimawandel wird bemerkt, aber nicht wirksam genug bekämpft. Die Energiefrage ist noch immer nicht richtig angepackt.

Im Detail wird hier und da etwas «gebastelt», wie z.B. in Brüssel. Dort sind zwei Flugrouten im Februar 2014 beschlossen worden, ohne sich vorher die Auswirkung dieser Massnahme vor Augen zu führen. Nun wurden diese Überflüge von Tausenden mehrheitlich frankophoner Einwohner der Agglomeration lautstark angeprangert. Darauf hat ein Gericht der Stadt verfügt, diese neuen Flugrouten binnen dreier Monate wieder abzuschaffen. Andernfalls würden hohe Bussen fällig (Euro 50'000 pro Tag). Wie eine bessere Lösung aussieht, wird vermutlich kaum jemand wissen, doch muss zunächst zum «alten» Regime zurückgekehrt werden. Gründliche Studien mit Einbezug der Bürger sind gefordert.

In Frankfurt/M. ist nach Eröffnung der dritten Start- und Landebahn vor wenigen Jahren auch beschlossen worden, ein drittes Termi-

### Bis heute unterstützen folgende Organisationen diese Petition:

- ACSI – Associazione consumatrici e consumatori della Svizzera italiana
- AEE Suisse – Dachorganisation der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz
- Alliance Sud
- Bethlehem Mission Immensee
- Alpeninitiative
- Aqua Viva
- Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz
- Biomasse Schweiz
- Brot für alle
- Bruno Manser Fonds
- CIPRA – Leben in den Alpen
- Equiterre – Partnerin für nachhaltige Entwicklung
- Erklärung von Bern
- Fastenopfer
- GIBBeco Genossenschaft Information Baubiologie
- Greenpeace Schweiz
- Grüne Partei der Schweiz
- Grünliberale Schweiz GLP
- Hausverein Schweiz
- HEKS – Hilfswerk der Evangelischen Kirchen Schweiz
- Helvetas Swiss Intercooperation
- INWO Initiative für natürliche Wirtschaftsordnung
- Junge Grüne Schweiz
- Kleinbauern-Vereinigung
- Mountain Wilderness
- myclimate
- Naturfreunde Schweiz
- Noé 21
- oeko Kirche und Umwelt
- Ökozentrum
- PanEco – Stiftung für nachhaltige Entwicklung und interkulturellen Austausch
- Partner Sein
- Pro Natura
- Pro Velo Schweiz
- Schweizerische Energie-Stiftung SES
- Schweizerischer Gewerkschaftsbund SGB
- Schweizerischer Katholischer Frauenbund
- Schweizerischer Schutzverband gegen Flugemissionen SSF**
- SEV Gewerkschaft des Verkehrspersonals
- Solarspar
- Solidar Suisse – Schweizerisches Arbeiterhilfswerk
- SAH
- SP Schweiz
- SSES Schweizerische Vereinigung für Sonnenenergie
- Stiftung für Konsumentenschutz
- SVS/BirdLife Schweiz
- Swissaid
- Swissolar – Schweizerischer Fachverband für Sonnenenergie
- umverkehr
- VBU Vereinigung Bündner Umweltorganisationen
- VCS Verkehrsclub der Schweiz
- WWF Schweiz

K. Würker



## Aus den Regionen

### Bern-Belp

#### Bern Airport

Der Flughafen Bern wurde im Juni dieses Jahres von Flughafen Bern-Belp in Bern Airport umbenannt, um seine internationale Ausrichtung und Bedeutung zu unterstreichen. Dieser Anspruch zeigt den expansiven Geist der Verantwortlichen des Flughafens. Im Verwaltungsrat, welcher in der letzten Zeit erneuert worden ist, sind die Stimmen, welche der Verträglichkeit des Flugverkehrs mit der Anwohnerschaft eine gewisse Bedeutung beimessen, weitgehend verschwunden. Der neue Verwaltungsratspräsident muss als Hardliner bezeichnet werden, der einseitig wirtschaftliche Interessen durchsetzen will. Das Dröhnen von startenden Jets bezeichnet er nicht als Fluglärm sondern als sound of economy.

Der Flughafen beabsichtigt in der nächsten Zeit wichtige Infrastrukturvorhaben zu realisieren, welche die Attraktivität des Flughafens wesentlich steigern werden. So sollen die Piste total saniert (gemäss Aussagen des Verwaltungsratspräsidenten der Flughafen Bern AG jedoch leider nicht verlängert und verbreitert) werden und mit der 4. Ausbautetappe grosszügige Infrastrukturen für den Verkehr mit Business- und Privatjets und die General Aviation sowie mehr Platz für Linien- und Charterflugzeuge geschaffen werden. Der geplante neue Südanflug erhöht die Attraktivität des Flughafens zusätzlich. Diese Ausbauten reihen sich ein in eine kontinuierliche Abfolge von bisherigen Ausbauten am Flughafen Bern: zwei Verlängerungen der Start- und Landebahn, neuer Terminal, neuer Tower, diverse neue Hangars, erneuerte und erweiterte Abstellplätze für Flugzeuge, die neue Zufahrtsstrasse und sehr viele neue Parkplätze. Die Vereinigung gegen Fluglärm VgF hat im Interesse der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung zusammen mit den Umweltorganisationen VCS Kanton Bern und WWF Bern gegen das geplante neue Anflugverfahren und die 4. Ausbautetappe Einsprache erhoben. Die Einsprachen sind nach wie vor hängig.

Andererseits hat der Flughafen zurzeit auch mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen und ist gezwungen seine Strukturen entsprechend anzupassen und Stellen abzubauen. Dies vor allem aufgrund eines aktuellen Rückgangs des Linien- und Charterverkehrs, welcher insbesondere auf die Kosteneinsparungsprogramme und Ertragsoptimierungen des wichtigen Home-Carriers SkyWork Airlines zurückzuführen ist. Diese Airline, welche in den letzten Jahren mit forschenden Expansionen und ungenügender Auslastung viel Geld ihrer privaten Investoren vernichtet hat, verfügt heute über neue Investoren. Was dies für die Zukunft bedeutet, kann noch nicht abgeschätzt werden. Vor zwei Jahren wollte SkyWork Airlines noch den Flughafen Bern übernehmen, heute ist die Situation eher umgekehrt. So ist z.B. der Verwaltungsratspräsident der Flughafenbetreiberin neu ebenfalls Investor der SkyWork, was dessen Unabhängigkeit gegenüber den Airlines sicher nicht fördert. Die zweite bedeutende Airline hier in Bern, die Helvetic um Financier Martin Ebner, scheint behutsamer zu agieren als SkyWork, steigert Ihre Flüge aber kontinuierlich und verärgert mit ihren extrem lauten Flugzeugen insbesondere frühmorgens und spätabends viele Anwohner. Weiter operieren in Bern auch die InterSky und die polnische Eurolot. So werden im kommenden Winter neu Skiflüge von Polen, von Norwegen und von England aus nach Bern angeboten.

Sowohl SkyWork Airlines wie auch Helvetic Airways planen in den nächsten Jahren ihre Flugzeugflotten zu ersetzen. Die Wahl der Fluggeräte ist auch für die lärmgeplagten Anwohner von grosser Bedeutung. Diese befürchten, dass durch entsprechende Entscheide der Airlines noch mehr lärmige Jets in Bern verkehren werden. Die Vereinigung gegen Fluglärm VgF wird mit den Airlines diese Fragen erläutern und dabei die Interessen der Anwohnenden vertreten.

Die Vereinigung gegen Fluglärm VgF, befürchtet, dass der Regionalflughafen Bern zu einem Überlauf-Flughafen der chronisch überlasteten Landesflughäfen für gewisse Bereiche wie z.B. Business-Aviation, kontinentale Urlaubsflüge oder General-Aviation wird, worunter ganz massiv die hiesigen Anwohnenden zu lei-

den hätten. Dieselben Mechanismen spielen auch auf unterer Ebene. Vom Flughafen Bern zunehmend verdrängt wird oder wurde die Kleinaviatik mit Sportfliegerei, Flugschulung, Akrobatikflügen und Segelfliegerei. Dabei dienen andere Flugplätze und Flugfelder, zum Beispiel Grenchen oder Biel-Kappelen als Ersatz für diese teilweise sehr lärmintensiven und störenden Flugarten. Bei den Anwohnenden in den betroffenen Gebieten regt sich deshalb zunehmend Widerstand.



### Region Biel/Seeland

Für den Regional-Flugplatz Grenchen wird seit langer Zeit eine Pistenverlängerung zu Gunsten der Förderung des Business-Jet-Verkehrs diskutiert. Dieser alleine soll jährlich 11'000 Flugbewegungen generieren, bei insgesamt rund 75'000 Bewegungen. In jüngster Zeit ist ein Streit darüber entbrannt, ob die Verlängerung in Richtung Osten (Stadt Solothurn) oder in Richtung Westen (Bernbiet) erfolgen soll. So oder so entsteht wegen dem Verlust von wertvollem Kulturland beziehungsweise dem Tangieren eines Naturschutzgebietes von nationaler Bedeutung ein hohes Konfliktpotential. Auch das Thema Fluglärm wird in den angrenzenden Dörfern der Kantone Solothurn und Bern heftig diskutiert. Diese Komponenten lässt den Verwaltungsrat und die Solothurner-Regierung kalt. Diese möchten «eine Jahrhundertchance» dazu nutzen, der Wirtschaftsregion Jura-Südfuss zu Prosperität zu verhelfen. Denn ein Flughafen könne für Unternehmen das entscheidende Ansiedlungskriterium sein. Es wäre unverzeihlich, vorhandene Trümpfe aus ideologischen Gründen preiszugeben. Zur Zeit läuft das Verfahren zur Anpassung des SIL-Objektblattes. Der Beschluss der Solothurner-Regierung, die nun klar für die Ostvariante plädiert, wird für Frühjahr 2015 erwartet.

Auch für das Flugfeld Biel-Kappelen besteht ein Bauprojekt, welches im Winter 2014/15 publiziert wird. Dort soll die Piste um 30 m südwärts verschoben und verlängert werden. Gleichzeitig soll die Piste mit einem Kunststoffbelag (Terragrid) verstärkt werden, was künftig einen Ganzjahresbetrieb ermöglichen würde. Schliesslich möchte die Flugplatzgenossenschaft das seit 1974 gültige Betriebsreglement «heutigen Bedürfnissen» anpassen. Das Projekt in Kappelen beinhaltet auch Konfliktpotential, stehen doch die Anrainergemeinden den Vorhaben unkritisch gegenüber. Durch die Pistenverlegung würde zwischen Hangaren und Piste wesentlich mehr Raum geschaffen, welcher für Flugzeugabstellflächen oder künftige Hochbauten genutzt werden könnte.

Den Projekten Grenchen und Kappelen, aber auch dem Ausbauprojekt Bern-Airport ist eines gemeinsam: An allen Standorten versuchen die Betriebsgesellschaften die künftige Entwicklung der Flugbewegungen kleinzureden! Es gehe bloss um Anpassungen, um Verbesserungen der Infrastruktur zu Gunsten der Sicherheit oder der Reduktion von Fluglärm. Das ist kaum zufällig...

Dan Hiltbrunner

Präsident Vereinigung gegen Fluglärm VgF

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
- Verein gegen Fluglärm im Surental (VFS) 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



## Altenrhein

### Aufsichtsbeschwerde wegen Betriebszeiten-Übertretungen

Nach wie vor finden in Altenrhein viel zu viele Flugbewegungen ausserhalb der ordentlichen Öffnungszeiten des Flugfeldes statt, ohne zwingende Gründe und mit dem Segen des BAZL. Das belegen nicht nur die monatlich vom BAZL erstellten Listen mit den Ausnahmebewilligungen, sondern auch Briefwechsel mit diesem Bundesamt. So weist es in seiner Argumentation unter anderem darauf hin, dass der Sonderfall in Altenrhein – privates Flugfeld mit einer Linienflug-Konzession – halt eine gewisse Flexibilität bei der Anwendung des Betriebsreglementes erfordert. Nicht verwunderlich, dass die Flugfeldleitung das Einhalten der im Betriebsreglement vorgegebenen Öffnungszeiten überhaupt nicht ernst nimmt. Das wird auch deutlich, wenn man auf der Homepage des Airports die Aufforderung an die Piloten liest: «... Falls Sie eine Ausnahmebewilligung ausserhalb unserer Öffnungszeiten möchten, kontaktieren Sie bitte das C-Office.» Und weil die Aufsichtsbehörde – das BAZL – damit gleich locker umgeht und die Übertretungen nicht sanktioniert, ist das Betriebsreglement immer mehr zu reiner Makulatur verkommen.

Unsere jahrelangen Bemühungen, diesen unhaltbaren Zustand zu ändern, hatten nichts gefruchtet. Weder die Airport Altenrhein AG noch das BAZL haben unsere Reklamationen ernst genommen und für eine Verbesserung der Situation gesorgt. Das wollten wir nicht einfach so hinnehmen und reichten letzten Herbst beim Bundesverwaltungsgericht eine Aufsichtsbeschwerde gegen die Airport Altenrhein AG ein wegen «Verletzung der Öffnungszeiten gemäss Betriebsreglement durch Erteilung von Sonderbewilligungen ohne rechtliche Grundlage».

Damit erhoffen wir uns, dem Recht zum Durchbruch zu verhelfen, um die lärmgeplagte Bevölkerung vor den Folgen dieser willkürlichen, unrechtmässigen Handhabung des Betriebsreglementes zu schützen. Seit rund einem Jahr läuft nun dieses Verfahren, aber geändert hat sich bisher noch nichts. Und so warten wir gespannt auf den Gerichtsentscheid.

### Umweltverträglichkeitsbericht muss nachgebessert werden

Auf Druck des Bundesverwaltungsgerichts wurde die Airport Altenrhein AG dazu verpflichtet, vor jeglichem Weiterausbau der Flugplatz-Infrastruktur eine Umweltverträglichkeitsprüfung UVP durchzuführen. Mit diesem viel beachteten Urteil stoppte das Gericht Anfang 2012 die in Fahrt gekommene Ausbaudynamik in Altenrhein brüsk und folgte damit den umweltpolitischen Argumenten der Einsprechenden.

Anfang dieses Jahres war es nun soweit, dass der Umweltverträglichkeitsbericht UVB öffentlich auflag, zusammen mit dem Baugesuch für einen neuen Hangar. Wir prüften den UVB und das Bauprojekt und erhoben beim BAZL dagegen Einsprache. Über die Einzelheiten unserer Einsprache berichtete ich in der letzten Ausgabe der SSF-FLAB.

Auch in diesem Fall herrscht seither Funkstille, und man fragt sich, wie das BAZL mit den vielen eingegangenen Einsprachen und aufgezeigten Mängeln umgehen würde. Nun ist – inoffiziell – zu vernehmen, dass die Airport Altenrhein AG den UVB überarbeiten und erweitern müsse. Danach gebe es eine Vorprüfung vom BAFU, zu deren Stellungnahme sich die Einsprechenden äussern könnten. Das sollte noch vor Ende Jahr der Fall sein.

Auch hier gilt: Abwarten und das weitere Vorgehen nach Vorliegen neuer Fakten festlegen.

Heinz Grob  
Rorschacherberg, Präsident AgF

## Emmen

### Wie weiter nach dem Gripen-Nein?

Das Nein zum Gripen bedeutet nicht, dass sich der Schutzverband Emmen nun auflösen könnte und Ruhe einkehren würde auf dem Flugplatz. Zunächst interessiert, wie es mit den Tigern weitergehen wird und vor allem wie lange. Im Abstimmungskampf sind sie von den Gripen-Befürwortern zu kaum noch flugtauglichen Schrottkisten gemacht worden. Man wundert sich, dass die Patrouille Suisse (PS) mit solchen

Abbruchmaschinen überhaupt noch in der Luft ist. Die PS ist in Emmen stationiert und der SFE wird sich mit Vehemenz dagegen wehren, dass die Kunstflugstaffel auf F/A-18 umgerüstet wird. Der Lärm wäre schlicht unerträglich, das Schadenpotential exponentiell höher und damit unverantwortbar. Wenn es weiter eine Kunstflugformation geben soll, genügt die PC-7-Staffel. Weiter mit Spannung erwartet wird das Stationierungskonzept der Luftwaffe. Der SFE wird sich dafür einsetzen, dass Emmen als Ausweichflugplatz erhalten werden kann und keine F/A-18 Staffel fix stationiert wird. Die Schiene der zivilen Produktion der RUAG soll weiter ausgebaut werden: Viele qualifizierte Arbeitsplätze, wenig Flüge. Interessant für uns in Emmen auch das Ringen um die Entwicklung in Dübendorf. Einerseits ist es beunruhigend, wie sich der Bund über die Interessen von Kanton und Standortgemeinde hinwegsetzt. Andererseits hat die Gruppe, die den Zuschlag für den zivilen Flugbetrieb erhalten hat, das Ganze explizit als Pilotprojekt für die zivile Nutzung von anderen Militärflugplätzen wie Emmen deklariert.

Luzius Hafen  
Präsident Schutzverband Emmen SFE

## Buochs

### Buochs I: Stationierungskonzept der Luftwaffe

Ende November 2013 kommunizierte der Verteidigungsminister den Entscheid des Bundesrates, die Militärflugplätze Dübendorf, Sitten und Buochs im Rahmen des Stationierungskonzepts der Armee zu schliessen. Endlich, ist man geneigt zu sagen. Nicht zuletzt wegen der Quersubventionierung der zivilaviatischen Nutzungen über das Budget der Armee, respektive von armasuisse Immobilien.

Die vom Abbau direkt betroffenen drei Kantone äusserten sich unterschiedlich: Einer lehnt die Schliessung ab (VS), einer bedauert sie und beantragt Wiedererwägung (NW) und einer begrüsst sie ausdrücklich (ZH).

Die parlamentarische Beratung zur Weiterentwicklung der Armee (WEA) und damit auch des Stationierungskonzepts der Luftwaffe findet voraussichtlich in der kommenden Wintersession oder in der Frühjahrsession 2015 statt.

### Buochs II:

#### Raumplanerisches Kuriosum

Nach dem grundbuchamtlich erfolgten Eintrag des Teilverkaufs des Militärflugplatzes Buochs vom 20. Dezember 2013 an die früheren Besitzer ergibt sich folgendes raumplanerisches Kuriosum:

Die Anlage wird seit 1. Januar 2014 rund zur Hälfte als zivil mitbenützter Militärflugplatz – nämlich die nördliche Hälfte mit Hauptpiste und Rollwegen – im Sinne einer Sleeping Base und damit weiterhin im Besitz des Bundes genutzt.

Die andere Hälfte wird als rein ziviles Flugfeld genutzt, ohne dass für den erfolgten Teilverkauf von rund 237'000 m<sup>2</sup> befestigten Flächen (Südpiste, Rollwege, Abstellplätze, Gebäude) bisher ein ordentliches, formelles ziviles Umnutzungsverfahren gemäss Luftfahrtrecht stattgefunden hat.

### Buochs III:

#### Gerichtsurteil (Fortsetzung)

Bereits in der letzten Ausgabe wurde über das Urteil A-2186/2013 des Bundesverwaltungs-

Fortsetzung nächste Seite →

→ Bitte unterschreiben, ausschneiden und absenden. Adresse siehe Rückseite – Danke!



**WIR FORDERN  
EINE GERECHTE  
KLIMAPOLITIK.**

Mit dieser Petition fordern wir vom Bundesrat, sich für eine gerechte Klimapolitik der Schweiz einzusetzen.

Nr.	Name	Vorname	PLZ, Ort	Unterschrift
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				

Bitte so schnell wie möglich zurückschicken, auch wenn nicht alle Zeilen ausgefüllt sind.



gerichts vom 14.2.2014 in Sachen SBFB gegen Armasuisse Immobilien und die Airport Buochs AG (ABAG) berichtet. Zwischenzeitlich rückte Armasuisse die Unterlagen heraus. Was hatten der Bund und die ABAG mit der vom Schutzverband gerichtlich erstrittenen Benutzungsvereinbarung des zivil mitbenützten Militärflugplatzes Buochs zu verbergen?

Bis Ende 2010 bezahlte die ABAG – zu je 50% im Besitz der Pilatus Flugzeugwerke AG und des Kantons Nidwalden – dem Bund für die zivilaviatische Mitbenutzung inklusive Baracken und Plätze für zwei Zelthangare eine Entschädigung über CHF 96'960.– pro Jahr.

In der neuen Benutzungsvereinbarung ab 1.1.2011 verzichtete der Bund nicht nur auf die vorerwähnte Nutzungsentschädigung, sondern verpflichtete sich gleich auch noch zu einer Bezahlung an die ABAG über pauschal Fr. 235'000.– pro Jahr, womit diese von der Nettozahlerin neu zur Rechnungsstellerin an den Bund wurde. Zahlbar jeweils zu einem Viertel zu Beginn eines Quartals. Kumuliert handelt es sich somit um geldwerte Leistungen von jährlich bedeutenden Fr. 331'960.–.

Hintergrund dieses Deals ist, dass die ABAG ab 1.1.2011 «vollumfänglich für Inspektion, War-

tung, Instandsetzung, Verbesserung / Schwachstellenbeseitigung» der in der Vereinbarung genannten Flugplatzinfrastruktur besorgt ist, weshalb sich der Bund «als Abgeltung für das militärische Interesse am Erhalt des Flugplatzes» (...) mit der genannten Pauschalsumme «an den Instandhaltungsmassnahmen beteiligt» und «die ABAG dem Bund keinen Betrag für die Nutzung der Objekte / Infrastrukturen schuldet, beziehungsweise dieser durch die getätigten Instandhaltungsarbeiten der ABAG abgegolten wird». Eine wahrlich tolle Aufpolierung der defizitären Betriebsrechnung der ABAG mit Bundesgeldern.

**Buochs IV: Betriebsreglement / SID / Sicherheit**

Seit März 2014 läuft beim BAZL ein Verfahren, bei dem es sich um Fragen des Betriebsreglements, dies unter anderem im Zusammenhang mit dem praktizierten Standard-Instrumentenabflug (Standard Instrument Departure [SID]) Richtung Willisau und um diverse Fragen der Sicherheit handelt.

Standard-Instrumentenan- und -abflüge werden nach Instrumentenflugregeln (IFR), somit also nicht nach Sichtflugregeln, geflogen. Die



Freigabe von IFR-Flügen erfolgt ausschliesslich durch Skyguide, die für die Flugsicherung und die überregionale Koordination zuständig ist.

IFR-Flüge werden von der Aviatiklobby vordergründig geschickt stets unter dem Aspekt der Sicherheit ausgelobt. Dies im Wissen und Kalkül, dass gegen Sicherheit ja grundsätzlich niemand etwas haben kann.

In Tat und Wahrheit lehrt die Erfahrung jedoch, dass es auf allen Flugplätzen primär immer um knallharte wirtschaftliche Interessen geht, nämlich die Verbesserung der Erreichbarkeit,

beziehungsweise um die Ausweitung der Betriebskapazitäten. Dies vor allem bei misslichem Wetter wie Nebellagen, bei denen grundsätzlich keine Flüge nach Sichtflugregeln in Frage kommen und sich die Frage der Sicherheit also schon gar nicht stellt.

Der SBFB bekam im 2010 durch Zufall Kenntnis vom SID WIL 1A. Dieses Abflugverfahren wird vom Ostende der Hauptpiste Richtung Westen über Stans ausgeführt. Bisher rechtswidrig, und zwar aus folgenden Gründen. Obwohl die SID seit rund 20 Jahren vor allem den Pilatuswerken und vermehrt auch Drittnutzern zugeteilt wurde, ist sie weder im Betriebsreglement abgestützt noch im AIP (Aeronautical Information Publication) zum Flugplatz Buochs publiziert.

Nach jahrelangem Wegschauen wurde das BAZL nun aktiv. Gezwungenermassen, weil Skyguide das Thema der Luftfahrt-Aufsichtsbehörde auf die Agenda setzte. Als Sofortmassnahme wurde am 11. März 2014 die SID WIL 1A mit Ausnahme für Piloten der Pilatus Flugzeugwerke AG per NOTAM (Notice to Airmen) gesperrt.

Wie konnte es nur soweit kommen? Zunächst ist nicht neu, dass es auf dem Flugplatz Buochs seit Jahren diverse Sicherheitsprobleme gibt. Sodann genehmigte das BAZL die SID WIL 1A quasi als Pilatus Company Agreement, ohne dass es dazu je eine formelle, rechtmässige Verfügung (Änderung Betriebsreglement und Publikation im AIP Schweiz) gab.

In den letzten Monaten gewährte das BAZL zur angedachten Verfügung rechtliches Gehör. Auch der SBFB wurde dazu angeschrieben und deponierte unmissverständlich Einsprachen. Es ist damit zu rechnen, dass in den kommenden Monaten eine definitive Verfügung erlassen wird.

**Buochs V: Varianten-/Nutzungsdiskussion**

Nachdem die eine Hälfte des Militärflugplatzes Buochs Ende 2013 an die früheren Besitzer verkauft wurde, steht jetzt jene Aufgabe an, die eigentlich schon vor vielen Jahren im Rahmen des Raumordnungskonzepts (ROK) und des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), Objektblatt Buochs, hätte angegangen werden müssen, nämlich die Flugplatzvarianten- und Nutzungsdiskussion.

Damit steht das Flugfelddossier Buochs definitiv am Nullpunkt. Aber nicht nur deswegen. Die Regierung, vertreten durch die Baudirektion und die Genossenkorporationen haben einen Projektausschuss gebildet und für das Vorhaben ein externes Büro beauftragt.

Das Projekt wird in zwei Phasen abgewickelt. In einer ersten Phase geht es darum, ein Ziel- und Beurteilungssystem zu erarbeiten, das Variantenspektrum zu bestimmen und die Projektorganisation festzulegen. In einer zweiten Phase werden die Varianten ausgearbeitet und beurteilt, als Basis für die Findung einer Konsensvariante.



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)

Eine Kampagne von:



**PETITION FÜR EINE GERECHTE KLIMAPOLITIK**

Der Klimawandel fordert bereits heute unzählige Opfer und verursacht dramatische Umweltschäden und Kosten. Die armen Regionen der Welt trifft es dabei am stärksten, obwohl sie am wenigsten dazu beigetragen haben. Unsere Petition für eine gerechte Klimapolitik fordert:

1. Dass die Schweiz zur Verminderung der nationalen CO2-Emissionen die Energieversorgung bis 2050 vollständig auf erneuerbare Quellen umstellt. Wir verfügen heute sowohl über die dazu nötige Technologie wie auch über die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit.

2. Dass die Schweiz international jenen Entwicklungsländern bei der Anpassung an den Klimawandel und im Klimaschutz hilft, die wenig dazu beigetragen haben, aber besonders darunter leiden. Und dies zusätzlich zur bestehenden Entwicklungshilfe.

Nur wenn die emissionsintensiven und reichen Länder ihren gerechten Beitrag leisten, ist ein weltweit erfolgreicher Klimaschutz realisierbar. Die Schweiz steht in der Pflicht!

Vollständiger Petitionstext siehe [www.klima-allianz.ch](http://www.klima-allianz.ch)



Bitte  
ausreichend  
frankieren

Ich möchte für die Petition der Klima-Allianz  
Unterschriften sammeln. Bitte senden Sie mir  
\_\_\_\_\_ Unterschriftenkarten.

Name: \_\_\_\_\_

Vorname: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

PLZ / Ort: \_\_\_\_\_

E-Mail: \_\_\_\_\_

[www.klima-allianz.ch](http://www.klima-allianz.ch)

Allianz für eine  
verantwortungsvolle Klimapolitik  
c/o WWF Schweiz  
Hohlstrasse 110  
Postfach  
8010 Zürich