



FLAB

Mehr Durchblick: CO₂-Emissionen
Seite 3

FRISCHE
LUFT
ALS
BÜRGERRECHT

Editorial

Im letzten Jahr hat KLUG zusammen mit seinen Mitgliederorganisationen eine ausführliche Stellungnahme zum SIL-Konzeptteil entworfen und eingereicht. Der Bundesrat hat nun im Februar 2020 den überarbeiteten Konzeptteil verabschiedet, welcher in Zukunft den Rahmen für die künftige Entwicklung der zivilen Luftfahrtinfrastruktur vorgibt. Zudem enthält er eine grosse Anzahl behördenverbindlicher Festlegungen.

Bei der definitiven Version gibt es nun erfreulicherweise ein paar Verbesserungen zu verzeichnen. Während man im Anhörungsentwurf noch von einer «nachfrageorientierten» Bereitstellung der Infrastruktur ausgeht, so soll heute lediglich noch der «gewünschte» Luftverkehr, und dies «primär mit einer optimalen Nutzung der bestehenden Anlagen» bedient werden. Zudem sollen die Flughäfen verbindlicher verpflichtet werden, eine «Reduktion der Umweltauswirkungen» anzustreben, als dies noch im Entwurf der Fall war.

Immerhin bekommen Bevölkerung und Ökologie also ihren Platz im revidierten SIL-Konzeptteil, das ist ein Fortschritt. Aber gleich in Euphorie auszubrechen, wäre trotzdem fehl am Platz: Letztlich setzt der SIL-Konzeptteil immer noch auf ein ungebremstes Wachstum des Flugverkehrs. Es fehlen konkrete Klimaschutzmassnahmen für die Luftfahrt, weil der Bundesrat die Ansicht vertritt, solche Massnahmen seien auf anderem Wege umzusetzen wie im Rahmen des CO₂-Gesetzes. So bleiben die ökologischen Beteuerungen weiterhin toter Buchstabe. Ganz andere Töne hingegen hört man da aus London: Klimaschützer*innen haben vor dem Londoner Berufungsgericht einen wichtigen Sieg errungen: Der Ausbau von London-Heathrow wurde gestoppt. Aus Sicht der Richter*innen lässt sich das Ausbauplan nicht mit den völkerrechtlich bindenden Verpflichtungen vereinbaren, die Grossbritannien mit der Ratifizierung des Pariser Klimaschutzabkommens eingegangen ist. Das Urteil dürfte angesichts des juristischen Verweises auf das Klimaschutzabkommen weit über Grossbritannien hinaus für künftige Bauverfahren eine Bedeutung haben. Das lässt doch hoffen und die Schweiz, die das Klimaabkommen von Paris ja ebenfalls unterzeichnet hat, soll sich daran ein Beispiel nehmen!



Priska Seiler Graf
Nationalrätin
Co-Präsidentin KLUG



Nochmals: Flugverkehr und Klima

Mit Interviews, Gastbeiträgen und ganzseitigen Inseraten versucht die Flugwirtschaft ihre Klimawirkung kleinzureden. Dazu die nachfolgende Kritik.

Klimastand heute

Die Klimaerwärmung im Vergleich zu 1880 beträgt global 1,0 Grad, in der Schweiz 1,8 Grad und in der Arktis 2,0 Grad¹. Die Klimaerwärmung ist ein sich selbst beschleunigender Prozess, wie etwa die Methanfreisetzung in der Tundra der Arktis beim erwähnten Temperaturanstieg zeigt.

Der Gehalt an radioaktivem Kohlenstoff in Eisbohrkernen, Gewässersedimenten und Tropfsteinen erlaubt die Schätzung des CO₂-Gehalts in der Atmosphäre während der letzten 50'000 Jahre. In keiner Wärmephase der jüngeren Erdgeschichte war die CO₂-Konzentration so hoch wie heute, sie ist menschengemacht².

Treibhauseffekt der Flugabgase

Von der Erde ausgehende Wärmestrahlung werden von den Klimaschadstoffen des Flugverkehrs, wie CO₂ und NO_x, zurück zur Erde gestreut. Diesen Vorgang nennt man Treibhauseffekt². Der Anteil des Flugverkehrs an der globalen CO₂-Emission beträgt knapp drei Prozent, aber CO₂ ist nicht der einzige Klimaschadstoff des Flugverkehrs. Deshalb wird das CO₂ mit dem Faktor 2,6 multipliziert, woraus die globale CO₂-Äquivalenz der Flugabgase von rund 8 Prozent resultiert³. In der Schweiz beträgt die CO₂-Äquivalenz des Flugverkehrs mindestens 22 Prozent der gesamten Inlandemissionen von 2017⁴. Hinzu kommt die Klimawirkung von Kondensstreifen und Zirren⁵.

Klimaschutz der Flugwirtschaft

Die Flugwirtschaft empfiehlt die freiwillige Kompensation ihrer Klimagase, aber bisher er-

folglos: Gerade mal ein Prozent der Fluggäste kompensieren ihren Anteil an den Klimakosten. Zudem sind gemäss einer von der EU in Auftrag gegebenen Studie drei Viertel der sogenannten CDM-Zertifikate⁶ wertlos: Es wird kein zusätzliches CO₂ reduziert oder nicht im vorgegebenen Ausmass. Und für eine Lenkungswirkung sind die Zertifikate viel zu billig⁷.

Das Klimaprogramm CORSIA der ICAO (Carbon Offsetting and Reduction Scheme of International Aviation) will das emittierte CO₂ gar nicht reduzieren, sondern nur konstant halten auf dem Niveau von 2020, obligat erst ab 2027. Das ist zu spät und zu wenig.

EasyJet will angeblich ihren CO₂-Ausstoss zu 100 Prozent selbst kompensieren⁸. Aber ein Pilot rechnete vor, dass EasyJet mit der jährlich eingesetzten Summe von 32 Millionen Euro gerade mal einen Fünftel ihrer CO₂-Emissionen ausgleicht⁹.

Kompensationsprogramme arbeiten vorwiegend mit Aufforstungen, sogar Präsident Trump hat sie am WEF empfohlen. Aber in welchem Verhältnis stehen diese Projekte zu den grossflächigen Rodungen in Brasilien, Indonesien und der übrigen Dritten Welt? Äthiopien etwa, viermal so gross wie die Bundesrepublik Deutschland, war 1970 noch zu 40 Prozent mit Wald bedeckt, heute sind es noch drei Prozent. Die Wälder lösen unser CO₂-Problem nicht, so der Basler Biologe Michael Körner¹⁰. Eine drastische und sofortige Reduktion des Verbrauchs fossiler Brenn- und Treibstoffe sei unumgänglich. Fazit: Die CO₂-Kompensationen können die Klimaerwärmung nicht aufhalten. Greenwashing, soweit das Auge reicht.

Externe Kosten des Flugverkehrs

Die ungedeckten Klimakosten des Schweizer Flugverkehrs betragen 1,6 Milliarden Franken jährlich¹¹. Dazu kommen die Gesundheitskosten des Fluglärms gemäss Nationalfondsstudien, die Wertverluste der überflogenen Immobilien

gemäss ZKB-Studie von 2005 und die verminderte Arbeitsleistung infolge Schlafmangels bei weniger als sechs Stunden Nachtruhe um die Flughäfen Basel und Genf. Insgesamt resultieren externe Kosten der Schweizer Flugwirtschaft von rund 2 Milliarden Franken jährlich. Zum gleichen Ergebnis führt die Angabe des BAFU, wonach die externen Umweltkosten pro Passagier und Flugkilometer 2,6 Rappen betragen¹². Die rund 8,2 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz fliegen pro Person im Durchschnitt rund 9'800 Kilometer weit im Jahr. Folglich resultieren auch auf diesem Weg externe Umweltkosten von rund 2 Milliarden Franken pro Jahr. Weil die Flugwirtschaft bisher weder CO₂- noch Treibstoff- noch Mehrwertsteuer zahlt, kommen noch einmal 1,7 Milliarden hinzu¹³.

Blick in die Zukunft

Der Direktor des EuroAirport Basel schätzt, dass 2050 die ersten E-Flugzeuge abheben werden¹⁴. Wenn wir noch 30 Jahre zuwarten, brauchen wir keine E-Flugzeuge mehr. Laut Carsten Spohr, CEO der Lufthansa, kommen E-Flugzeuge wegen des hohen Batteriegewichts für Langstreckenflüge gar nicht in Frage¹⁵. Alternativen

Fortsetzung nächste Seite →

Mitgliederversammlung SSF:

Aufgrund der aktuellen Umstände wird die ursprünglich auf den 9. Mai 2020 angesetzte Mitgliederversammlung verschoben.

Die Einladung mit dem neuen Datum folgt später.

tive Treibstoffe anstelle der fossilen stehen bestenfalls in Jahrzehnten zur Verfügung¹⁶.

Die führende medizinische Zeitschrift Lancet nannte die Klimaerwärmung «die grösste Gefahr für die menschliche Gesundheit im 21. Jahrhundert», und das renommierte British Medical Journal bezeichnete die Klimasituation als Notfall, der sofortiges Handeln erfordere, um die Klimaerwärmung unter 1,5 Grad zu halten¹⁷. Wetterextreme, Dürrekatastrophen und Epidemien könnten eine Völkerwanderung auslösen, welche weit über die heutige Migration hinausgeht.

■ Was ist zu tun?

- Ausbau von TGV- und Nachtzügen
- Reduzierung der Kurzstreckenflüge, etwa der täglichen 50 Schweizer Inlandflüge
- CO₂-, Treibstoff- und Mehrwertsteuer auch für den Flugverkehr
- Kostenwahrheit gemäss Verursacherprinzip: Regelmässige, transparente Information durch den Bund zu den externen Kosten des Flugverkehrs (Klima- und Gesundheitsschäden, Wertverluste von überflogenen Immobilien)

Die Zeit läuft uns davon. Wir sind heute von den Zielen des Pariser Klimaabkommens weiter entfernt als je. ■

Hans Göschke, Binningen

Literatur:

- 1 Pomreen W.: WOZ 4.7.2019
- 2 Wanner Heinz: Klima und Mensch, Haupt Verlag 2016
- 3 De Haan P.: Mobilitätsverhalten, Flugverkehr und Klima. Symposium Klimaschutz und Luftverkehr, Bern 27.11.2019
- 4 Kollmuss A.: FLAB Herbst 2019
- 5 Bock I. et al.: Atmospher. Chem. Phys., online 27.6.2019
- 6 CDM: Clean Develop Mechanism, ermöglicht Industrielandern in Klimaprojekte der Dritten Welt zu investieren
- 7 Gehri Ph.: FLAB Frühjahr 2017
- 8 Haagensen Th.: Basler Zeitung 22.11.2019
- 9 Ochsenbein A.: Basler Zeitung 28.11.2019
- 10 Körner Chr.: Oekoskop 2/2017
- 11 Hofstetter P.: NZZ 23.4.2019
- 12 Weinmann B.: Schweiz am Wochenende 25.5.2019
- 13 Müller E.: NZZ 2.12.2019
- 14 Suhr M.: Basellandschaftl. Zeitung 23.11.2019
- 15 Spohr C.: Basler Zeitung 21.8.2019
- 16 Brunner F., Nipkow F.: FLAB Herbst 2019
- 17 Editorial Brit. Med. J. 27.10.2018

Die ÄrztInnen für Umweltschutz warben vor 20 Jahren für Temporeduktionen von 10% im Strassenverkehr, als Sofortmassnahme gegen Lärm, Luftverschmutzung und schwere Unfälle. Angesichts des zunehmenden Luftverkehrs braucht es heute wieder Gegensteuer, z.B. die Öffnungszeiten der Flughäfen beschränken. Konkret könnte das heissen: eine um 10% verkürzte Betriebsdauer der Landesflughäfen und flugfreie Wochenende für die Regionalflugplätze. Wir meinen: nicht von Elektrofliegern im Jahr 2050 reden, sondern von heute realisierbaren Massnahmen. Wir brauchen Etappenziele, Schritte in die richtige Richtung, an denen im Jahr 2020 die Trendumkehr sichtbar wird. Die Flugticketabgabe ist so ein Ziel, ruhigere Nächte und erholsame Wochenende ein weiteres.

Reiner Bernath
ÄrztInnen für Umweltschutz Schweiz
www.aefu.ch

Aéroport de Genève – Initiative acceptée!

La question de la croissance effrénée de l'Aéroport de Genève préoccupe les riverain-e-s et les associations environnementales depuis de nombreuses années. C'est pour cela qu'en 2016, elles ont décidé de se regrouper sous la bannière de la CARPE (Coordination pour un aéroport respectueux de la population et de l'environnement).

Une coordination qui s'est rapidement mise au travail. La même année, elle lance son initiative intitulée «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève» déposée quelques mois plus tard avec de plus de 15'000 signatures. Cette initiative veut inscrire l'aéroport dans la Constitution genevoise et permettre une meilleure prise en compte des revendications des riverain-e-s et des aspects environnementaux dans la politique aéroportuaire genevoise.

Signe sûr que cette initiative n'allait pas dans le sens prévu par la majorité de la classe politique, le processus parlementaire va prendre plusieurs années. En février 2015, le Grand Conseil de Genève décide d'opposer un contre-projet à l'initiative de la CARPE. Ce contre-projet ne reprend pas du tout les revendications de la CARPE et fige la situation actuelle, insatisfaisante au vu de la croissance prévue (25 millions de passagers en 2030, contre 18 millions en 2019) et des nuisances qu'elle engendrerait. Après ces péripéties législatives, la votation a enfin été agendée au 24 novembre 2019.

La campagne a été lancée officiellement en automne 2019 avec un comité de soutien fort de plus de 25 associations et partis. Pour convaincre la population genevoise d'accepter l'initiative de la CARPE et de rejeter le contre-projet, le comité a sorti les grands moyens: conférence de presse, plusieurs stands dans différentes communes genevoises, publicité dans les journaux, dans les transports publics et dans les cinémas... Une campagne qui a pu être réalisée grâce à l'engagement massif des associations membres de la CARPE! Un engagement encore plus exemplaire au vu des moyens mis par nos adversaires et leur communication simpliste, à la limite du mensonger.

Au matin du 24 novembre, la tension était palpable car l'issue du scrutin était pour le moins incertaine. Les cris de joie à 12h05 après les premiers résultats presque définitifs (95% des bulletins dépouillés) n'étaient que plus grands. Le reste de la journée a disparu dans le tourbillon des félicitations et les réponses aux nombreux médias venus couvrir l'événement.

Passé ce beau moment, il a fallu néanmoins se remettre à l'ouvrage. Si l'article constitutionnel obtenu par l'initiative est une base pour freiner les ardeurs de l'aéroport, seule une loi et son application permet d'avoir un projet qui tiennent la route. La loi qui régit l'aéroport, notamment, rendue obsolète par cette votation, doit être révisée rapidement. La CARPE a donc demandé dès les résultats connus un rendez-vous avec le Conseil d'Etat pour faire valoir ses revendications.

La CARPE demande une véritable refonte de la gouvernance de l'aéroport, pour une démocratisation de son fonctionnement de l'aéroport, comme le demandait l'initiative. Reste à savoir comment.

Aujourd'hui, une commission -consultative- pour la lutte contre les nuisances du trafic aérien (CCLNTA), doit notamment trouver des solutions concertées pour un développement harmonieux de l'aéroport. Elle est placée sous le contrôle de l'aéroport et les communes y sont très peu représentées. Un autre levier important est la convention d'objectifs, qui fixe tous les 5 ans les grandes lignes de la politique aéroportuaire genevoise. C'est un outil essentiel pour la gouvernance de l'aéroport mais qui est aujourd'hui acceptée par le Conseil d'Etat seul, sans passage par le Grand Conseil ou par une consultation démocratique plus large.

Plus pragmatiquement, des solutions doivent encore être trouvées concernant les horaires des vols. Les décollages doivent aujourd'hui normalement cesser à 22h, mais les exceptions sont légions et quasi-normalisées. S'y ajoute la question de la pollution environnementale de l'aéroport, qui reste un des principaux pôles d'émissions de particules fines du canton.

Voici une partie des revendications que la CARPE défendra cette année. En parallèle, nous continuerons nos différentes actions de sensibilisation auprès de la population genevoise pour montrer l'impact de l'aviation sur notre territoire et, de façon plus large, sur le climat. ■

Genfer Flughafen – Initiative angenommen!

Seit Jahren beschäftigt das Problem des unbremsten Wachstums des Genfer Flughafens die Anwohnenden und die Umweltverbände. 2016 gründeten sie deshalb die «Koordination für einen Flughafen, der Rücksicht auf Bevölkerung und Umwelt nimmt» – kurz: CARPE.

Die Gruppierung machte sich unverzüglich an die Arbeit: Noch im selben Jahr lancierte sie die Initiative «Für eine demokratische Steuerung des Flughafens Genf», die sie nur wenige Monate später mit über 15'000 Unterschriften einreichte. Die Initiantinnen und Initianten wollten, dass der Flughafen Eingang in die Genfer Verfassung findet und damit die Anwohnerbedürfnisse sowie Umweltaspekte in der Genfer Flughafenpolitik mehr Gewicht erhalten.

Dass der damit ausgelöste parlamentarische Prozess mehrere Jahre in Anspruch nahm, verweist darauf, dass die Initiative dem Grossteil der Politikerinnen und Politiker nicht in den Kram passte. Im Februar 2015 verabschiedete der Genfer Grosse Rat denn auch einen Gegenvorschlag zur CARPE-Initiative. Es nahm die Forderungen der CARPE in keiner Weise auf, sondern zementierte vielmehr die im Hinblick auf das prognostizierte Wachstum (25 Millionen Passagiere im Jahr 2030 gegenüber 18 Millionen 2019) unbefriedigende Situation und die damit verbundenen Beeinträchtigungen. Nach zähen gesetzgeberischen Verhandlungen wurde die Abstimmung schliesslich auf den 24. November 2019 festgelegt.

Die Abstimmungskampagne wurde im Herbst 2019 offiziell lanciert, mit einem Unter-

stützungskomitee aus über 25 Vereinen und Parteien. Der CARPE-Vorstand scheute keinen Aufwand, um die Genfer Bevölkerung zur Annahme seiner Initiative und zur Ablehnung des Gegenvorschlags zu bewegen: Medienkonferenz, Standauftritte in verschiedenen Genfer Gemeinden, Anzeigen in den Zeitungen, in den öffentlichen Verkehrsmitteln und in den Kinos... Zustande kam die Kampagne nur dank dem ungeheuren Einsatz der CARPE-Mitgliedervereinigungen! Ein mehr als vorbildliches Engagement angesichts der von der Gegenseite angebotenen Mittel und ihrer simplen, ja fast irreführenden Kommunikation.

Am Morgen des 24. Novembers war die Anspannung mit Händen zu greifen, denn das Resultat des Urnengangs war alles andere als vorgegeben. Die Jubelrufe um 12 Uhr 05 bei der Verkündung der ersten praktisch endgültigen Resultate (95 Prozent der Stimmen waren ausgezählt), erschallten umso lauter. Der Rest des Tages ging in Beglückwünschungen und im Beantworten der Fragen aller Medien unter, die über das Ereignis berichten wollten.

Nach dem freudvollen Moment aber hiess es zurück an die Arbeit. Zwar bildet der mit der Initiative eingeführte Verfassungsartikel eine Grundlage, um dem Tatendrang des Flughafens Paroli zu bieten, aber für ein konsistentes Projekt braucht es ein Gesetz und dessen Umsetzung. Insbesondere muss das mit der Abstimmung häufig gewordenen Flughafengesetz unverzüglich revidiert werden. Unmittelbar nach Bekanntgabe der Abstimmungsergebnisse verlangte die CARPE denn auch eine Unter-

stützung mit dem Staatsrat, um ihren Forderungen Nachdruck zu verleihen.

Die CARPE fordert ein komplettes Überdenken der Flughafenregulierung im Sinn einer Demokratisierung des Flughafenbetriebs, wie es die Initiative verlangte. Es bleibt abzuwarten, wie.

Im Moment soll eine (Konsultativ-)Kommission zur Bekämpfung der Fluglärmissionen (CCLNTA) breit abgestützte Lösungen für eine harmonische Flughafenentwicklung ausarbeiten. Sie untersteht der Kontrolle des Flughafens; die Gemeinden sind darin kaum vertreten. Ein weiterer wichtiger Hebel ist die Zielvereinbarung, die alle fünf Jahre die Eckpunkte der Genfer Flughafenpolitik festlegt. Sie ist ein entscheidendes Element der Flughafenregulierung, gelangt aber weder vor den Grosse Rat noch in eine breitere demokratische Vernehmlassung und bedarf bloss der Zustimmung des Staatsrats.

Auf ganz pragmatischer Ebene geht es um die künftigen Flugbetriebszeiten: Im Prinzip müssten heute die Starts vor 22 Uhr erfolgen, aber die unzähligen Ausnahmen sind praktisch zur Regel geworden. Dazu kommt das Problem der Umweltverschmutzung: Der Flughafen ist eine der Feinstaub-Hauptquellen im Kanton Genf.

So weit ein Teil der Forderungen, die von der CARPE dieses Jahr aufs Tapet gebracht werden. Parallel dazu treiben wir unsere Sensibilisierungsaktionen in der Genfer Bevölkerung weiter, um ihr die Auswirkungen des Flugverkehrs auf unser Gebiet und generell auf das Klima zu vergegenwärtigen. ■

