

DZ 4.11.20
**Wunschdenken am
Euro-Airport**

**Euro-Airport zehrt von
Reserven**

Ausgabe vom 29. Oktober

Wer die Podiumsveranstaltung «Back to Cockpit – eine Ausle-geordnung zur Luftfahrt und dem Euro-Airport» der Han-delskammer verfolgte, kam aus dem Staunen nicht heraus. Laut Thomas Haagensen, Europachef von Easyjet, kom-pensiert seine Airline mit 32 Millionen Euro jährlich ihre CO₂-Emissionen vollständig. In der «BaZ» vom 28. Novem-ber 2019 stand jedoch, dass Easyjet damit höchstens einen Fünfzehntel ihrer Klimakosten kompensiert. Gemäss Martin Dätwyler, Direktor der Han-delskammer beider Basel, trägt der Flugverkehr nur 3 Prozent

zur globalen CO₂-Emission bei. Aber CO₂ ist nicht das einzige Klimagas des Luftver-kehrs. In der Wissenschaft wird die CO₂-Emission des-halb mit dem Faktor 2,6 multi-pliziert (CO₂-Äquivalenz). Etwa gleich klimawirksam wie die Klimagase sind zusätzlich die Kondensstreifen. Der EAP veranschlagt in seiner Wirt-schaftsstudie von 2017 mit 186 000 Euro jährlich die Klimakosten seines Flugver-kehrs gemäss Empa-Studie von 2010 um rund das 50-Fache zu tief. Laut EAP-Direktor Matthis Suhr wird der EAP in drei Jahren klimaneutral sein, doch Alternativen zu Kerosin sind in weiter Ferne. Im bz-Interview vom 23. November 2019 erklärte Herr Suhr: «Ich schät-ze, 2050 wird das erste E-Flug-zeug im Publikumsverkehr abheben.» Das gelobte Cor-sia-Projekt der IATA (Carbon offsetting and reduction scheme of international avia-tion) will die CO₂-Emission des Flugverkehrs gar nicht reduzie-ren, sondern nur konstant halten auf dem Niveau von 2020, obligat erst ab 2027. Der einzige Vertreter der Flug-

hafen-Anrainer, Renato Rossi vom Schutzverband, zeigte, dass gemäss EAP die Zahl lauter Überflüge mit mehr als 70 Dezibel in Allschwil von 22 bis 6 Uhr seit 2012 von 194 auf 1654 jährlich zugenommen hat. Die beste Lösung: eine Nachtflugsperre am EAP von 23 bis 6 Uhr wie in Zürich.
**Madeleine Göschke-Chiquet,
alt Landrätin, Binningen**