

- Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit
- Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable
- Coalizione Traffico aereo, Ambiente e Salute

FLA B

Seite 4
Neues von der Klimapolitik

FRISCHE
LUFT
ALS
BÜRGERRECHT

Editorial

Wir stehen vor einer historischen Transformation, ähnlich, wie zuvor die Industrialisierung oder die Digitalisierung. Um die Klimakrise zu lösen, muss nämlich das Energiesystem grundlegend umgebaut werden. Selbstverständlich nicht nur bei uns, sondern weltweit. Und dieser Umbau hat schon längst begonnen, hierzulande allerdings immer noch zu zögerlich. Dabei wäre gerade die Schweiz als führender Wissenschafts- und Technologiestandort prädestiniert dazu, eine führende Rolle zu übernehmen und zum Vorbild für die Energiewende zu werden.

Die Gletscher-Initiative, welche in der Frühjahrssession im Nationalrat beraten wurde, fordert netto null Emissionen bis 2050. Sie will die Ziele des Pariser Klimaabkommens in der Verfassung verankern und die Schweiz auf Klimakurs bringen. Sie verlangt eigentlich etwas Selbstverständliches. Zudem sind wir völkerrechtlich verpflichtet, die Klimaziele des von uns unterzeichneten Pariser Abkommens einzuhalten.

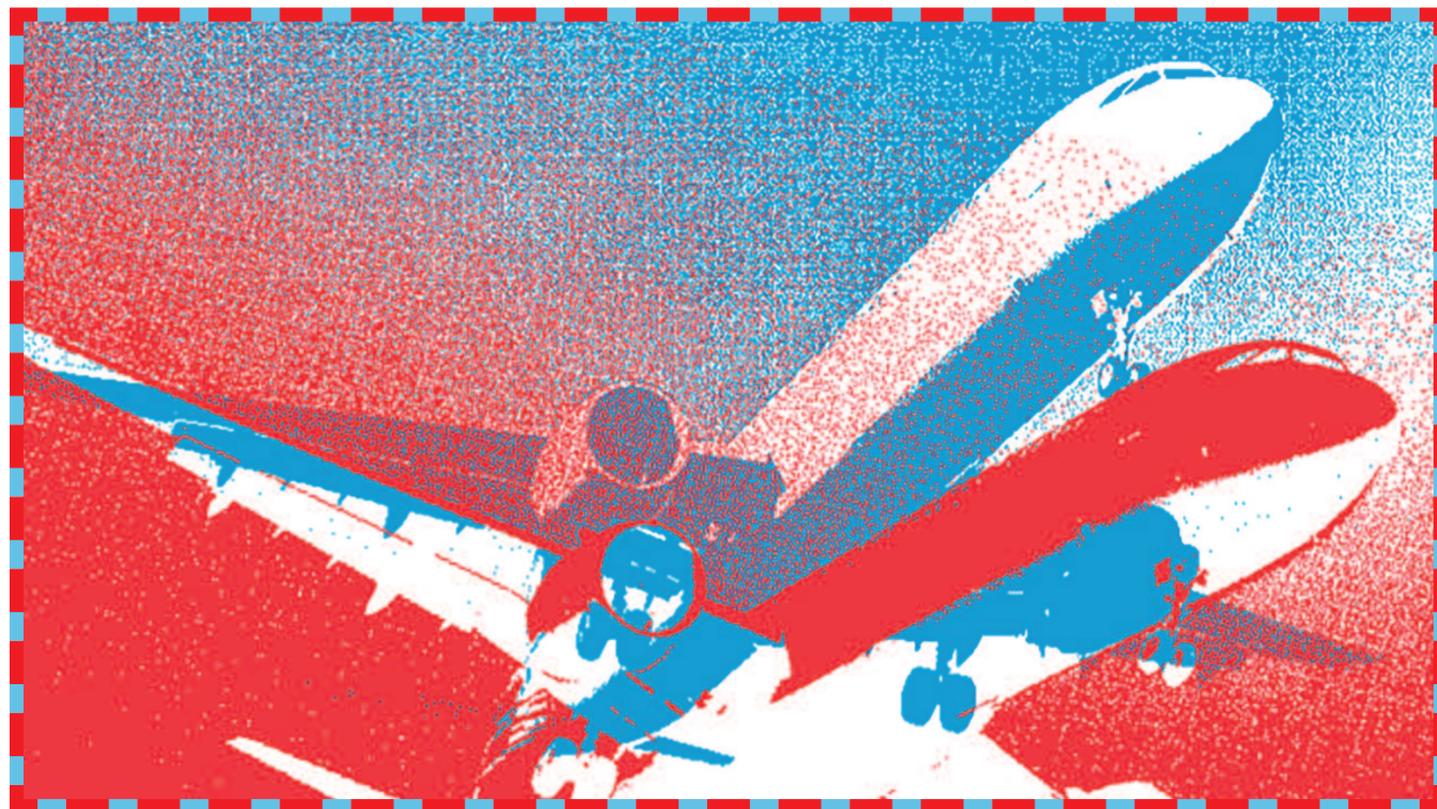
Das Ziel ist also klar: Wir müssen so schnell wie möglich weg von Öl und Gas, das ist unsere einzige Chance. Dabei sind die Industrieländer als allererste in der Pflicht. Der CO₂-Ausstoss pro Person beträgt in der Schweiz satte 23 t pro Jahr! Bewohner:innen von Burkina Faso, Uganda oder Äthiopien verursachen hingegen nur 100 kg/Jahr pro Kopf. Wir gehören also zu einer privilegierten Minderheit, die aber die Hauptverantwortung an der Klimaerwärmung trägt.

Besonders eindrücklich manifestiert sich diese Tatsache beim Flugverkehr. Die Schweiz ist ein Land der Vielflieger: Wir fliegen doppelt so oft wie unsere Nachbarn. Weltweit sind aber weniger als 20% schon einmal geflogen. Corona hat die Fluglust vorübergehend gebremst, die Tendenz ist jetzt leider wieder klar steigend.

Es ist also an uns, jetzt voranzuschreiten bei der Dekarbonisierung. Mir gefällt darum das klare und deutliche Bekenntnis der Initiative, vollständig aus den fossilen Energien mit einem linearen Absenkpfad auszusteigen. Wir dürfen jetzt keine Zeit mehr verlieren mit halben Sachen!



Priska Seiler Graf
Nationalrätin
Co-Präsidentin KLUG



«Das Ohr schläft nie»

Martin Rösli ist Professor für Umweltepidemiologie am Schweizerischen Tropen- und Public-Health-Institut und Mitglied der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (EKLK). In diesem Interview spricht er über die Folgen von Lärm für die Gesundheit und die neuen Empfehlungen der EKLK zu den Lärmgrenzwerten.

Martin Rösli, was gilt als Lärm?

Lärm ist definiert als unerwünschtes Geräusch. Das beinhaltet immer eine Wertung: Der Autoposer, der das Gaspedal durchdrückt, empfindet das Geräusch als Sound. Fahre ich daneben auf dem Velo, empfinde ich es als Lärm.

Wie entscheidend ist die Lautstärke?

Der Pegel spielt eine grosse Rolle. Aber auch andere Faktoren stören: Hat man den Lärm selber unter Kontrolle? Kommt er unerwartet? Letzteres könnte erklären, warum Fluglärm bei gleichem Pegel als viel störender empfunden wird als Bahn- oder Strassenlärm. Eine Hypothese in Bezug auf den Fluglärm ist zudem, dass Lärm als bedrohlicher wahrgenommen wird, wenn er von oben kommt. Und Lärm ist störender, je mehr so genannte Informationen er enthält: Stimmen, bei denen man Wörter heraushören kann, stören tendenziell mehr, als Geräusche, die als Rauschen wahrgenommen werden.

Laut Bundesamt für Umwelt sind in der Schweiz 75'000 Menschen tagsüber und 24'000 nachts schädlichem oder lästigem Fluglärm ausgesetzt. Welche Kriterien gelten, damit dieser Lärm als schädlich oder lästig gilt?

Diese Zahlen beziehen sich auf den Immissionsgrenzwert: Die Betroffenen sind Werten ausgesetzt, die diesen Grenzwert überschreiten. Aber

recht viele Leute fühlen sich unterhalb der Grenzwerte belästigt und auch gesundheitliche Auswirkungen treten unterhalb der Grenzwerte auf. Neue Studien zeigen, dass es für die Gesundheit keine untere Schwelle gibt. Das Risiko steigt über den ganzen Bereich mit zunehmendem Lärm kontinuierlich an. Jede Lärmreduktion, auch unterhalb vom Grenzwert, ist also ein Vorteil für die Gesundheit.

Von welchen gesundheitlichen Folgen sprechen wir?

Am besten untersucht sind Auswirkungen auf das Herz-Kreislauf-System, weiter gibt es zunehmend Hinweise auf Diabetes und Übergewicht. Das klingt im ersten Moment vielleicht überraschend. Aber Lärm ist ein Stressfaktor: Bei einer Stressreaktion steigen Puls und Blutzucker an, um Energie zum Fliehen oder Kämpfen freizusetzen. Sind diese Werte dauerhaft erhöht, kann das langfristig Diabetes verursachen. Chronischer Lärm beeinflusst zudem die Lebensqualität und kann zu Depressionen führen. Die subjektive Lärmbelästigung und die Gesundheit sind übrigens unabhängig voneinander.

Lärm macht also auch krank, wenn man ihn nicht als störend empfindet?

Viele denken, man könne sich an Lärm gewöhnen. Das stimmt nur teilweise. Schläft man an einem ungewohnten Ort, wacht man oft wegen unbekanntem Geräuschen auf. Das ist gut, es könnte etwas passiert sein. Ist man länger dort, wacht man nicht mehr auf. Doch die Gewöhnung ist nur scheinbar: Würde man die Hirnwellen oder den Puls messen, hätte sich nichts verändert, denn das Ohr schläft nie.

Unterscheidet sich der Effekt von Fluglärm mit den Lärmspitzen gegenüber dem Effekt

vom eher gleichmässigen Strassenlärm?

Das würde man erwarten. In unseren Studien haben wir das aber nicht konsistent gesehen. Für Herzkreislauferkrankungen sind die Zusammenhänge mit Strassenlärm am stärksten und mit Fluglärm interessanterweise am geringsten. Also genau umgekehrt zur Lärmbelästigung. Ein möglicher Grund ist, dass die Effekte aufgrund einer gewissen Nachtflugsperrung in der Schweiz geringer sind. Auf Diabetes und Lebensqualität hat Fluglärm hingegen eher stärkere Einflüsse als Strassenlärm. Da spielt vielleicht der Lärm am Tag eine wichtigere Rolle. Was wir ebenfalls gesehen haben: Bei Lärmspitzen können akut Todesfälle auftreten. Wer sich sehr ärgert, kann einen Herzinfarkt erleiden. Fluglärm kann einen ähnlichen Effekt haben.

Kommen wir nochmal zurück zu den Grenzwerten. Wie werden sie berechnet?

Die jetzigen Grenzwerte in der Schweiz stammen aus den 80er-Jahren. Es wurde betrachtet, ab welchem Pegel sich ein substanzieller Anteil der Leute belästigt fühlt. Gesundheitsstudien gab es damals praktisch keine. Die Weltgesundheitsorganisation WHO hat vor vier Jahren die gesundheitlichen Wirkungen systematisch erhoben: Sie hat festgelegt, wie viel Risiko für verschiedene Gesundheitseffekte akzeptabel ist. Zum Beispiel darf das Risiko für eine Herzerkrankung durch Lärm um nicht mehr als fünf Prozent ansteigen. Das ergibt beim Strassenlärm einen gewichteten Durchschnittspegel über 24 Stunden von 53 Dezibel, was tagsüber einem Wert von 51 Dezibel und nachts 45 Dezibel entspricht. Beim Fluglärm liegt der WHO-Richtwert aufgrund der grossen Störwirkung etwas tiefer – 40 Dezibel in der Nacht und 43 Dezibel am Tag.

Fortsetzung: «Das Ohr schläft nie»

Aktuelle Immissionsgrenzwerte für Fluglärm in der Lärmschutzverordnung

	Tag 06-22 Uhr	1. Nachtstunde 22-23 Uhr	2. und 3. Nachtstunde 23-24 Uhr und 05-06 Uhr
Wohngebiete (Zone 2)	60 dB	55 dB	50 dB
Wohn- und Gewerbegebiete (Zone 3)	65 dB	55 dB	55 dB

Welchen Unterschied macht der Ort der Lärmbelastung aus?

Wir kennen in der Schweiz vier Empfindlichkeitszonen: Die Zone 1 ist sehr lärmempfindlich und gilt als Erholungszone. Die meisten Orte liegen in den Zonen 2 und 3, wobei Zone 2 reine Wohnzone und Zone 3 eine gemischte Zone ist. Zone 4 ist Industriegebiet. Der Strassenlärmgrenzwert in Zone 3 beträgt 65 dB am Tag und 55 dB in der Nacht. In Zone 2 sind die Grenzwerte je 5 Dezibel tiefer, aber immer noch deutlich höher als von der WHO vorgeschlagen.

Sie sind Mitglied der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung. Das Fachgremium hat im Dezember 2021 in einem Bericht empfohlen, die Lärmgrenzwerte für Strassen-, Eisenbahn- und Fluglärm in der Schweiz zu verschärfen. Konkret geht es nur um wenige Dezibel, warum macht das einen Unterschied?

Das klingt nach wenig, aber drei Dezibel entsprechen physikalisch einer Halbierung des Verkehrs. Und man darf nicht vergessen: Wird es nah an der Strasse um drei Dezibel leiser, wird es auch weiter weg um drei Dezibel leiser. Dasselbe gilt für den Flugverkehr: Fliegen nur noch halb so viele Flugzeuge oder fliegen sie doppelt so weit entfernt, nimmt der Lärm ebenfalls um drei Dezibel ab.

drei Dezibel weniger entsprechen physikalisch einer Halbierung des Verkehrs

Für den Flugverkehr schlagen Sie gar sechs Dezibel Lärminderung vor, das bedeutet also noch einmal eine Halbierung?

Ja, oder leisere Flugzeuge. Neu ist weiter, dass der Grenzwert am Morgen während einer zusätzlichen Stunde eingehalten werden muss. Wacht eine Person mitten in der Nacht wegen eines Ereignisses auf, ist sie in der Regel so müde, dass sie gleich wieder einschlafte. Erwacht jemand am Morgen, schläft er schlechter wieder ein, weil der Schlafdruck nicht mehr so gross ist. Darum sind die Morgenstunden besonders kritisch.

Als dritte Stossrichtung empfiehlt der Bericht, dass keine Unterschiede mehr zwischen den Grenzwerten für Wohngebiete und gemischten Wohn- und Gewerbebezonen gemacht werden sollen.

Das ist eine Frage der Fairness: Wir sind der Meinung, dass alle Wohngebiete denselben Schutz verdienen.

Welche weiteren wichtigen Empfehlungen macht der Bericht?

Bisher besagten die Richtlinien, der Lärm müsse in der Mitte des offenen Fensters gemessen werden. So gab es natürlich Schlaumeier, die auf Fenster verzichtet haben, um keinen Grenzwert

einhalten zu müssen. Neu muss der Grenzwert an der Stelle eines Gebäudes eingehalten werden, wo es den meisten Lärm gibt.

Die Empfehlungen der Kommission sind an den Bundesrat gerichtet. Wie sollte er Ihrer Meinung nach darauf reagieren?

Es ist wichtig, dass der Bundesrat dieses heisse Eisen anfasst. In einem Bereich, in dem sich so viel verändert hat, ist es normal, nach 30 oder 40 Jahren über die Bücher zu gehen.

Wo sehen Sie die grössten Herausforderungen bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen?

Es braucht eine gute Lösung, damit die Bevölkerung langfristig vor Lärm geschützt wird, ohne dass absurde Einzelfälle entstehen. Letztlich ist es wichtig, an der Quelle anzusetzen: Mit leichteren Autos und leiseren Pnues könnte man viel erreichen. Die Technik ist vorhanden, aber es gibt zu wenig Anreize. In Städten und Dörfern sind Temporeduktionen ein effektives Mittel. Mit diesen drei Massnahmen lässt sich der Strassenlärm um 10 Dezibel reduzieren. Das ist deutlich mehr als die geforderte Verschärfung der Grenzwerte.

Welche konkreten Massnahmen könnten für den Flugverkehr ergriffen werden?

Dort ist es – auch aus anderen Gründen – in erster Linie einmal wichtig, dass der Flugverkehr reduziert wird. Und wenn geflogen wird, dann mit vollen Flugzeugen. Technisch gibt es Grenzen: die Flugzeuge sind bereits viel leiser geworden.

Und was kann gegen lästigen Schienenlärm getan werden?

Es wurde bereits viel unternommen – das Anpassen der Bremsen bei Güterzügen hatte einen grossen Effekt. Grundsätzlich ist das Potenzial an der Quelle weniger gross. Weil das Gleis ein separater Korridor ist, den man nicht kreuzt, ist die Installation von Lärmschutzwänden weniger problematisch. Bei Strassen hingegen sind sie nur als letztes Mittel in Betracht zu ziehen, weil sie den Raum unattraktiv machen. Den grössten Spielraum für Massnahmen an der Quelle gibt es also beim Strassenlärm, der ja wirklich das Nummer-1-Problem ist.

Yves Chatton
Geschäftsführer der KLUG

Den neuen Bericht der EKLB zu den Lärmgrenzwerten finden Sie hier:
www.eklb.admin.ch

L'interview en français se trouve sur notre site internet:
www.cesar-klug.ch

Unsägliche Teilrevision des Umweltschutzgesetzes bezüglich Fluglärm

Im vierten Quartal 2021 hat der Bund eine Teilrevision des Umweltschutzgesetzes in die öffentliche Vernehmlassung geschickt. Während die EKLB (Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung, eine selbständige ausserparlamentarische Fachkommission des Bundes) zur gleichen Zeit Empfehlungen für eine Verschärfung der Lärmschutzbestimmungen herausgegeben hatte, strebt der Bundesrat beim Fluglärm das Gegenteil an.

Im Erläuterungstext zur vorgesehenen Teilrevision ist Folgendes festgehalten:

«Mit der vorliegenden Gesetzesänderung sollen raumplanerische Zielsetzungen mit dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm besser abgestimmt werden. Die lärmrechtlichen Kriterien für Baubewilligungen sollen klarer formuliert und damit die Rechts- und Planungssicherheit erhöht werden.»

Die vorgesehenen Änderungen bedeuten für die von Fluglärm stark betroffene Bevölkerung de facto eine Aufhebung des Lärmschutzes: Der Bundesrat soll die Kompetenz erhalten, bei Neubauten in Wohngebieten mit Fluglärm weniger strenge Lärmschutzvorschriften festzulegen. Derzeit gilt, dass für die Baubewilligung die Immissionsgrenzwerte in Innenräumen mittels Schutzmassnahmen eingehalten werden müssen (auf Kosten der Eigentümerschaft). Künftig soll gar verdichtetes Bauen erlaubt sein, auch wenn die Immissionsgrenzwerte überschritten und nur noch die Alarmwerte eingehalten werden.

Für die Lärmgrenzwerte werden einzelne Lärmereignisse über einen bestimmten Zeitraum nach einer komplexen, logarithmischen Formel in einen Dauerschallpegel umgerechnet. Die Lärmschutzverordnung sieht in der normalen Wohnzone bei Fluglärm folgende Grenzwerte vor:

Mit der vorgesehenen Teilrevision dürfte künftig der Fluglärm im Dauerschall tagsüber bis 4.9 dB und nachts bis 9.9 dB lauter sein – selbst im Schlafzimmer. Hierzu gilt anzumerken, dass je nach Berechnungsformel eine zahlenmässige Verdoppelung der einzelnen Lärmereignisse den Dauerschallpegel nur um 3 bzw. 4 dB erhöht! Auch gilt darauf hinzuweisen, dass sich bei einer Steigerung eines einzelnen Lärmereignisses um 10 dB die physisch wahrgenommene Lärmintensität verdoppelt!

Für die von Fluglärm stark betroffene Bevölkerung entfällt mit der bundesrätlichen Ausnahmeregelung auch der Anspruch auf einen nah gelegenen Aussenraum, wo die Planungswerte (wenn auch nur zu Tagesstunden!) eingehalten werden. Damit wird die bestehende Ungleichbehandlung unter den Betroffenen von Zug-, Strassen- und Fluglärm noch weiter verschärft.

Weil der Bundesrat wirtschaftliche Interessen (Luftfahrt- und Raumentwicklung) zunehmend über die Volksgesundheit stellt, wird nicht mehr die Bevölkerung vor Lärmbelastung geschützt, sondern umgekehrt der Lärm vor der Bevölkerung. Nun sind die Parlamentarier*innen als gewählte Volksvertretung in der Pflicht, diese Aufweichung des Lärmschutzes zu verhindern und den Empfehlungen der EKLB Nachdruck zu verleihen!

Katrin Joos Reimer
Präsidentin Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen

Grenzwerte bei Fluglärm in Wohngebieten

	Tag 06-22 Uhr	1. Nachtstunde 22-23 Uhr	2. und 3. Nachtstunde 23-24 Uhr und 05-06 Uhr
Immissionsgrenzwert	60 dB	55 dB	50 dB
Alarmwert	65 dB	65 dB	60 dB



In ihrer Stellungnahme hat die Koalition KLUG die Revision des Umweltgesetzes abgelehnt. Sie forderte auch, dass die Empfehlungen der EKLB berücksichtigt werden und dass Massnahmen an der Lärmquelle ergriffen werden, wie z.B. eine Verlängerung der Nachtruhe.



KLUG
CESAR
COTAS

Coalition
environnement et santé
pour un transport aérien
responsable

www.cesar-klug.ch

Initiative Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève: quels résultats ?

Le 28 janvier dernier, deux ans après l'acceptation de l'initiative Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève par plus de 56% des votants et des votantes genevois-e-s, le Grand Conseil a finalement adopté une révision de la loi sur l'aéroport. La CARPE, la Coordination régionale pour un Aéroport urbain Respectueux de la Population et de l'Environnement, était à l'origine de cette initiative qui demandait une limitation des nuisances sonores et environnementales de l'aéroport de Genève.

L'objectif de l'initiative Pour un pilotage démocratique était de repenser le développement prévu pour l'aéroport de Genève en considérant son caractère urbain. Près de 40'000 personnes vivent en effet dans les communes qui jouxtent directement l'aéroport et sont de ce fait exposées au bruit et à la pollution. Avant que la pandémie ne frappe, il était prévu que l'aéroport accueille 25 millions de passager-e-s en 2030. Atteindre ce nombre impliquerait 650 décollages ou atterrissages par jour à Genève. Cela représente un mouvement toutes les 90 secondes. Ce projet d'exploitation de plus en plus intensive de l'aéroport bafoue à la fois la qualité de vie des habitant-e-s de la région et la protection de l'environnement. L'initiative avait ainsi pour but de replacer les problématiques sociales et environnementales au centre du débat sur l'aéroport. Il s'agissait aussi de donner voix au chapitre aux communes genevoises et à leurs habitant-e-s à propos d'un établissement appartenant certes au Canton de Genève, mais dont les lignes directrices sont principalement définies à Berne. A la surprise de la classe politique genevoise, le contre-projet alibi a été retoqué et l'initiative plébiscitée, en particulier dans la région directement concernée et en ville de Genève.

Introduction de mécanismes contraignants

Après plusieurs temps de négociations, le Grand Conseil genevois a finalement adopté, en janvier dernier, une révision de la loi sur l'aéroport. La situation urbaine ainsi que le caractère public de ce dernier sont enfin précisés dans la loi et la limitation du bruit, des pollutions atmosphériques et des émissions de gaz à effet de serre devient l'une des missions de l'établissement. Ce n'est pas qu'une déclaration d'intention: dans la con-

vention d'objectifs que le Conseil d'Etat passe tous les cinq ans avec l'aéroport, celui-ci fixera les mesures adéquates pour restreindre les nuisances sonores et environnementales.

L'un des éléments les plus significatifs obtenus dans cette révision de la loi est la limitation de la charge nocturne. La convention d'objectifs doit prévoir comment, entre 22h et minuit, les mouvements d'avions qui ne sont pas dotés des meilleures performances acoustiques, tout comme ceux de courte distance pour lesquels des modes de déplacement alternatifs existent, seront limités. Enfin, l'obligation pour l'aéroport de fournir une analyse de la desserte aérienne constitue une belle avancée. Grâce à cela, il sera possible de connaître les destinations, les horaires, les compagnies aériennes et les types et les classes d'avions utilisés pour chaque tranche horaire. Cela permettra à la CARPE, et à toutes les autres associations qui s'investissent pour une limitation des nuisances dues à l'aviation, d'avoir une image plus claire de l'utilisation réelle de l'aéroport de Genève, tournée sur le low cost, et de pouvoir demander des comptes.

Mise en œuvre de l'initiative: quels enjeux?

Les éléments obtenus grâce à l'initiative Pour un pilotage démocratique représentent finalement une belle victoire pour celles et ceux qui ont à cœur la préservation de l'environnement et du bien-être des riverain-e-s de l'aéroport de Genève. Cependant, le travail de la CARPE en rapport avec cette initiative n'est pas terminé. La mise en œuvre de la loi nécessitera encore des efforts pour l'Etat, en particulier concernant les mouvements après 22h. Les données qui figureront dans l'analyse de la desserte aérienne représentent, elles aussi, un enjeu important. Plus les statistiques seront précises et exhaustives, plus la transparence vis-à-vis de l'exploitation de l'aéroport sera garantie. Ainsi, la CARPE ne manquera pas de suivre de près la mise en œuvre de la nouvelle loi sur l'aéroport en considérant toujours avant tout les enjeux sociaux et environnementaux qui relèvent de l'établissement.

Mathilde Foehr
Coordinatrice de la CARPE

Der klimaschädlichste Sektor der Schweiz

In der FLAB vom Frühjahr 2021 hatten wir euch darüber informiert, dass die Auswirkungen des Flugverkehrs auf das Klima nicht auf CO₂-Emissionen beschränkt sind. Auch andere Schadstoffe – etwa Wasserdampf oder Stickoxide – beeinflussen das Klima. Nach neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen sollten die CO₂-Emissionen mit einem Faktor von 3 gewichtet werden, um die gesamten Klimaauswirkungen des Flugverkehrs zu widerspiegeln¹. Demnach emittierte der Luftverkehr im Jahr 2019 11% der CO₂-Emissionen, war aber für 27% der inländischen Klimawirkung verantwortlich. Damit ist er der klimaschädlichste Sektor unseres Landes. Diese Information wurde kürzlich vom Bundesrat in seiner Antwort auf eine parlamentarische Interpellation bestätigt².

¹ Neu U (2021) Die Auswirkungen der Flugverkehrsemissionen auf das Klima. Swiss Academies Communications 16 (3)

² Interpellation (21.4259) von Franziska Ryser: Wie schädlich sind die Flugemissionen wirklich? Berücksichtigung der Nicht-CO₂-Emissionen mit einem Emissionsgewichtungsfaktor

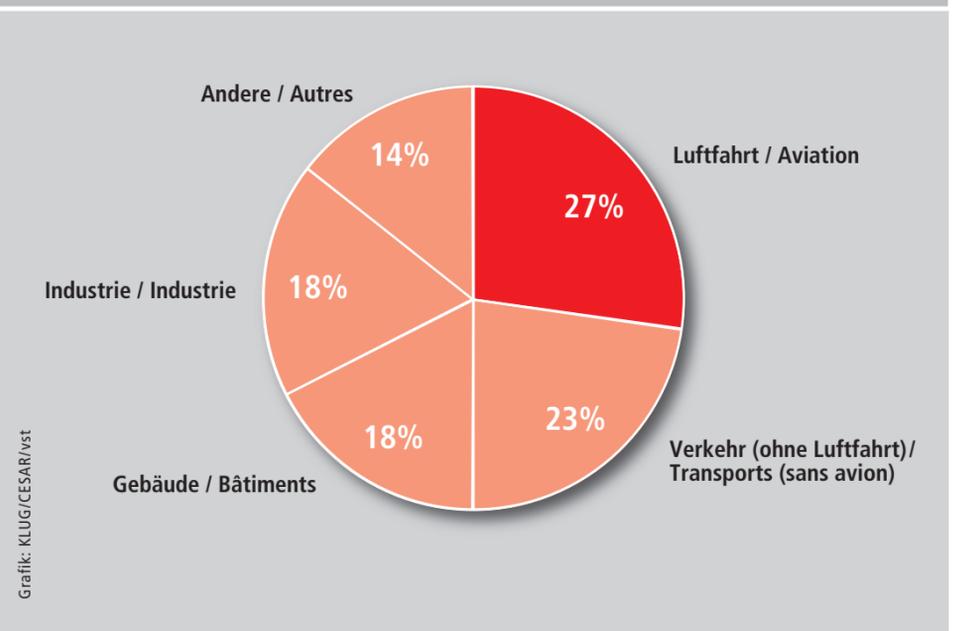
Secteur le plus polluant de la Suisse

Dans le FLAB du printemps 2021, nous vous avons informé que l'impact climatique du transport aérien ne se limite pas aux émissions de CO₂. D'autres composants tels que la vapeur d'eau ou les oxydes d'azote affectent aussi le climat. Selon les connaissances scientifiques les plus récentes, il convient de pondérer les émissions de CO₂ par un facteur de 3 afin de refléter l'impact climatique total de l'aviation¹. En conséquence, le transport aérien a émis 11% des émissions de CO₂ en 2019, mais il était à l'origine de 27% de l'impact climatique de la Suisse. Ce qui en fait le secteur le plus polluant de notre pays. Cette information a été récemment confirmée par le Conseil fédéral dans sa réponse à une interpellation parlementaire².

¹ Neu U (2021) Emissions des transports aériens et leur impact sur le climat. Swiss Academies Communications 16 (3)

² Interpellation (21.4259) de Franziska Ryser: Quelle est la nocivité réelle des émissions de l'aviation? Prendre en compte les émissions autres que le CO₂ avec un facteur de pondération des émissions

Klimaeffekt nach Verursacher² / Impact climatique par secteur² / 2019



Internationale Petition gegen das Greenwashing

Eine von der KLUG unterstützte internationale Petition fordert die Flugbranche und die Behörden auf, das Greenwashing zu beenden und den Flugverkehr zu reduzieren.

Seit Jahrzehnten hält die Luftfahrtbranche mit grossen Marketingkampagnen und ständiger Kommunikation den Mythos einer emissionsfreien Luftfahrt am Leben. Die Vorschläge lassen träumen: saubere Flugzeuge dank Elektromotor oder Wasserstoff; erneuerbare Treibstoffe dank Bio- oder synthetischen Treibstoffen... Wo stehen wir 2022? Das Erwachen tut weh. Keine dieser Technologien wird in der nächsten Zeit in ausreichender Menge verfügbar sein, um die Emissionen des Sektors deutlich zu senken. Derzeit sprechen die Europäische Kommission und der Bundesrat davon, bis 2030 eine Beimischungsquote für erneuerbare Flugtreibstoffe von 5% festzulegen.

Zwar hat sich die Effizienz der Flugzeuge in den letzten Jahren verbessert, doch die positiven Folgen für die Umwelt wurden durch die starke Zunahme des Luftverkehrs zunichte gemacht. Letztlich sind die Emissionen der Branche zwischen 2013 und 2019 um fast 30 Prozent gestiegen.

Aus diesem Grund hat die Koalition KLUG eine internationale Petition der Allianz «Stay Grounded» unterstützt, welche die Behörden auffordert, dem Greenwashing ein Ende zu setzen und den Flugverkehr auf ein klimaver-

trägliches Niveau zu senken. Die Petition wurde im Dezember 2021 den Parlamentsdiensten übergeben.

Denn es ist klar: Die Versprechen der Luftfahrtbranche können nicht eingehalten werden. Die neuen Technologien kommen zu spät, verbrauchen zu viel Energie und werden nicht CO₂-neutral sein. Dazu kommt, dass die beschränkten Ressourcen an erneuerbarer Energie durch Reisen einer privilegierten Minderheit verbraucht werden – weltweit ist nur eine von fünf Personen je in ein Flugzeug gestiegen! Die beschränkten Ressourcen wären zweifellos besser dort investiert, wo ein grösserer Bevölkerungsanteil davon profitiert.

Die neuen Technologien sind zwar von zentraler Bedeutung, um die Klimafolgen der Luftfahrt zu mindern. Doch mit dem stetig wachsenden Flugverkehr werden sie leider zu wenig ins Gewicht fallen. Weitere Informationen, einschliesslich Faktenblätter zu den neuen Technologien, finden Sie auf der Website von «Stay Grounded».

Yves Chatton
Geschäftsführer der KLUG

www.stay-grounded.org/greenwashing

Pétition internationale contre le greenwashing

Une pétition internationale, soutenue par la coalition CESAR, demande au secteur aérien et aux autorités de cesser leur greenwashing et de réduire le trafic aérien.

Cela fait maintenant plusieurs décennies que le secteur aérien alimente le mythe d'une aviation «zéro émission» à coup de campagnes marketing et d'une constante communication à ce sujet. Les promesses font rêver: des avions propres grâce au moteur électrique ou à l'hydrogène; des carburants renouvelables grâce aux biocarburants ou au carburant synthétique... Où en sommes-nous en 2022? Le réveil est douloureux. Aucune de ces technologies ne sera disponible prochainement en quantité suffisante pour réduire significativement les émissions du secteur. Actuellement, la Commission européenne et le Conseil fédéral parlent de fixer un taux de mélange de carburants renouvelables de 5% en 2030.

S'il est vrai que l'efficacité des avions s'est améliorée ces dernières années, les effets bénéfiques sur l'environnement ont été annulés par la forte croissance du trafic aérien. Au final, les émissions de ce secteur ont augmenté de près de 30% entre 2013 et 2019.

C'est la raison pour laquelle la coalition CESAR a soutenu une pétition internationale de l'alliance «Stay Grounded», qui demande aux autorités de mettre fin au greenwashing et de réduire le trafic aérien à un niveau compatible avec les objectifs climatiques. La pétition a été remise

aux services du parlement en décembre 2021.

Le constat est simple: les promesses de la branche aéronautique ne seront pas tenues. Les nouvelles technologies arriveront trop tard, seront très gourmandes en énergie et ne seront pas neutres en carbone. Qui plus est, les ressources limitées en énergies renouvelables seraient gaspillées pour des voyages effectués par une minorité de privilégiés – à l'échelle mondiale, seule une personne sur cinq a déjà pris l'avion! – alors qu'elles seraient assurément mieux investies dans des secteurs profitant à une plus large proportion de la population.

Les nouvelles technologies seront essentielles pour réduire l'impact climatique de l'aviation, mais elles ne feront malheureusement pas le poids face à un trafic aérien en croissance constante. De plus amples informations à ce sujet, notamment des fiches d'informations sur les nouvelles technologies, sont disponibles sur le site de «Stay Grounded».

Yves Chatton
Secrétaire général de CESAR

www.rester-sur-terre.org/greenwashing

Neues von der Klimapolitik in Bern

CO₂-Gesetz

Nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes am 13. Juni 2021 hat der Bundesrat einen neuen Revisionsentwurf des Gesetzes für den Zeitraum von 2025 bis 2030 in die Vernehmlassung gegeben. Wie erwartet wird der Flugverkehr kaum davon tangiert. Der Entwurf sieht eine obligatorische Beimischung von nachhaltigen Treibstoffen vor, analog den Plänen der Europäischen Kommission: Bis 2030 sollen erneuerbare Flugtreibstoffe 5% des verkauften Flugtreibstoffs ausmachen. Zudem ist eine jährliche finanzielle Unterstützung von 25 bis 30 Mio. Franken für die Herstellung von synthetischen Treibstoffen geplant und weitere bis 30 Mio. Franken für den grenzüberschreitenden Personenfernverkehr einschliesslich Nachtzüge. Diese Massnahmen reichen bei weitem nicht aus, um die Luftfahrt mit unseren Klimazielen in Einklang zu bringen. Besonders bedauerlich ist, dass die Idee einer Flugticketabgabe fallen gelassen wurde, haben doch die Umfragen nach den Abstimmungen vom Juni 2021 gezeigt, dass diese bei der Ablehnung des CO₂-Gesetzes keine Rolle spielte. In ihrer Stellungnahme wird die Koalition KLUG unter anderem die Einführung einer Flugticketabgabe

fordern, ebenso die Verstärkung der geplanten Massnahmen.

Gletscher-Initiative

In der Frühlingsession hat der Nationalrat die Gletscher-Initiative beraten. Die von der Koalition KLUG unterstützte Initiative strebt die Klimaneutralität und das Verbot fossiler Energien bis spätestens 2050 an. Nach langer Debatte hat die grosse Kammer der Initiative schliesslich einen direkten Gegenentwurf vorgezogen, der zwar das Ziel der «Netto-Null-Emissionen» bis 2050 verfolgt, ohne aber die fossilen Energien aufzugeben. Der Entscheid ist enttäuschend. Eine Hoffnung besteht nun im indirekten Gegenentwurf, der wahrscheinlich in der Sommersession diskutiert wird. Im Gegensatz zur Initiative und zum direkten Gegenentwurf wären bei dieser Option keine Verfassungsänderung und damit keine Volksabstimmung nötig, das Parlament könnte direkt zur Ausarbeitung eines Gesetzes übergehen. Falls der Text genug ehrgeizig ausfällt, könnte das Initiativkomitee seinen Text gar zurückziehen. Die Koalition KLUG wird die Debatten aufmerksam verfolgen.

Des nouvelles de la politique climatique à Berne

Loi sur le CO₂

Suite au rejet de la loi sur le CO₂ le 13 juin 2021, le Conseil fédéral a mis en consultation un nouveau projet de révision de loi pour la période allant de 2025 à 2030. Comme prévu, l'implication du transport aérien reste maigre. Le projet veut imposer un taux de mélange obligatoire de carburant durable qui est similaire à ce que prévoit la Commission européenne: d'ici 2030, les carburants d'aviation renouvelables doivent représenter 5% du carburant d'aviation vendu. D'autre part, un soutien financier annuel de 25 à 30 millions de francs est proposé pour la production de carburants synthétiques, ainsi que jusqu'à 30 millions de francs pour le transport ferroviaire transfrontalier de voyageurs, y compris les trains de nuit. Ces mesures ne seront de loin pas suffisantes pour aligner l'aviation avec nos objectifs climatiques. Il est particulièrement regrettable que l'idée d'une taxe sur les billets d'avion ait été abandonnée. Les sondages menés après les votations de juin 2021 ont pourtant montré que celle-ci n'a pas joué de rôle dans le rejet de la loi sur le CO₂. Dans sa prise de position, la coalition CESAR demandera, entre autres, l'introduction

d'une taxe sur les billets, ainsi que le renforcement des mesures proposées.

Initiative pour les glaciers

Durant la session du printemps, le conseil national s'est penché sur l'initiative pour les glaciers. Cette initiative, soutenue par la coalition CESAR, vise la neutralité carbone et l'interdiction des énergies fossiles d'ici 2050 au plus tard. Après un long débat, la chambre du peuple a finalement écarté l'initiative au profit d'un contre-projet direct qui vise aussi l'objectif de «zéro émission nette» d'ici 2050, mais sans l'abandon des énergies fossiles. Cette décision est décevante. Cependant, un espoir subsiste dans le contre-projet indirect qui est en cours d'élaboration et qui sera probablement débattu durant la session d'été. Contrairement à l'initiative et au contre-projet direct, cette option permettrait d'éviter une modification de la Constitution, et donc un vote populaire, en passant directement à l'élaboration d'une loi. Si le texte est assez ambitieux, le comité de l'initiative pourrait même retirer son texte. La coalition CESAR suivra de près les débats.

Basel-EuroAirport

Mitwirkungsverfahren zum Bahnanschluss des EuroAirports – eine Farce!

Im Oktober 2021 wurde ein drittes Mitwirkungsverfahren zum Bahnanschluss des EuroAirports Basel-Mulhouse durchgeführt. Über die Ergebnisse wurden die Partizipierenden nicht informiert; publiziert wurden sie lediglich auf einer französischen Behördenwebseite, wo sie Ausserstehende kaum finden können.

In einer rudimentären Statistik wird im Bericht der Anteil positiver bzw. negativer Bewertungen ausgewiesen, nach diversen Kriterien aufgeschlüsselt. Demnach werden die Auswirkungen des Bahnanschlusses auf den ökologischen Fussabdruck, Flugverkehr, Lärm, die Luftverschmutzung sowie die Kosten in 67-98% der eingegangenen Stellungnahmen negativ beurteilt. Bei 272 Partizipierenden (Einzelpersonen, Verbände, Behörden) aus Frankreich und nur 22 aus der Schweiz sowie 9 aus Deutschland stösst das Bahnprojekt offensichtlich auch im Elsass auf breite Ablehnung.

Wer das dreiköpfige Gremium für die Auswertung der Stellungnahmen nach welchen Kriterien nominiert hat, geht aus dem Bericht nicht eindeutig hervor. Dieses Gremium attestiert der Argumentation in den Stellungnahmen zwar eine hochstehende Qualität, geht in seinen Schlussfolgerungen aber mit keiner Silbe auf die eingereichten Kommentare ein, sondern erlaubt sich, völlig losgelöst von den dominierend negativen Bewertungen im Mitwirkungsverfahren, das Bahn-Projekt mit wenigen Einschränkungen bzw. Auflagen in höchsten Tönen zu preisen.

Einmal mehr wurde ein Mitwirkungsverfahren zu einem Projekt des EuroAirports nicht nach den international geltenden Regeln des Espoo-Abkommens von 1991 durchgeführt (Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen):

- Das Unterlagendossier war in französischer und deutscher Sprache mit 2'468 bzw. 148 Seiten nicht identisch. Der Mitwirkungsbericht und die Schlussfolgerungen liegen nur in französischer Sprache vor. Dies, obwohl die Schweiz die Kosten für den Bahnanschluss zu einem erheblichen Teil mitfinanzieren soll (90 Mio. Euro) und auch Schweizer Territorium davon direkt betroffen ist.
- Etliche Angaben zu ökologischen und ökonomischen Vorteilen der Bahnverbindungen waren in den Unterlagen nachweislich falsch oder lückenhaft, was bereits im Mitwirkungsverfahren 2018 beanstandet, jedoch nicht korrigiert wurde.
- Die Zusammensetzung des für die Auswertung nominierten Komitees und dessen Vorgehensweise waren völlig intransparent.

Die in der Mitwirkung vorgebrachten Kritiken scheinen in der weiteren Planung in keiner Weise berücksichtigt zu werden. Mit anderen Worten: Auch dieses Mitwirkungsverfahren war eine blosser Farce!

*Katrin Joos Reimer
Präsidentin Schutzverband der Bevölkerung
um den Flughafen Basel-Mülhausen*



Koalition
Luftverkehr
Umwelt
und Gesundheit

www.klug-cesar.ch

KLUG / CESAR / COTAS
Aarberggasse 61, 3011 Bern
T 031 328 58 64
info@klug-cesar.ch

Impressum

FLAB KLUG 1/2022 (30. Jahrgang FLAB SSF)
Erscheint: halbjährlich
Auflage: 2'200
Herausgeber: KLUG / CESAR / COTAS, 3011 Bern
Redaktion: Yves Chatton
Redaktionskommission: Priska Seiler Graf, Yves Chatton, Hans Göschke, Katrin Joos Reimer, Peter Ott, Greta Stieger
Gestaltung: Viktor Stampfli
Druck: NiedermannDruck St.Gallen

Postkonto 89-541448-2 IBAN CH02 0900 0000 8954 1448 2
Vielen Dank für Ihre Spende

Bern-Belp

Merkliche Zunahme von Privat-Jets an Wochenenden

Der kommerzielle Luftverkehr war auch auf dem Flughafen Bern in der letzten Zeit, bedingt durch die Pandemie, auf tiefem Niveau. Eine immer breitere Bevölkerungsschicht orientiert sich zudem an klimaschonenden Verhaltensweisen, nutzt den öffentlichen Verkehr, verzichtet auf unnötige Reiseaktivitäten, hält sich generell in der Mobilität zurück oder, noch geprägt vom Verhalten während des Corona-Krisen, bleibt einfach zuhause. Gleichzeitig registrieren Anrainer des Flughafens Bern eine markante Zunahme von An- und Abflügen von Privat-Jets; dies vor allem an Wochenenden. Mit Blick auf die An- und Abflugtafel ist festzustellen, dass diese Flüge aus Destinationen in Osteuropa, aus Russland, aus der Mittelmeerregion, aus England oder aus Frankreich und nicht selten auch aus Übersee stammen. Wer etwas näher hinsehen kann, stellt oft fest, dass lediglich zwei oder vier Personen diese Jets verlassen und sehr oft per Helikopter den Weiterflug nach Gstaad antreten. Diese Jet-Set-Form gleicht einer Provokation hinsichtlich Umwelt und Lärm und scheint auch an anderen Orten im Zunehmen begriffen zu sein. So wurde der Flugplatz Samedan GR am 12. Februar für die Kleinaviatik gesperrt, weil da über hundert Privat-Jets angemeldet waren!

Schulungsflüge nehmen stark zu

Ist es die Zeit der Kurzarbeit? Ist es Geld, das nicht in weltumspannende Reisen verbraucht wird? Jedenfalls scheint mehr Zeit und Geld vorhanden zu sein, denn Schulungsflüge haben in der Region Bern merklich zugenommen. Kleinaviatik und Helikopter steigen für das Voltentraining und für Schulungsflüge vermehrt in den Berner Himmel auf. Lärmklagen aus dem Umfeld des Flughafens mehren sich. Nicht allein der Lärm, sondern vermehrt auch tiefe Überflüge – und das auffällig oft mit Helikoptern – sind Auslöser von Lärmmeldungen.

Der Sommer 2022 bringt deutlich mehr Fluglärm nach Bern

Die Pandemie scheint einen zünftigen Nachholbedarf geschürt zu haben. Bereits im Mai stehen die ersten Destinationen für Ferienflüge auf dem Plan und ab Juli sollen ab Bern 12 Feriendestinationen in sieben europäischen Ländern angefliegen werden. Helvetic Airways, Swiss Flight Services, Lübeck Air werden teils ab morgen früh (06.00 Uhr) die Ab- und Anflüge in Bern mit entsprechender Lärm- und CO₂-Belastung durchführen.

Mit dieser Ankündigung von Charterflügen steigt die Lärmbelastung während den Sommermonaten auf ein hohes Niveau und dürfte zu merklich mehr Lärmklagen führen als noch vor der Pandemie.

Gemäss heutigem Flugplan spielt aber FlyBair AG im Sommer 2022 keine aktive Rolle. Ob die Vorbereitungen dazu noch im Hintergrund laufen oder der Dornröschenschlaf dieses wirtschaftlichen Übermutes weiter dauert, ist zurzeit noch Spekulation.

Segelfluggruppe Bern erhält nun doch wieder einen Vertrag vom Flughafen Bern

Die Zerwürfnisse zwischen der Segelfluggruppe Bern und der Flughafen Bern AG scheinen sich geglättet zu haben. Der bereits gekündigte Vertrag wurde nun erneuert, die Segelflieger können das Areal an der südwestlichen Ecke des Areals weiterhin nutzen. Anfang 2018 teilten die Flughafenbetreiber noch mit, dieses Gelände stehe nicht mehr zur Verfügung, weil dort Immobilienprojekte entstehen sollten. Nach dem Grounding der SkyWork Airlines und der Coronapandemie, während der auch FlyBair nicht Fuss fassen konnte, scheinen die Pläne für diesen Ausbau jedoch vorerst nicht aktuell.

Die Segelflieger, welche die umweltfreundliche Startform des Windstarts in den Vordergrund rückten, bekamen Gehör. Der Flughafen seinerseits hat diesen Aspekt des emissionsfreien Startens in seiner Kommunikation bereits für seine Zwecke eingesetzt. Jedenfalls scheint es so, dass die Segelfluggruppe Bern im kommenden Jahr das 100-jährige Bestehen im Belpmoos feiern kann.

*Guido Frey, Geschäftsführer
Vereinigung gegen Fluglärm (VGF)*