

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

F L A B

Am Boden bleiben Seite 3
Rester sur terre page 3

FRISCHE
LUFT
ALS
BÜRGERRECHT

Editorial

Als Klotenerin ist mir der Flughafen allgegenwärtig. Er hat grossen Einfluss auf die Stadt- und Verkehrsentwicklung, ist für die Hauptsteuereinnahmen der Stadt Kloten verantwortlich und ist bei jedem Spaziergang im Freien unüberhörbar. Ein Klumpenrisiko, dessen sich die politisch Verantwortlichen meines Wohnortes durchaus bewusst sind. Wir leben gut mit den sprudelnden Steuereinnahmen, wissen nach dem Swissair-Grounding und Corona aber auch, was es bedeutet, wenn diese Einnahmen ausfallen. Seit über 20 Jahren setze ich mich dafür ein, dass der Flughafen Zürich «bevölkerungsverträglich» wird. Eine strikte Einhaltung der Nachtruhe ist auch aus gesundheitlichen Gründen unerlässlich, zudem erträgt unser Klima eine weitere Zunahme des Flugverkehrs schlicht nicht mehr. Ich hatte die leise Hoffnung, dass die Klimabewegung der letzten Jahre zu einem nachhaltigen Umdenken in einem grossen Teil der Bevölkerung geführt haben könnte. Schliesslich wurden ja auch so eigenartige Worte wie «Flugscham» kreiert. An Ostern nahm ich daher mit meiner Familie einen Augenschein am Flughafen Zürich. Flugscham? Weit gefehlt! Seit Corona habe ich nie mehr so viele Leute beobachten können, begleitet von unzähligen Gepäckstücken. Ein Team des Schweizer Fernsehens machte eine Reportage und befragte dazu die reisefreudigen und gut gelaunten Passagiere. Der Tenor war immer derselbe: «Wir konnten jetzt lange nicht mehr reisen, jetzt haben wir uns das verdient.» Natürlich kann ich diese neue Reiselust durchaus nachvollziehen. Aber muss sie so exzessiv und auf Kosten der Umwelt ausfallen? Haben wir denn gar nichts gelernt aus den ganzen Klimadiskussionen der letzten Zeit? Ich hoffe sehr, dass es sich bei dieser «Fluglust» tatsächlich nur um eine Art Nachholeffekt handelt. Umso wichtiger ist die unermüdete Arbeit von KLUG mit all ihren Mitgliedorganisationen: Wir stehen unserer Gesundheit und dem Klima gegenüber in der Verantwortung!



Priska Seiler Graf
Nationalrätin
Co-Präsidentin KLUG



Ja zum Klimaschutz-Gesetz!

Am 18. Juni 2023 stimmen wir über das Klimaschutz-Gesetz ab. KLUG unterstützt dieses Gesetz, weil es für die Zukunft der Klimapolitik der Schweiz von entscheidender Bedeutung ist.

Was ist das Klimaschutz-Gesetz?

Alles begann mit der 2018 lancierten Gletscher-Initiative. Ihr Ziel war einfach: Das Pariser Klimaabkommen in der Verfassung verankern. Nach langen Debatten hat das Parlament einen Kompromiss gefunden: einen indirekten Gegenschluss, das Klimaschutz-Gesetz. Nach dem Referendum der SVP wird die Schweizer Bevölkerung das letzte Wort haben.

Was enthält das Klimaschutz-Gesetz?

Das Klimaschutz-Gesetz will die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis 2050 auf netto null

reduzieren. Um eine gerechte Aufteilung der Reduktion unter den Generationen zu gewährleisten, wurden für die verschiedenen Bereiche Zwischenziele festgelegt. Zusätzlich schlägt das Klimaschutz-Gesetz erste Massnahmen zum Erreichen dieser Ziele vor.

- Unternehmen, die einen Netto-Null-Fahrplan vorlegen, werden finanziell unterstützt.
- Finanzielle Unterstützung sind für den Heizungersatz und die Verbesserung der Energieeffizienz von Gebäuden vorgesehen.

Für die anderen Bereiche werden die Massnahmen später festgelegt, insbesondere im CO₂-Gesetz, das dieses Jahr in die parlamentarische Beratung kommt.

Es gibt also keine Steuern oder Verbote?

Richtig! Um das Ziel der Netto-Null-Emissionen zu erreichen, setzt das Klimaschutz-Gesetz

auf Investitionen und Innovationsförderung. Davon profitieren Unternehmen und Bevölkerung gleichermaßen. Die geplante finanzielle Unterstützung für Gebäude wird die Energie-Nebenkosten für Mieterinnen und Mieter senken. Die finanzielle Unterstützung für Unternehmen fördert neue Technologien und die Wertschöpfung in der Schweiz.

Was ist für den Flugverkehr vorgesehen?

Bisher war der Flugverkehr in der Klimapolitik sehr wenig präsent, nun wird er in das Ziel der Netto-Null-Emissionen bis 2050 einbezogen. Das ist ein Novum! Ausserdem wird die geplante finanzielle Unterstützung für Unternehmen, die einen Netto-Null-Fahrplan aufstellen, die Dekarbonisierung des Sektors fördern – indem

Fortsetzung nächste Seite →

OUI à la loi climat!

Le 18 juin 2023, nous voterons sur la loi climat. CESAR soutient cette loi qui est primordiale pour l'avenir de la politique climatique de la Suisse.

C'est quoi la loi climat?

Tout commence avec l'initiative pour les glaciers qui a été lancée en 2018. Son objectif était simple: ancrer l'Accord de Paris sur le climat dans la Constitution. À la suite de longs débats, le Parlement a finalement trouvé un compromis en adoptant un contre-projet indirect, la loi climat. Mais l'UDC a lancé un referendum et c'est finalement la population suisse qui aura le dernier mot.

Que prévoit la loi climat?

La loi climat vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre de la Suisse à zéro net d'ici à 2050. Pour s'assurer que cette réduction soit répartie de manière équitable entre les générations, des objectifs intermédiaires ont été fixés. La loi cli-

mat propose également des premières mesures pour atteindre ces objectifs.

- Les entreprises qui établissent une feuille de route «zéro émission nette» bénéficieront d'un soutien financier.
- Une aide financière est prévue pour remplacer les installations de chauffage et pour améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments.

Pour les autres secteurs, des mesures seront définies par la suite, notamment dans la loi sur le CO₂ qui sera débattue au courant de 2023.

Il n'y a donc pas de taxes ou d'interdictions?

Correct! Pour atteindre le zéro net d'ici à 2050, la loi climat mise sur des investissements et la promotion de l'innovation. Cela profite tout autant à la population qu'aux entreprises. Le soutien financier prévu pour les bâtiments permettra de baisser les charges liées à l'énergie pour les loca-

taires. Le soutien financier prévu aux entreprises encourage les nouvelles technologies et la création de valeur ajoutée en Suisse.

Qu'est-il prévu pour l'aviation?

Très peu présente dans la politique climatique jusqu'à présent, l'aviation est incluse dans l'objectif zéro émission nette d'ici 2050. C'est une première! De plus, le soutien financier prévu pour les firmes qui établissent une feuille de route «zéro émission nette» encouragera la décarbonation du secteur – en réduisant les vols d'affaires inutiles, ainsi qu'en renforçant la demande et l'offre des alternatives, tels que les trains (de nuit) ou les carburants synthétiques qui sont moins polluants.

Pourquoi est-il important d'agir maintenant?

Actuellement nous sommes en train de nous

Suite à la prochaine page →

Fortsetzung: Ja zum Klimaschutz-Gesetz!

→ unnötige Geschäftsflüge reduziert und die Nachfrage und das Angebot von Alternativen gestärkt werden, so nach (Nacht-)Zügen oder synthetischen Flugtreibstoffen, die weniger umweltschädlich sind.

Warum ist es wichtig, jetzt zu handeln?

Derzeit steuern wir auf eine globale Erwärmung von mehr als 2° C zu. Eine solche Erwärmung wird dramatische Auswirkungen haben: auf die menschliche Gesundheit, die Biosphäre, die Ernährungssicherheit und die Weltwirtschaft. Dieses Szenario kann noch verhindert werden, aber dafür müssen wir jetzt handeln. Je länger wir warten, desto gravierender und teurer werden die Schäden sein.

Wer unterstützt das Gesetz?

Der Sukkurs für das Klimaschutz-Gesetz geht weit über die Umweltorganisationen hinaus: economiesuisse, der Schweizer Bauernverband (SBV), der Schweizer Tourismus-Verband (STV), der Mieterinnen- & Mieterverband

(MV), die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) und viele andere Organisationen empfehlen ein JA. Im Parlament hat eine Mehrheit aus FDP, Mitte, EVP, GLP, SP und Grünen dem Klimaschutz-Gesetz klar zugestimmt. Weitere Informationen zu den Organisationen, die das Gesetz unterstützen, finden Sie auf der Kampagnen-Website.

Was kann ich tun, um das Klimagesetz zu unterstützen?

Zunächst einmal JA stimmen und Bekannte und Verwandte motivieren, dasselbe zu tun. Die Erfahrung zeigt: am Ende zählt jede einzelne Stimme. Sie können auch an Strassenaktionen teilnehmen, Kampagnenmaterial bestellen oder die Kampagne in den Sozialen Medien unterstützen. Alle notwendigen Informationen finden Sie auf der Website der Kampagne. Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Yves Chatton
Geschäftsführer der KLUG

Mehr Informationen unter
www.klimaschutzgesetz-ja.ch

Suite de l'article «OUI à la loi climat!»

→ diriger vers un réchauffement mondial qui dépasse les 2° C. Un tel réchauffement aura un impact dramatique sur la santé humaine, la biosphère, la sécurité alimentaire et l'économie mondiale. Ce scénario peut encore être évité, mais pour cela nous devons agir maintenant. Plus nous attendons, plus les dommages seront graves et nous coûterons cher.

Qui soutient la loi?

Le soutien à la loi climat dépasse largement le rang des organisations environnementales: economiesuisse, l'Union suisse des paysans, la Fédération suisse du tourisme, l'Association suisse des locataires, le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) et de nombreux autres organisations préconisent le OUI. Au Parlement, une majorité composée du PLR, du

Centre, du PEV, du PVL, du PS et des Vert-e-s a clairement approuvé la loi climat. Vous trouverez plus d'informations sur les organisations qui soutiennent la loi sur le site de la campagne.

Que puis-je faire pour soutenir la loi climat?

Pour commencer, voter OUI et encourager vos proches à en faire de même! L'expérience nous le montre: au final, chaque voix compte. Vous pouvez également prendre part à des actions de rue, commander du matériel ou soutenir la campagne sur les réseaux sociaux. Toutes les informations nécessaires sont disponibles sur le site de la campagne. Merci de votre soutien!

Yves Chatton
secrétaire général de CESAR

Plus d'informations sous
www.oui-loi-climat.ch



Privatjets heben ab wie noch nie

Laut einer neuen Greenpeace-Studie starten in 2022 35'269 Privatjets in der Schweiz.

Das ist ein Plus von 62,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Sie verursachten 166'000 Tonnen CO₂. Das entspricht den durchschnittlichen CO₂-Emissionen von fast 38'000 Einwohner:innen pro Jahr. 2021 haben die Flüge mit Privatjets gemäss der European Business Aviation Association (EBBA) wieder das Vor-Corona-Level erreicht. Die Schweiz war 2022 für fast 5 Prozent aller europäischen Privatjet-Emissionen verantwortlich. Das ist ein beachtlicher Anteil im Vergleich zur Grösse des Landes. Am häufigsten geflogen

wurde die Strecke zwischen Genf und Paris. Die verkehrsreichsten Flughäfen für Privatjet-Flüge in der Schweiz im Jahr 2022 waren Genf, Zürich und Sion.

Privatflüge, die nur von einer sehr kleinen Minderheit der Bevölkerung genutzt werden, sind die umweltschädlichste und ungerechteste Form der Fortbewegung. Diese Zunahme steht im Widerspruch zu den Herausforderungen des Klimaschutzes und eines gerechten Übergangs. Es ist höchste Zeit, sie zu reduzieren oder sogar zu verbieten, wie es der Flughafen Amsterdam vorsieht (siehe Beitrag auf der nächsten Seite).

KLUG
CESAR
COTAS

Coalition
environnement et santé
pour un transport aérien
responsable

www.cesar-klug.ch

JA
Klimaschutz-
Gesetz 18. Juni

Flughafen Zürich: Pistenausbau ohne verbindliche Zusagen zu Klima und Lärm

Für die SP durfte ich im Zürcher Kantonsrat in der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) die Vorlage 5720 zur «Genehmigung der Weisung des Regierungsrates an die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG (Verlängerung der Pisten 28 und 32 / Umsetzung der Sicherheitsvorgaben aus dem SIL und Verbesserung der Stabilität des Flugbetriebs)» betreuen. So kann ich hier aus erster Hand von den Beratungen und Erkenntnissen berichten.

Wie immer bei solchen Geschäften haben wir die betroffenen Gemeinden und Verbände angehört. Des Weiteren hatten wir mehrfachen Besuch von der Flughafen Zürich AG (FZAG) und einmal auch einen Ortstermin am Flughafen mit Besichtigung des ganzen Pistenystems.

Interessant war die Verschiebung der Wortwahl bei den Zielen des Pistenausbaus. Anfangs war immer von Sicherheit die Rede – erst mit der Zeit wurde der Begriff Erhöhung der Sicherheitsmarge verwendet. Denn auch der Flughafen musste zugeben, dass der heutige Betrieb nicht unsicher ist. Als weitere Ziele nennt die FZAG die Stabilität des Flugbetriebs und die bessere Einhaltung der Nachtruhe.

Ein wichtiger Aspekt am Rande des Pistenausbaus sind auch die geplanten Renaturierungen. Einige davon sind noch hängig, da sie im Rahmen der 5. Bauetappe im Jahr 1999 verfügt wurden, aber immer noch nicht umgesetzt sind. Dies wird zum Verlust von Fruchtfolgefächern (FFF) führen, die andernorts im Kanton durch aufgewertete Flächen ersetzt werden müssen.

Während der Kommissionsberatung hat das Bundesverwaltungsgericht am 7.9.2021 das Urteil gesprochen, dass der Nachtverkehr am Flughafen überarbeitet werden muss. Damit wurde die Teilgenehmigung des Betriebsreglements 2014 aufgehoben, da die Lärmauswirkungen der Abend- und Nachtstunden nicht korrekt abgebildet wurden und neu festgesetzt werden müssen.

Daraufhin habe ich für die SP einen Rückweisungsantrag der Vorlage gestellt, da bei dieser unklaren Ausgangslage zur Nachtruhe kein Pistenausbau erfolgen soll, der genau zum Ziel hat, die Nachtruhe zu verbessern. Zuerst müssen doch die Grundlagen klar festgesetzt werden.

Gegen Ende der Beratung haben wir als KEVU noch ein schriftliches Bekenntnis zum verlässlichen Verspätungsabbau gebeten. Aber die FZAG will und kann nicht versprechen, dass dank den verlängerten Pisten die Nachtruhe von 23:00 tatsächlich eingehalten wird, da aufgrund von externen Faktoren immer wieder solche Verspätungen auftreten könnten.

Daraufhin hat auch die GLP zum Mittel der Rückweisung gegriffen und einen eigenen Antrag gestellt, der die Volkswirtschaftsdirektion und die FZAG verpflichtet sich tatsächlich zur Nachtruhe ab 23:00 zu verpflichten.

In der KEVU-Beratung wurde auch klar, dass mit den verlängerten Pisten grössere Flugzeuge starten und landen können und mindestens der Beton auch den Betrieb mit etwas mehr Flugkapazitäten ermöglicht. Das heisst: der Pistenausbau entspricht überhaupt nicht den Klimazielen des Kantons Zürich.

Der Mehrheit in der KEVU ist jedoch die sichere Weiterentwicklung der internationalen Erreichbarkeit wichtiger als Nachtruhe und Klima.

Für einen Grossteil der KEVU ist aber klar, dass mit den Renaturierungen nicht noch länger gewartet werden soll, sondern dieser wichtige Schritt zu mehr Biodiversität an der Glatt wichtig ist.

Für mich ist eindeutig, dass diese verlängerten Pisten das in Beton gegossene Potential zu mehr Flugverkehr ist. Aus Gründen der berechtigten Nachtruhe der Zürcher Bevölkerung, mit allen bekannten statistisch signifikant erhöhten gesundheitlichen Risiken, und aus den global undiskutablen Klimazielen kann ich dieses Vorgehen nur ablehnen.

Der nächste Schritt ist nun die Debatte im Plenum des Kantonsrates. Ich hoffe, dass es in den Parteien, die den Ausbau befürworten, einige abweichende Stimmen gibt und die Volksvertreter:innen sich daran erinnern, wie ihre Wähler:innen zu mehr Lärm beziehungsweise mehr Fliegerei stehen.

Der letzte Schritt ist dann das Referendum. Denn im Flughafengesetz gibt es die Spezialität, dass auch bei einem negativen Entscheid im Parlament ein Referendum ergriffen werden kann. Ich werde auf jeden Fall noch lange an vorderster Front gegen den Wahnsinn von mehr Lärm und aviatischer Klimazerstörung stehen.

Felix Hoesch, SP-Kantonsrat KEVU

Der Schutzverband nimmt zu den geplanten Pistenverlängerungen wie folgt Stellung:

Der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich nimmt zu den geplanten Pistenverlängerungen wie folgt Stellung:

■ Neben den Pistenverlängerungen werden in naher Zukunft weitere Massnahmen realisiert. Zu erwähnen sind ein neues Dock A, eine neue Gepäcksortieranlage, die Umrollung der Piste 28 und das Bauvorhaben «Zone West». Sie alle werden im Verbund die Kapazität des Flughafens namentlich in Randstunden deutlich vergrössern. Der Flughafen wird künftig vor allem nachts viel mehr Verkehr abwickeln können als heute.

■ Grössere Kapazitäten werden über kurz oder lang genutzt. Langfristig wird der Verkehr deshalb vor allem nachts zunehmen. Und damit auch die Lärmbelastung nachts.

■ Nachtfluglärm ist nicht nur lästig, störend und schädlich. Er wirkt sich auch negativ auf die Standortqualität der Flughafenregion aus.

Der Schutzverband ist ein klarer Befürworter des Flughafens und einer qualitativ hochstehenden Weiterentwicklung dieser wichtigen Infrastruktur. Letztlich betreiben die Einwohnenden unserer Mitgliedgemeinden diesen Flughafen und leben auch von ihm, es ist also ein Stück weit «unser Flughafen».

Aber: Der Verband will einen hochstehenden, wertschöpfenden Qualitätsflughafen und nicht eine Abfertigungsanlage für ein billiges und letztlich schädliches Massengeschäft.

Der geplante Pistenausbau trägt zur Erreichung dieses Ziels nichts bei. Im Gegenteil wird damit eine Verkehrszunahme im Massengeschäft nachts ermöglicht.

■ Der Pistenausbau wird deshalb abgelehnt.

Anstelle dieser kostspieligen Baumassnahmen sollen Massnahmen geplant und umgesetzt werden, welche eine qualitative Aufwertung des abzuwickelnden Verkehrs zur Folge haben.



Amsterdam: Reduzierung der jährlichen Flüge und Abschaffung von Privatjets

Anfang des Jahres hat die niederländische Regierung vorgeschlagen, die Anzahl der jährlichen Flüge am Flughafen Amsterdam-Schiphol in den Jahren 2023 und 2024 von 500'000 auf 460'000 zu reduzieren. Nach einer Klage mehrerer Fluggesellschaften, darunter KLM und Easyjet, stellte sich ein niederländisches Gericht jedoch gegen den Regierungsplan. Dieser habe nicht das richtige Verfahren befolgt und gegen die EU-Vorschriften über die Anhörung von Interessengruppen, darunter auch Fluggesellschaften, verstossen. Das Gericht stellte schliesslich fest, dass die Regeln für einen anderen Teil des Regierungsplans, der bis 2025 die Zahl der jährlichen Flüge auf 440'000 reduzieren soll, korrekt befolgt worden sind.

Der Flughafen Amsterdam-Schiphol seinerseits hat kürzlich mehrere vielversprechende

Ankündigungen gemacht. Ab 2025–2026 plant er unter anderem ein Verbot von Privatjets, die unverhältnismässig viel Lärm und CO₂-Emissionen pro Passagier verursachen – etwa 20 Mal mehr CO₂ als ein kommerzieller Flug. Der Flughafen will auch den Fluglärm reduzieren: Die Vorschriften für Flugzeuge, die starten und landen dürfen, werden schrittweise verschärft. Darüber hinaus verzichtet Schiphol auf den Bau einer zusätzlichen Fluggiste. Nach Angaben des Flughafendirektors Ruud Sondag wurde «zu lange an das Wachstum gedacht, aber nicht genug an seine Auswirkungen.» Eine Inspiration für andere Flughäfen?

Yves Chatton
Geschäftsführer der KLUG

Im Jahr 2023 am Boden bleiben

Sind Sie auf der Suche nach einem guten Zweck, der für das Klima wirklich eine positive Auswirkung hat? Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz hat einen Vorschlag für Sie: Reisen Sie im Jahr 2023 ohne zu fliegen! Das ist eine der wirkungsvollsten Klimaschutzmassnahmen, die wir auf individueller Ebene ergreifen können.

Melden Sie sich über das Formular an und helfen Sie mit, unsere Community zu vergrössern: Je mehr Menschen wir sind, desto mehr werden wir andere dazu ermutigen, es uns gleichzutun! Mit dem Formular können Sie auch einen Newsletter abonnieren. Darin teilen wir vier bis fünf Mal im laufenden Jahr Neuigkeiten zu dieser Kampagne, wertvolle Tipps und spannende Reiseberichte. Die Website bietet auch zahlreiche Informationen über Zugreisen. Las-

sen Sie sich inspirieren und teilen Sie Ihre Erfahrungen mit uns!

Sich anmelden:
www.ambodenbleiben.ch



Amsterdam: réduction des vols annuels et suppression des jets privés

En début d'année, le gouvernement néerlandais a proposé de réduire le nombre de vols annuels de 500'000 à 460'000 à l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol en 2023–2024. À la suite d'une plainte déposée par plusieurs compagnies aériennes, dont KLM et Easyjet, un tribunal néerlandais s'est finalement opposé au plan gouvernemental. Ce dernier n'aurait en effet pas suivi la bonne procédure et enfreint les règles de l'Union européenne sur la consultation des parties prenantes, dont les compagnies aériennes. Toutefois, le tribunal a estimé que les règles ont été bien suivies pour un autre volet du projet gouvernemental, qui consiste à réduire le nombre de vols annuels à 440'000 d'ici 2025.

De son côté, l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol a fait plusieurs annonces très prometteuses

récemment. À partir de 2025–2026, il prévoit notamment d'interdire les jets privés qui sont à l'origine d'une quantité disproportionnée de nuisances sonores et d'émissions de CO₂ par passager – environ 20 fois plus de CO₂ qu'un vol commercial. L'aéroport vise aussi à réduire le bruit aérien: les normes existant pour les avions autorisés à décoller et à atterrir seront progressivement renforcées. Par ailleurs, Schiphol renonce à construire une piste supplémentaire. Selon le directeur de l'aéroport Ruud Sondag, «nous avons trop longtemps pensé à la croissance, mais pas assez à son impact.» De quoi inspirer les autres aéroports?

Yves Chatton
secrétaire général de CESAR

Rester sur terre en 2023

Est-ce que vous êtes à la recherche d'une bonne action qui a réellement un impact positif pour le climat? L'ATE Association transports et environnement en a une à vous proposer: en 2023, voyagez sans prendre l'avion! C'est l'un des meilleurs gestes que nous puissions faire à titre individuel pour la protection du climat.

En vous annonçant via notre formulaire en ligne, vous contribuez à lancer un effet boule de neige: plus nous sommes nombreuses et nombreux, plus nous encouragerons d'autres personnes à en faire de même! Le formulaire vous permet aussi de vous abonner à une newsletter, dans laquelle nous vous informerons 4-5 fois par année de l'actualité liée à cette campagne, ainsi que de nos nouvelles astuces et nouveaux récits voyages qui vous serviront d'inspiration. Le site

internet propose également de nombreuses informations pour voyager en train. Laissez-vous inspirer et partagez-nous vos propres expériences!

S'annoncer sur
www.restersurterre.ch



OUI
Loi climat 18 juin



Recours contre l'Aéroport de Genève: la question climatique portée devant le Tribunal administratif fédéral

Contexte

Le 17 novembre 2022, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication («DETEC») a approuvé la modification du règlement d'exploitation et les plans de l'Aéroport International de Genève («AIG»).

Cette décision marque l'aboutissement d'un processus entamé en 2013 entre l'Aéroport et les services fédéraux et cantonaux compétents, portant sur les modifications principales suivantes :

- introduction d'un système de quotas de vols planifiés avant 22h00 mais décollant après cet horaire;
- possibilité de planifier trois vols long-courriers après 22h00;
- fixation d'un nouveau bruit admissible;
- approbation de plans pour la réalisation d'une nouvelle piste de sortie rapide.

Malgré les quelques 600 oppositions formées lors de la mise à l'enquête publique du projet en automne 2019, le DETEC a approuvé les modifications du règlement d'exploitation demandées par l'AIG. En cas de confirmation, elles résulteront notamment en une augmentation de 17.5% de mouvements d'avion par heure (47 contre 40 actuellement), soit un mouvement toutes les 75 secondes.

Le 10 janvier 2023, 25 communes genevoises, 2 communes vaudoises, 7 communes françaises, 34 associations et fondations et près de 80 particuliers ont déposé un recours contre cette décision auprès du Tribunal administratif fédéral («TAF»). Les recourant.e.s dénoncent principalement les risques d'aggravation des nuisances sonores, d'augmentation de la pollution de l'air,

de limitation de droits à bâtir dans la région ainsi que l'absence de contrôle de l'impact du projet sur le climat. La présente contribution se concentre sur ce dernier aspect.

Griefs climatiques

En Suisse, le transport aérien national et international représente 11% du total des émissions de gaz à effet de serre («GES»)¹.

A Genève, selon le Bilan carbone territorial du canton, les déplacements aériens sont la deuxième source d'émission de gaz à effet de serre (23% contre 24% pour la première source que constitue le chauffage des bâtiments)². Entre les années 2000 et 2019, les émissions totales de gaz à effet de serre ont augmenté de 110% et entre 2000 et 2014, les émissions de CO₂ des avions au départ de Genève ont augmenté de 96%³.

Malgré l'augmentation prévue de 17.5% de mouvements d'avion par heure, le DETEC mentionne, sans détail, une augmentation prévisible de 3% des émissions de CO₂, déclarant par ailleurs que les enjeux climatiques liés à l'aviation doivent faire l'objet d'une appréhension globale au niveau mondial.

Avec le concours de l'Association Avocat.e.s pour le Climat⁴, les recourant.e.s demandent au TAF de constater que la décision du DETEC est lacunaire et viole les obligations climatiques de la Suisse. Les recourant.e.s considèrent que la décision n'est pas conforme au Protocole de Kyoto, à l'Accord de Paris, à la Loi sur le CO₂, à leurs droits fondamentaux à la vie (art. 2 CEDH) et à la vie privée et familiale (art. 8 CEDH) et enfin aux principes constitutionnels de durabilité (art. 73 Cst.) et de prévention (art. 74 Cst.). Il s'agit des mêmes fondements juridiques que ceux

des arguments portés récemment par les Aînés pour le climat devant la Grande Chambre de la Cour européenne des droits de l'Homme.

En adhérant au Protocole de Kyoto en 1993, la Suisse s'est engagée à réduire ses émissions de GES progressivement au gré de périodes d'engagements concrétisées par les différentes versions de la Loi fédérale sur la réduction des émissions de CO₂ («LCO₂»)⁵. La LCO₂ 2011 actuellement en vigueur énonce un objectif de réduction des émissions de GES de 20% par rapport à 1990 d'ici à 2024. Aux termes de l'Accord de Paris, la Suisse s'est également engagée à promouvoir toutes les mesures destinées à contenir le réchauffement climatique en dessous de 2° C voire si possible en dessous de 1,5° C (art.2). Dans cette perspective, la Suisse est tenue d'atteindre la neutralité carbone d'ici à 2050 (art. 4).

Le TAF sera ainsi amené à se prononcer sur plusieurs questions importantes en matière de justice climatique: les engagements climatiques internationaux de la Suisse sont-ils directement applicables? Le développement de l'AIG est-il compatible avec les obligations climatiques de la Suisse? L'Etude d'impact sur l'environnement obligatoire dans des projets d'envergure doit-elle également porter sur le climat?

La décision du TAF sera rendue après que l'ensemble des parties se seront déterminées sur le recours et n'est pas attendue avant plusieurs mois.

Léna Nussbaumer-Laghzaoui
avocate à Genève, membre de l'Association Avocat.e.s pour le climat, doctorante en droit public de la construction

1 Urs NEU, Émissions des transports aériens et leur impact sur le climat, Swiss Academies Communications 16 (3) 2021, p. 4; données concernant l'année 2019. Ce même rapport recommande de pondérer ces émissions par un facteur de 3, afin de refléter l'impact climatique d'autres composants émis par l'aviation, tels que la vapeur d'eau ou les oxydes d'azote. En conséquence, le transport aérien était à l'origine de 27% de l'impact climatique de la Suisse en 2019.

2 Département présidentiel, Service cantonal du développement durable, Bilan Carbone territorial du canton de Genève, 2015, pp. 11 et 31.

3 Noé21, Le Coût sociétal du trafic aérien à Genève et les effets sur les finances publiques, avril 2016, p. 13.

4 <https://avocatclimat.ch>

5 RO 2000, p. 979 ss («LCO₂ 1999»); RO 2012 6989 («LCO₂ 2011»)

Altenrhein

Alte Ziele – neue Herausforderungen

Unser Schutzverband Aktion gegen Fluglärm AgF wurde vor über 40 Jahren – 1981 – gegründet. Hauptanliegen war und ist noch heute die Begrenzung des Fluglärms auf ein für die betroffene Bevölkerung erträgliches Mass. Die Ziele des Vereins wurden in all den Jahren nicht geändert. Sehr weit-sichtig, klar und wenig verhandelbar haben die Gründerinnen und Gründer die anvisierten Forde-rungen gesteckt. Sie sollten erreicht werden durch:

- Verhinderung der Konzessionierung Alten-rehins zum Linienflugplatz
- Flugverbote an den Wochenenden und den gesetzlichen Feiertagen der Schweiz und der Republik Österreich
- Flugverbot ausserhalb der in der Region übli-chen Arbeitszeiten, mindestens jedoch von 20.00 Uhr bis 08.00 Uhr sowie über Mittag von 12.00 bis 14.00 Uhr.
- Verbot von Airshows und Akrobatikflügen
- Beschränkung der Flugbewegungen
- Verbot von Ausnahmen

«Klein-Kloten» verhindert

Die Entwicklungen in und um das private Flugfeld Altenrhein haben uns in den vergangenen Jahren regelmässig vor neue Herausforderungen gestellt. Hätte der Vorstand des Vereins diese nicht immer wieder angenommen, hätten wir heute in Altenrhein zweifellos einen Flugbetrieb im Stile eines «Klein Klotens».

Auch dank der Unterstützung von unseren Vorarlberger Partnern, darf als neuester Erfolg die Verhinderung der Ausweitung der täglichen Flugzeiten und der zusätzlichen Flugstunden an den Wochenenden aufgeführt werden. Ein gewichtiges Ziel konnte durch die Absage einer Konzessionie-rung für den Flugbetrieb Altenrhein erreicht wer-den. Dies wurde ebenfalls durch die Zusammenar-beit mit den Vorarlberg Gemeinden möglich. Die jährlichen Flugbewegungen sind limitiert und Flugshows konnten verhindert werden. Akroba-tikflüge dürfen nur noch über dem See geübt wer-den und die Schulflüge haben wesentlich abgenom-men.

Neues Ungemach droht

Kaum konnten wir die Ausweitung der Flugzeiten verhindern, droht neues Ungemach. Wie kürzlich im St. Galler Tagblatt zu lesen war, hat die Calanda Wings AG aus Zürich am Flugplatz Altenrhein ein 4406 m² grosses Grundstück erworben. Darauf soll ein neuer Hangar mit einem fünfgeschossigen Büroneubau entstehen, der auch Wohnräumlich-keiten und sonstige Infrastruktur für Crewmitglie-der enthält. Aktuell betreibt die Calanda Wings AG zwei Flugzeuge und einen Helikopter. Ob die Anzahl der Flugzeuge und Helikopter mit der Fer-tigstellung des Hangars erhöht werden soll, ist noch nicht bekannt. Allerdings legt die geschilderte Be-reitstellung der neuen Infrastruktur die Vermutung nahe, dass Pläne in diese Richtung bestehen und folglich auch mit vermehrten Flügen gerechnet werden muss.

So oder so werden wir diese Entwicklung kri-tisch verfolgen und Sie auf dem Laufenden halten. Die Arbeit geht uns leider nicht aus. Und einmal mehr staunen wir über die Weitsicht der Vereins-gründerinnen und -gründer vor über 40 Jahren in einer Zeit, da noch niemand von der Klimaerwär-mung noch von zu hohem CO₂-Ausstoss gespro-chen hat.

Cécile Metzler
Präsidentin Aktion gegen Fluglärm AgF



Basel-EuroAirport

EuroAirport: Wirksame Massnahmen gegen den Fluglärm jetzt!

2022 war ein gutes Jahr für den Flughafen Basel-Mulhouse und ein sehr schlechtes für die fluglärm-betroffene Schweizer Bevölkerung. Mit 64'000 gewerblichen Flugbewegungen erreichte der Euro-Airport wieder 79% des Verkehrsvolumens vom Spitzenjahr 2019. Der Nachtfluganteil (22-06h) stieg von 11.9% im 2019 auf 12.5%, den höchsten bisherigen Wert ausserhalb der pandemie-bedingten Grounding-Jahren. Trotz verschärfter Restriktionen für Nachtflüge nach 23h, die im Februar 2022 in Kraft traten (siehe letzte FLAB-Ausgabe), überstieg die Überflugquote von Starts in Allschwil in der zweiten Nachtstunde noch jene von 2019 und auch der Dauerschallpegel fiel mit 53.3 dB höher aus denn je.

Dabei hätten die neuen Massnahmen eine Reduktion der Nachtstarts um 80% und des Dauer-schallpegels südlich des Flughafens um 11 dB be-wirken sollen. Die grosse Diskrepanz zwischen Voraussage und Realität ist vor allem dem Um-stand geschuldet, dass in Frankreich das Verlassen des Standplatzes als Startzeitpunkt gilt, ungeachtet der Zeit, die ein Flugzeug am Pistenende bis zur finalen Starterlaubnis verbringt. So wurden denn die späten Starts – ein wesentlicher Teil davon Ex-pressfrachtflüge – im Flugplan kurz vor 23h ange-setzt, obwohl selbst für Laien absehbar war, dass die dichte Taktung der Starts zwischen den vielen Landungen der heimkehrenden Flugzeuge gar nicht zeitgerecht abzufertigen ist.

Die Südlandequote, die in einer binationalen Vereinbarung zum Schutz der am dichtesten besie-delten Gebiete auf Schweizer Seite im Jahres-durchschnitt auf 8% limitiert ist, erreichte 11.5% – aber nur, weil im November und Dezember trotz Nordwindlagen fast keine Südlandungen mehr praktiziert wurden, um die überhohe Quote (13.3% per Ende Oktober) noch bestmöglich zu drücken. Seit Inbetriebnahme des Instrumen-tensüdlandeverfahrens 2008 wurde die 8%-Marke sechsmal und die ultimative 10%-Limite weitere dreimal überschritten.

Kein Wunder, steigt die Empörung in der Be-völkerung über die zunehmende Lärmbelastung, die Wirkungslosigkeit angeblich lärm-mindernder Massnahmen, die stete Missachtung von Vereinbarungen durch den EuroAirport und die Untätigkeit der kantonalen und nationalen Behörden.

Deshalb lancierte der Schutzverband eine Peti-tion an die Adresse des Regierungsrats Baselland mit zehn konkreten Forderungen zur Flugbetriebs-führung am EuroAirport, die sich ausschliesslich auf die strikte Einhaltung von Vereinbarungen, Er-lassen und Versprechen beschränken:

- Verschiebung aller Starttrouten mit Abflugrich-tung Süd (ausser Direktstarts) über wenig besiedeltes Gebiet und konsequente Ahndung im Falle von Nichteinhaltung
- Verpflichtung, alle Starts nach Süden an der nördlichen Pistenschwelle anzutreten (auch tags)
- Verbindliche Vorgabe einer Mindestflughöhe an der Landesgrenze (über 1000 m über Meer)
- Anzahlmässige Limitierung des Verspätungs-abbaus bei Abflügen nach 23h
- Verspätungsabbau bei Abflügen bis maximal 23.30h
- Erfassung des Startzeitpunkts ab Pisten-schwelle anstelle Standplatz
- Nachtflugverbot für lärmige Flugzeuge (Erhöhung der kumulativen Lärm-marge auf 15 EPNdB)
- Einhaltung der Immissionsgrenzwerte auf Schweizer Hoheitsgebiet
- Einhaltung der Vereinbarung zu Südlandun-gen (8%) durch Anhebung der Nordwind-komponente
- Veröffentlichung der neuen Risikoanalyse im Laufe von 2023

Diese Forderungen – die eigentlich eh erfüllt sein müssten – soll der Regierungsrat seinen Delegier-ten im Verwaltungsrat des EuroAirports als Hand-lungsanweisungen auferlegen.

Die Petition erfolgte im Zeitraum November 2022 bis Ende Januar 2023 physisch und online. Sie wurde von über 4'400 Personen unterzeichnet, zu über 90% persönlich vom Fluglärm betroffenen. 69% der Unterschriften stammen aus fünf Gemein-den im Baselland, 18% aus dem Kanton Basel-Stadt. Die restlichen 13% verteilen sich auf weitere 125 Gemeinden vornehmlich aus dem Baselbiet und den angrenzenden Kantonen Solothurn und Aargau.

Fast zeitgleich mit der Einreichung der Petition wurde im Baselbieter Kantonsrat ein Handlungs-

postulat der Schutzverband-Präsidentin behandelt, das die gleichen zehn Forderungen beinhaltet. Der Vorstoss wurde mit 50 zu 24 Stimmen sehr deutlich an den Regierungsrat überwiesen. Nun liegt es an ihm, endlich aktiv zu werden!

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

Bern-Belp

Auf dem Gelände des viertgrössten Flughafens der Schweiz wird der Bau eines flächenmässig gigantischen Solarkraftwerks geplant. Es soll auf der Landfläche entlang der Piste entstehen, eine Grösse von 25 Hektaren aufweisen und jährlich 35 Millionen Kilowattstunden Strom liefern, davon rund ein Drittel im Winter. Diese Fläche hätte noch vor wenigen Jahren der überdimensionierten Ausbaue-tappe Nr. 4 Platz bieten sollen.

Die Frage, was nun zu dieser Wende führt, muss gestellt werden.

Öffentlich begründet Urs Ryf, CEO des Flug-hafens und Delegierter des Verwaltungsrats, das Vorhaben mit der Strategie, bis 2035 klimaneutral zu operieren. Diese Aussage geht einher mit bereits früher zu lesenden Statements, wonach die e-Flie-gerie in Belp gefördert werden soll.

Medial hat das Vorhaben Aufsehen erregt. Die Behörden stellen sich hinter das Projekt, die Politik will es vorantreiben. Grundeigentümerin ist die Stadt Bern, die das Vorhaben im Einklang mit den Nachhaltigkeitszielen der Stadt beurteilt.

Das Projekt mit der Bezeichnung BelpmoosSo-lar wird von der Flughafen Bern AG und von der BKW Energie AG getragen. Letztere soll mit 51% daran beteiligt sein. In der Medienmitteilung ist zu lesen, dass die Initianten für die Realisation der Photovoltaikanlage mit einer Investition von 30 Millionen Franken rechnen.

Hinter vorgehaltener Hand stellen sich hin-sichtlich dieses Vorhabens allerdings einige kriti-sche Anmerkungen und Fragen:

- Auf dem nun für 25 Jahre umgenutzten Gelän-de liegt die von der Segelfluggruppe Bern genutzte Graspiste und der Hangar der Segelflieger befindet sich im Bereich der redimensionierten 4. Ausbaue-tappe. Entsprechend hat die Segelfluggruppe von der Flughafen Bern AG – nach einer früheren wiede-r rückgängig gemachten Kündigung – nun den definitiven Rauswurf erhalten. Das Verhältnis zwischen der Segelfluggruppe Bern, die in diesem Jahr ihr 100-jähriges Jubiläum «feiern» kann, und dem Flughafen Bern scheint am Ende zu sein. Ob hier noch ein juristisches Nachspiel folgt, bleibt offen.

- Ein Blick auf den Geschäftsbericht 2021 des Flughafens macht stutzig. Die Bilanzsumme von rund 18 Millionen setzt sich aus gut 12 Mio. Anla-gevermögen (Immobilien) und 6 Mio. Umlaufver-mögen zusammen. Die Frage sei deshalb erlaubt, aus welchen Mitteln die Flughafen Bern AG ihren Teil der Investitionssumme zu leisten beabsichtigt.

- Das ökologische Projekt könnte dazu genutzt werden, an öffentliche Gelder zu kommen, Geld-spenden durch ein Crowdfunding zu generieren, sich umweltbewusst und umweltfreundlich darzu-stellen um die aktuelle Krise, in welcher der Flug-hafen steckt, mittel- oder langfristig zu überwinden. Bei allem Positiven des Projekts, was es für die Energiewende bringen kann, den leisen Verdacht von Greenwashing wird der kritische Betrachter nicht los.

Weitere Informationen finden sich unter www.belpmoossolar.ch

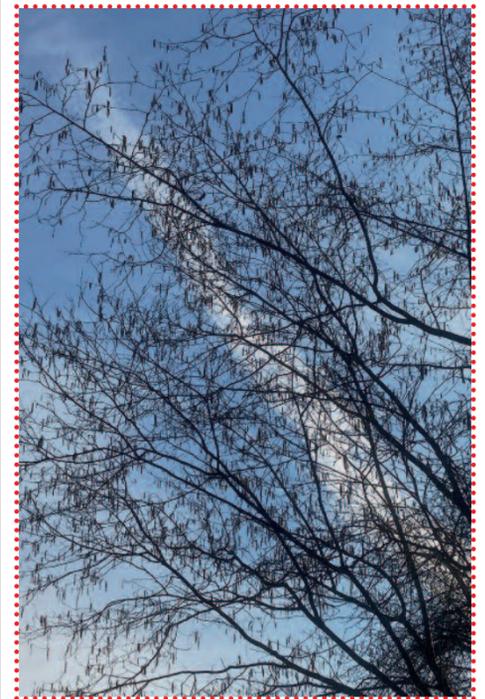
Natürlich wird auf dem Belpmoos nicht nur eine Fotovoltaikanlage geplant, es wird immer noch Flugverkehr abgewickelt. Nach einem Einbruch der Verkehrszahlen, zunächst wegen Konkurs der lokalen Fluggesellschaft Skywork und anschlies-send wegen der Corona-Pandemie, hat in den letz-ten zwei Jahren nun wieder eine Erholung stattge-funden. So sind die Flugbewegungen im Bereich Linien- und Charterflüge von 95 (5618 Passagiere) im Jahr 2020 auf immerhin 514 (35230 Passagiere) im Jahr 2022 gestiegen, wobei es sich hier aus-schliesslich um Ferienflüge handelte. Dies ist aller-dings immer noch deutlich unter den Zahlen des Rekordjahres 2012 mit 11'211 Linien- und Charter-flüge und 258'543 Passagiere, eingeschlossen da-mals aber auch noch eine beträchtliche Anzahl von ganzjährig angebotenen Flügen zu europäischen Zentren und Hauptstädten. Wie die Entwicklung jetzt zeigt, lassen sich solche von den kantonalen Behörden immer wieder geforderten Städteflüge ab Bern nicht kostendeckend betreiben.

Die Gesamtzahl aller Flugbewegungen ist mit 51'792 im Jahr 2021 wieder auf dem früheren Niveau angelangt (entsprechende Zahlen für 2022

liegen noch nicht vor). Die Zunahme bei den Busi-ness- und Privatflügen (Taxiflüge, Business Jets, Flugschulung, Hobbyflüge, Helikopterflüge) hilft, den Rückgang bei Linien- und Charterflügen auf-zufangen. Interessant ist die Beobachtung, dass bei Linien- und Charterflügen im Durchschnitt der letzten drei Jahr 58 Passagiere pro Flug transpor-tiert worden sind, während dies bei den Taxiflügen lediglich 1.6 Personen waren. Viel Lärm um (fast) nichts!?

Guido Frey
Geschäftsführer Vereinigung gegen Fluglärm
(VgF)

Quellen:
Bundesamt für Statistik; Jahresberichte Flughafen Bern AG



JA
Klimaschutz-
Gesetz 18. Juni



**KLUG
CESAR
COTAS**

Koalition
Luftverkehr
Umwelt
und Gesundheit

www.klug-cesar.ch

KLUG / CESAR / COTAS
Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern
T 031 328 58 64
info@klug-cesar.ch

Impressum

FLAB KLUG 1/2023 (31. Jahrgang FLAB SSF)
Erscheint: halbjährlich
Auflage: 2'200
Herausgeber: KLUG / CESAR / COTAS, 3011 Bern
Redaktion: Yves Chatton
Redaktionskommission: Priska Seiler Graf, Yves Chatton, Mathilde Foehr, Katrin Joos Reimer, Peter Ott
Gestaltung: Viktor Stampfli
Druck: Niedermann Druck St.Gallen

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