

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

# FLABA

Frische Luft als Bürgerrecht

Fehlritte in Zürich Seite 2  
Le transfert modal page 3

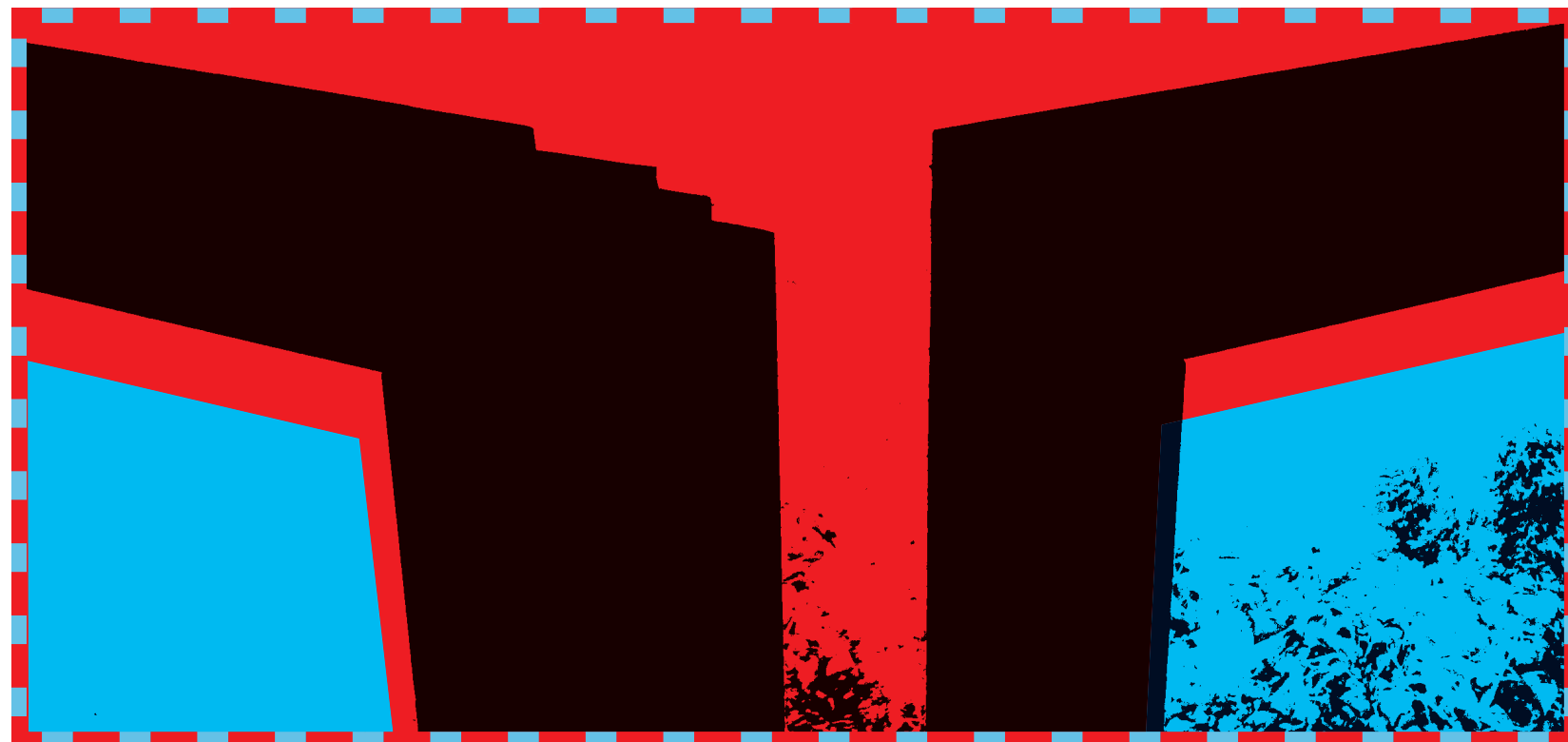
## Editorial

Die nationalen Wahlen sind vorbei. Leider sind sie so herausgekommen, wie die Umfragen es prophezeit haben: Die ökologischen Kräfte, ausser der SP, haben stark verloren. Das sind keine guten Voraussetzungen für die nächsten vier Jahre Umweltpolitik im Bundeshaus. Auch wenn das Thema aus den Schlagzeilen fast verschwunden ist (es sei denn, es handelt sich um Klimakleber) kann und darf man die Tatsache nicht übersehen, dass der Klimawandel nach wie vor die grösste Herausforderung für die Menschheit ist. Es braucht unbedingt weitere Anstrengungen bei den Klimaschutzmassnahmen. So bedächtig, wie wir momentan unterwegs sind, erreichen wir die Klimaziele von Paris nie. Das schaffen wir auch mit dem neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz nicht, aber immerhin ist es ein Schritt in die richtige Richtung. Aufgeben ist also keine Option, aber es wird diesbezüglich wohl kaum eine leichte Legislatur.

Dafür jubelt die Flughafen Zürich AG: Die Herbstferien waren aus ihrer Sicht ein voller Erfolg. Es wird wieder geflogen wie eh und je. Und im Winterflugplan fliegen 50 Fluggesellschaften 167 Ziele an, was für ein «Fest». Dabei gibt es für Europadestinationen bereits zahlreiche Alternativen zum Fliegen. Und wenn man bedenkt, dass 80% aller Flüge ab dem Flughafen Zürich nur Städte in Europa anfliegen, ist das grosse Umsteigepotential geradezu offensichtlich. Meine beste Freundin wohnt mit ihrer Familie in London. Wir besuchen sie ein- bis zweimal im Jahr, selbstverständlich immer mit TGV und Eurostar. Diesen Herbst trafen wir uns aber mal in Paris. Wir machten den Test: Meine Freundin versuchte Flugtickets von London nach Paris zu buchen und ich in derselben Zeit Billette für den Eurostar. Beide Buchungen gingen in etwa gleich schnell. Nachdem meine Freundin auch noch alle Sitzplatzreservierungen und Gepäcktarife eingerechnet hatte, kam die Stunde der Wahrheit: Und siehe an: Beide Ticketarten waren gleich teuer. Selbstredend hat sich meine Freundin dann für den Zug entschieden. Geht doch!



Priska Seiler Graf  
Nationalrätin  
Co-Präsidentin KLUG



## USG-Revision: eine Gefahr für unsere Ohren

Eine neue Teilrevision des Umweltschutzgesetzes (USG) sieht vor, beim Lärmschutz beträchtliche Abstriche zu machen, insbesondere beim Fluglärm. Dies unter dem Vorwand, die Siedlungsentwicklung nach innen zu erleichtern. Die Koalition KLUG bekämpft diese Revision und fordert Massnahmen zur Lärmreduktion an der Quelle.

### Aktueller Schutz: ungenügend ...

In der FLAB-Ausgabe vom Frühling 2022<sup>1</sup> haben wir über die neuen Empfehlungen der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB) informiert.<sup>2</sup> Die interdisziplinäre Kommission besteht aus namhaften Expertinnen und Experten. Sie kommt zum Schluss, dass die zurzeit in der Lärmschutz-Verordnung (LSV) vorgesehenen Massnahmen nicht ausreichen, um die Bevölkerung genügend vor Verkehrslärm zu

schützen. Sie fordert, dass die Grenzwerte für den Fluglärm tagsüber um 6 dB und in den Nachtstunden um 1 bis 3 dB gesenkt werden. Die Kommission empfiehlt überdies zusätzlich zu den aktuell geltenden drei Nachtstunden (22–23 Uhr, 23–24 Uhr, 05–06 Uhr, von Mitternacht bis 5 Uhr gilt die Nachtruhe) einen gesonderten Grenzwert für die Zeit zwischen 06–07 Uhr. Die EKLB reagiert damit auf die Feststellung des Bundesgerichts, die in der LSV festgelegten Nacht-Grenzwerte für Fluglärm schützten die Menschen am frühen Morgen nicht ausreichend vor Lärm. Was aus diesen Empfehlungen wird, steht in den Sternen. Sie stehen gegenwärtig beim Bund auf dem Prüfstand, bevor das weitere Vorgehen beschlossen wird.

### ... und vielleicht bald noch schlechter

Wann sich der Bundesrat damit befassen wird, hängt stark von dessen Prioritäten ab. Schon we-

nige Wochen nach der Veröffentlichung des EKLB-Berichts, kam eine Teilrevision des USG ins Rollen. Eines der Ziele ist eine bessere Koordination des Lärmschutzes und der Siedlungsentwicklung nach innen. Dieses Vorhaben wirkt zwar einleuchtend, die dafür gemachten Vorschläge führen allerdings in die Irre. Von einem Anreiz zur Lärmreduktion an der Quelle fehlt jede Spur. Die gegenwärtigen Vorgaben werden gar verwässert: Künftig müssen nur noch die Hälfte der lärmempfindlichen Räume über bloss ein Fenster verfügen, bei dem die Grenzwerte eingehalten werden<sup>3</sup> – heute sind die Grenzwerte, begründete Ausnahmen vorbehalten, bei jedem Fenster aller lärmempfindlichen Räume einzuhalten.

Der revidierte Text gibt dem Bundesrat auch noch die Möglichkeit, beim Fluglärm gross-

Fortsetzung nächste Seite →

## Une révision dangereuse pour nos oreilles

Sous prétexte de vouloir faciliter le développement urbain vers l'intérieur, une nouvelle révision partielle de la loi sur l'environnement (LPE) prévoit d'affaiblir considérablement la protection contre le bruit, notamment le bruit aérien. La coalition CESAR s'engage contre cette révision et revendique des mesures permettant de réduire le bruit à la source.

### Protection actuelle insuffisante...

Dans notre numéro du printemps 2022<sup>1</sup>, nous vous informions des nouvelles recommandations de la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit (CFLB).<sup>2</sup> Cette commission d'expert-es interdisciplinaires conclut que les dispositions prévues actuellement dans l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) sont insuffisantes pour protéger la population contre le bruit des transports. Selon elle, les valeurs limites pour

le bruit aérien doivent baisser de 6 dB le jour et de 1 à 3 dB la nuit. La commission recommande aussi de fixer une valeur limite distincte entre 06h et 07h du matin, en plus des trois heures de nuit actuelles (22h-23h, 23h-00h et 05h-06h), afin de mieux protéger notre sommeil au petit matin. Ce qu'il adviendra de ces recommandations reste encore un mystère. La Confédération est actuellement en train de les examiner, avant de décider de la marche à suivre. La patience sera de mise.

### ...et cela pourrait empirer

De son côté, la patience du Conseil fédéral varie fortement selon ses priorités. Quelques semaines après la publication du rapport de la CFLB, une révision partielle de la loi sur la protection de l'environnement (LPE) a été lancée. L'un des objectifs est de mieux coordonner le développement urbain vers l'intérieur avec la protection contre le bruit. Si l'objectif semble salutaire, les

moyens d'y arriver font complètement fausse route. Aucune incitation n'est prévue pour réduire le bruit à la source. De plus, les dispositions actuelles seront encore affaiblies. Alors qu'aujourd'hui les valeurs limites sont censées être respectées à chaque fenêtre de tous les locaux à usage sensible au bruit<sup>3</sup>, il est proposé qu'à l'avenir, elles ne soient respectées qu'à une seule fenêtre dans seulement la moitié des locaux à usage sensible au bruit. Cerise sur le gâteau : le texte donne la possibilité au Conseil fédéral de prévoir des dérogations plus laxistes pour le bruit aérien. La raison ? Tout est écrit dans le message du Conseil fédéral : «En raison des caractéristiques propres au bruit des avions, il est généralement impossible de respecter les valeurs limites d'exposition au bruit, y compris avec un mode de construction optimisé contre le bruit [...] pourraient avoir pour effet d'empêcher presque systéma-

Suite à la prochaine page →

→ zügige Ausnahmen vorzusehen. Der Grund dafür? «... Aufgrund der Fluglärmigenschaften können selbst bei einer lärmoptimalen Bauweise die Belastungsgrenzwerte häufig nicht eingehalten werden ... könnten Baubewilligungen in von Fluglärm belasteten Gebieten kaum mehr erteilt werden. Dies widerspricht aber dem Gebot der Siedlungsentwicklung nach innen.» So steht es in der Botschaft geschrieben. Offenbar hängt auch die Politik des Bundesrates stark von dessen Prioritäten ab: Statt Massnahmen zur Lärmreduktion an der Quelle zu ergreifen, setzt er auf zusätzliche Ausnahmen zugunsten des Flugverkehrs – auf Kosten der Gesundheit und der Lebensqualität der Bevölkerung.

**Wohin geht die Reise?**

Diesen Herbst widmet sich die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Stände-

rats (UREK-S) der Teilrevision. Verschiedene Organisationen, darunter die Koalition KLUG, sind zur Anhörung der verschiedenen Betrachtungsweisen vorgeladen. Unser Standpunkt ist klar: Massnahmen zur Lärmreduktion an der Quelle müssen Vorrang haben, etwa die Reduktion der Flugbewegungen zwischen 22 Uhr und 07 Uhr und die Einführung von Landegebühen, die zum Einsatz leiserer Flugzeuge anregen. Weder die Bevölkerung noch die Siedlungsentwicklung haben sich dem Fluglärm unterzuordnen.

Yves Chatton  
Geschäftsführer der KLUG

1 Die Ausgabe vom Frühling 2022 ist auf unserer Website abrufbar.  
2 EKLK (Hrsg.) 2021: Grenzwerte für Strassen-, Eisenbahn- und Fluglärm. Empfehlungen der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung EKLK, Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung, Bern  
3 Als lärmempfindliche Räume gelten insbesondere Schlaf- und Wohnräume wie das Esszimmer oder Büros zum Privatgebrauch.

→ tiquement la délivrance de permis de construire dans les zones affectées par le bruit des avions, ce qui serait contraire à l'objectif de développer l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti». La politique du Conseil fédéral varie aussi fortement selon ses priorités : au lieu de prendre des mesures permettant de réduire le bruit à la source, il préfère miser sur des dérogations supplémentaires pour le transport aérien, au détriment de la santé et la qualité de vie de la population.

vue. Notre position sera claire : la priorité doit être donnée à des mesures permettant de réduire le bruit à la source, telles qu'une réduction des mouvements aériens entre 22h et 7h et l'introduction de taxes d'atterrissage incitant réellement à l'utilisation d'avions plus silencieux. Ce n'est pas à la population et à l'aménagement du territoire de s'adapter au bruit aérien, mais bien l'inverse.

Yves Chatton  
Secrétaire général de la coalition CESAR

**Quelle est la suite ?**

La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États (CEATE-E) se penchera sur cette révision en automne. Des auditions sont organisées avec plusieurs organisations, dont la coalition CESAR, afin d'entendre les différents points de

1 Le numéro du printemps 2022 est disponible sur notre site internet.  
2 CFLB (ed.) 2021 : Valeurs limites pour le bruit du trafic routier, ferroviaire et aérien. Recommandations de la Commission fédérale de lutte contre le bruit (CFLB), Commission fédérale pour la lutte contre le bruit, Berne.  
3 Les locaux à usage sensible au bruit comprennent notamment la chambre à coucher et les locaux d'habitation, comme la salle à manger ou les bureaux à usage privé.

# Versprechen und Fehlritte der Flughafen Zürich AG und des Zürcher Regierungsrats bezüglich Bevölkerungsschutz

Anhand dieser Liste sind berechtigte Zweifel an der Glaubwürdigkeit der, auch künftigen, Aussagen des Flughafens bzw. des Regierungsrates, besonders der Volkswirtschaftsdirektion, angebracht.

Was meinen Sie, geschätzte Leserin, geschätzter Leser?

Verfasser: Urs Dietschi, Verein FAIR in AIR

Realisierung	Projekt	Begründung	Realität
März 2004	ANZF (Airport Zurich Noise Funds)	Wir (BFO – heute FAIR in AIR) stellten fest, dass der ANZF nicht zur Verfügung stand. Das Lärmfondsvermögen war vollständig als Darlehen in der Bilanz der Unique (Flughafen). Bei einem Konkurs wäre das Geld verloren gewesen.	Der Lärmfonds musste auf unseren Druck aus der Bilanz ausgegliedert werden. Wir entdeckten auch, dass Gerichtsgutachten, Anwaltshonore, Dachziegelklammerungen zweckentfremdet aus dem Lärmfonds bezahlt wurden.
15. Juni 1995 31. Januar 2000 (Baubeginn)	5. Ausbautetappe	Der Ausbau ist nötig, um 250'000 Flugbewegungen abhandeln zu können.	Noch bevor mit dem Bauen richtig begonnen wurde, wurden 250'000 Flugbewegungen abgewickelt. Flughafenverantwortliche mussten zugeben, dass der Ausbau für 420'000 Bewegungen konzipiert wurde.
28. Oktober 2006	Ostanflug auf Piste 28	Der Ostanflug werde nur tagsüber geflogen; von Regionalflugzeugen und Piloten mit einer Speziallizenz, wegen des steileren Anflugs (Hindernis im Sicherheitsbereich), genutzt.	Kurz nach Aufnahme des heute bekannten Ostanflugs ist dieser auch für alle Linienflugzeuge der Normalfall. Der Ostanflug begann bereits um 05:30 Uhr. Auf unsere Reklamation antworteten die Verantwortlichen des Flughafens, dass es aus betrieblichen Gründen unmöglich sei, erst um 06:00 Uhr anzufliegen. Als wegen der DVO der morgendliche Anflug über den Süden geführt werden musste, wurde das dann problemlos erst ab 06:00 Uhr möglich.
15. November 2007	Flughafen Initiative ZFI (Zürcher Fluglärm Index)	Als «Gegenmittel» zur Flughafen Initiative (Plafonierung auf 250'000 Flugbewegungen) des DVFS wurde von der Regierung der ZFI lanciert	Der Regierungsrat versprach, dass, sollten mehr als 47'000 Menschen vom Fluglärm betroffen sein, der Regierungsrat eingreife. Passiert ist bis heute, ausser leeren Versprechen, nichts.
29. Juli 2010	Nachtflugsperr von 23 – 6 Uhr	Ende Dezember 2003 beantragte die Flughafen Zürich AG (FZAG) auf Initiative des Regierungsrats dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), die Nachtflugsperr neu auf sieben Stunden auszudehnen (23 Uhr bis 6 Uhr, im Verspätungsfall bis 23:30 Uhr). Das BAZL genehmigte die entsprechenden Bestimmungen im vorläufigen Betriebsreglement (vBR) am 29. März 2005, doch konnte die neue Nachtflugsperr infolge der Vielzahl von Beschwerden gegen andere Bestimmungen noch nicht in Kraft gesetzt werden. Im April 2010 erklärte das Bundesgericht die verlängerte Nachtsperreordnung für umsetzbar.	Der Verspätungsabbau wird längst als Betriebszeitverlängerung missbraucht. Destinationen wie Sao Paolo, Johannesburg, Tel Aviv etc. starten regelmässig, teils täglich 40 und mehr Minuten nach der planmässigen Startzeit. Ausserdem gibt der Flughafen Flüge frei (vor allem der Swiss), von denen klar ist, dass sie nach 23 Uhr in Zürich landen. Widerrechtlich werden vom Flughafen immer wieder Slots nach 23 Uhr vergeben. Flüge starten weit nach der Betriebszeit und dem sog. Verspätungsabbau aus undurchsichtigen Gründen. Die Nachtruhe wird praktisch jede Nacht verletzt (im Juli und August 2023 erfolgten rund 1000 Starts/Landungen nach 23 Uhr).
August 2017	SIL-Objektblatt für den Flughafen wurde überarbeitet	Der Kantonsrat lehnte damals die Pistenverlängerungen ab – und wurde vom BAZL übersteuert.	Erstmalig in der Schweiz wurde der Wille eines Kantons durch den Bund übersteuert.
19. Mai 2021	Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat seiner Weisung 5720 (Pistenverlängerungen) zuzustimmen	- mehr Sicherheit (Flugregime weniger häufig auf Piste 34 umstellen) - mehr Pünktlichkeit (Abend-Verspätungen reduziert) - mehr Nachtruhe (Ostanflug mehr verlässlich, keine Umstellung, teilweise weniger Rollzeit) - keine Kapazitätserhöhung	Der Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen wird missachtet. Bis 2030 sollen gemäss EMPA-Studie 331'000 Flugbewegungen möglich sein. Bis 2040 will der Flughafen 50 Mio Passagiere abfertigen. Die Bauprojekte: Gepäcksortieranlage, Pistenverlängerung, Umrollung, Zone West, Neubau Dock A und viele weitere haben nur ein Ziel: Ausweitung der An- und Abflüge.
15. Februar 2022	Allgemein		Die Swiss profitiert jährlich von rund 3,5 Mrd. Fr offenen und verdeckten Subventionen (Kerosin, CO <sub>2</sub> , Umwelt).
Februar 2023	Schallschutzprogramm Fenster (IGW Immissionsgrenzwert)	Bei Überschreiten werden Schallschutzfenster durch den Flughafen bezahlt.	Fluglärmgeplagte Hausbesitzer ausserhalb des sehr schmalen und kurzen Perimeters müssen Schallschutzfenster selber bezahlen.
25. April 2023	Spendengelder/Schmiergelder vom Flughafen für bürgerliche Parteien	Durch die Presse wird bekannt, dass der Flughafen Schmiergelder flughafenfreundlichen Parteien gibt.	In der Folge gibt die FDP zu, in den vergangenen sechs Jahren CHF 300'000 erhalten zu haben. Die SVP will keine Auskunft geben und die Mitte wollte nichts vom Schmiergeld gewusst haben ... Die EVP brachte die ganze Sache ins Rollen. Sie gab das erhaltene Geld zurück weil sie sich auf keine Art und Weise korrumpieren lassen wollte. Das Schmiergeldsystem dürfte schon viel länger als die von der FDP deklarierten 6 Jahren bestehen.
28. August 2023	Der Kantonsrat stimmte der Weisung (Pistenverlängerung) mit 87:83 Stimmen äusserst knapp zu	Ein knapper Entscheid – wie er erwartet wurde. Missbraucht werden in diesem Zusammenhang die Worte Sicherheit und Stabilität. Gleichzeitig wird gezeigt, wie der ZFI für die Manipulation der Bevölkerung genutzt wird.	Sicherheit: Wäre der Flughafen nicht sicher, so dürfte nicht geflogen werden. Stabilität: Die Pistenverlängerungen bringen nicht mehr Stabilität. Auf der Piste 28 können alle Flugzeuge landen (die A380 benötigt bei regennasser Piste 1700 m bis zum Stillstand). Der Anflug auf Piste 28 ist ein nicht kategorisierter Anflug. D.h. jede/r Pilot/in kann die Landung auf einer kategorisierten Piste verlangen. Deswegen muss das Betriebssystem nicht umgestellt werden.



# CO<sub>2</sub>-Gesetz für den Zeitraum 2025–2030

Der Ständerat hatte leider nicht den Mut, wirksame Klimamassnahmen zu beschliessen. Es ist nun am Nationalrat, das Steuer in der Wintersession herumzureissen. Die Koalition KLUG fordert die Einführung einer Lenkungsabgabe auf Flugtickets und Privatflüge.

Am 18. Juni 2023 haben 59 Prozent der Stim-menden dem Klimaschutz-Gesetz zugestimmt. Es gibt das Ziel netto null Treibhausgasausstoss per 2050 vor – auch für den CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Flugverkehrs. Offen bleiben die Mittel und Wege um dieses Ziel zu erreichen – etwa im CO<sub>2</sub>-Gesetz, das für den Zeitraum 2025–2030 Klimamassnahmen vorschreiben soll.

Das klare JA zum Klimaschutz-Gesetz und der darauffolgende, weltweit heisseste je registrierte Sommer richteten unmissverständliche Signale an unsere Politikerinnen und Politiker. Erhöht wurden sie allerdings nicht. In der Herbstsession hat der Ständerat denn auch ein CO<sub>2</sub>-Gesetz verabschiedet, das den Klimaherausforderungen alles andere als gerecht wird – besonders was den Flugverkehr angeht.

## Massnahmen: ungenügend!

Erneuerbare Flugtreibstoffe sind die grosse Hoffnung des Luftverkehrssektors. Vor allem auf sie setzt auch der Ständerat. Einerseits soll eine Beimischpflicht für erneuerbare Treibstoffe eingeführt werden. Die Quote dürfte ähnlich hoch ausfallen wie in der EU (2% bis 2025 und 6% bis 2030) und vor allem Biotreibstoffe enthalten, die es nie in genügender Menge und Qualität geben wird, um den Flugverkehr klimafreundlicher zu machen. Synthetische Flugtreibstoffe, die ein viel besseres Potenzial zur Dekarbonisierung des Flugverkehrs haben, sind in der EU erst ab 2030 und nur zu 0,7% vorgesehen. Andererseits sind 25 Millionen Franken pro

Jahr für die Herstellung synthetischer Flugtreibstoffe vorgesehen.

Ebenfalls geplant sind zwei weitere Massnahmen: zum Einen 30 Millionen Franken jährlich zur Förderung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs – inklusive Nachtverbindungen, zum Andern die Auflage, in der Werbung den Treibhausgasausstoss des betroffenen Flugs zu erwähnen.

## Der Flugverkehr muss bis 2030 zurückgehen.

Allerdings reicht dies bei weitem nicht aus. Wie wir in unserer Ausgabe vom Herbst 2022 aufzeigten, muss der Flugverkehr bis 2030 zwingend schrumpfen, damit er auch längerfristig mit den Klimazielen vereinbar ist. Um bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen, muss er sogar dann abnehmen, wenn nachhaltige Flugtreibstoffe für die Dekarbonisierung künftig eine wichtige Rolle spielen werden. Zu diesem Schluss kommt eine neue Studie der ETH Zürich und des Paul Scherrer Instituts (PSI) sowie eine Studie der ETH Lausanne, welche voriges Jahr publiziert wurde.

## Nächste Etappe: Nationalrat

Das CO<sub>2</sub>-Gesetz steht in der Wintersession des Nationalrats erneut zur Debatte. Die Koalition KLUG fordert die Umsetzung wirksamer Klimamassnahmen, darunter eine höhere Beimischung von synthetischen Flugtreibstoffen, eine Flugticketabgabe und eine Abgabe auf Privatflüge. Gemäss einer unlängst durchgeführten Erhebung unterstützt die Bevölkerung die Einführung einer solchen Abgabe. Überdies liesse sich mit einem Teil dieser Einnahmen die finanzielle Unterstützung ausbauen, die derzeit für den grenzüberschreitenden Schienenverkehr und die Produktion synthetischer Flugtreibstoffe vorgesehen ist.

Yves Chatton  
Geschäftsführer der KLUG

# Loi CO<sub>2</sub> pour les périodes 2025–2030

Le Conseil des États n'a malheureusement pas eu le courage d'introduire des mesures climatiques efficaces. Le Conseil national devra corriger le tir durant la session d'hiver. La coalition CESAR demande l'introduction d'une taxe incitative sur les billets d'avion et les vols privés.

## Un appel ignoré

Le 18 juin 2023, 59% de la population suisse s'est prononcée en faveur de la loi climat. Celle-ci fixe l'objectif zéro émission nette d'ici 2050, y compris pour les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation. Les moyens d'y parvenir doivent encore être définis, entre autres dans la loi sur le CO<sub>2</sub> qui va prévoir des mesures climatiques pour les périodes de 2025 à 2030.

Le OUI clair à la loi climat, suivi de l'été le plus chaud jamais enregistré à l'échelle mondiale, envoyaient un signal fort à la classe politique. Mais, cet appel a été ignoré. Lors de la session d'automne, le Conseil des États a adopté une loi sur le CO<sub>2</sub> qui n'est pas du tout à la hauteur des enjeux climatiques, notamment en ce qui concerne le transport aérien.

## Mesures insuffisantes

Les carburants durables représentent le nouvel espoir du secteur aérien et c'est surtout sur eux que mise la chambre des cantons. D'une part, un taux de mélange obligatoire pour l'utilisation de carburants durables doit être introduit. Le quota devrait être similaire à ce qui est prévu dans l'UE (2% en 2025 et 6% en 2030) et inclure principalement les biocarburants, qui ne seront jamais disponibles en quantité et qualité suffisantes pour rendre le trafic aérien plus respectueux du climat. Les carburants synthétiques, qui ont un potentiel bien meilleur pour décarboner l'aviation, ne sont prévus dans l'UE qu'à partir de 2030 et seulement à hauteur de 0,7%. D'autre part, 25

millions de francs par an sont prévus pour la production de carburants synthétiques.

Deux autres mesures sont également prévues : un soutien financier de 30 millions de francs par an pour encourager le transport ferroviaire transfrontalier, y compris les trains de nuit, et une obligation de mentionner les émissions d'un vol sur les publicités.

## L'aviation doit baisser d'ici 2030

Or, c'est loin d'être suffisant. Comme nous l'avons démontré dans notre numéro de l'automne 2022, le trafic aérien doit obligatoirement baisser d'ici 2030 pour être compatible avec les objectifs climatiques. Sur le plus long terme aussi : même si les carburants durables joueront un rôle important dans la décarbonation du trafic aérien, celui-ci devra tout même diminuer pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. C'est ce que concluent une étude récente de l'EPFZ et de l'Institut Paul Scherrer PSI, ainsi qu'une étude de l'EPFL publiée l'année passée.

## Prochaine étape : Conseil national

La loi sur le CO<sub>2</sub> sera débattue au Conseil national durant la session d'hiver. La coalition CESAR demande la mise en œuvre de mesures climatiques plus efficaces, telles qu'un taux de mélange obligatoire de carburants synthétiques plus élevé, ainsi qu'une taxe incitative sur les billets d'avion et sur les vols privés. Selon un sondage récent, la population soutient l'introduction d'une telle taxe. Une partie des revenus permettrait d'augmenter les soutiens financiers prévus pour le transport ferroviaire transfrontalier et la production de carburants synthétiques.

Yves Chatton  
Secrétaire général de la coalition CESAR

# Le transfert modal : LA solution pour les vols intra-européens

Réduire les nuisances de l'aviation sans diminuer le besoin en déplacement aérien est difficile : selon les spécialistes, la technologie (avion électrique, hydrogène...) n'offre pas de solution avant très longtemps. Pour les transports intercontinentaux, il n'y a donc pas d'autre solution que de moins voyager.

Pour les destinations intra-européennes, il est par contre possible de réduire significativement l'impact du transport aérien, et ce à moindre effort pour les consommateurs. **Cette solution s'appelle le transfert modal.** De nombreuses recherches indiquent qu'en deçà de 4 ou 6 heures, le train est le plus efficace, induisant un transfert modal sans nécessiter de contraintes excessives.

À terme, investir dans les infrastructures permettra de transférer massivement les voyageuses et voyageurs. On sait que cela fonctionne : les vols Zurich – Lugano ont disparu après la mise en œuvre du tunnel de base du Gothard. Selon l'horaire 2021, les temps de parcours sont en effet de 1h53 de centre à centre au lieu de 2h38, ce qui rend le trajet en avion peu compétitif. Les planifications ferroviaires récentes ont cependant oublié que développer le ferroviaire permet le transfert modal de l'avion vers le train. Dans la planification 2050 de la Suisse notamment, il manque une vraie ambition de transfert modal. Cette ambition nécessite la concrétisation de projets d'infrastructure : le projet de Croix fédérale défendu par SwissRailvolution est par exemple un projet pertinent pour la neutralité climatique du transport national et international.

Mais il est possible d'agir sans attendre de nouvelles infrastructures. Une analyse réalisée en 2017 par l'Association Climat Genève et présentée à la commission des pétitions du canton de Genève a montré que la moitié des voyageu-

ses et voyageurs de l'Aéroport de Genève avaient une destination située à moins de 1000 km. Avec des hypothèses prudentes (transfert de 30 à 50% des voyages en avion pour les liaisons très bien desservies par le train), il serait envisageable de transférer 15% du trafic de cet aéroport d'ici à 2030. Les statistiques post-COVID de l'Aéroport de Genève montrent des potentiels importants : en 2022, 710'000 personnes utilisaient par exemple l'avion entre Genève et Paris. Inraisemblable à l'heure de la neutralité climatique, 338'000 personnes faisaient aussi Genève – Zurich en avion. L'offre TGV ou train CFF étant très bonne, il n'est pas déraisonnable d'envisager qu'une partie significative puisse encore se reporter sur le rail.

Pour les trains de jour de moins de 4-6 heures, il faudra évidemment développer des liaisons plus étoffées entre les grandes agglomérations européennes et permettre aux entreprises ferroviaires d'acquiescer des trains plus capacitaires et plus confortables. Pour améliorer la compétitivité du train par rapport à l'avion, il faut que les billets de train soient faciles à obtenir et meilleur marché : l'Association transports et environnement (ATE) a par exemple demandé la simplification des conditions de réservation.

Les agglomérations européennes à moins de 2000 km sont accessibles grâce au train de nuit – un service qui combine transport et hôtellerie. La coalition européenne Back-on-Track, soutenue par actif-traffic, a établi des recommandations pour les institutions européennes : la baisse des redevances d'infrastructure et la desserte de l'ensemble des villes européennes sont de l'ordre du faisable d'ici à 2030.

Au niveau fédéral, la Confédération doit s'engager davantage pour ces liaisons internationales : un plan d'action a été demandé par plu-

sieurs personnalités politiques, dont la Conseillère nationale Aline Trede. On attend des moyens financiers suffisants dans le budget fédéral : les 30 millions prévus dans la version actuelle de la loi sur le CO<sub>2</sub> pour les périodes de 2025 à 2030 sont un premier pas tout juste suffisants pour financer 2 ou 3 liaisons de nuit supplémentaires. C'est insuffisant pour que la Suisse soit reliée convenablement en train vers l'Ouest de l'Europe, le sud de l'Italie et le nord de l'Europe.

Les cantons peuvent aussi s'investir : le canton de Vaud s'est par exemple mobilisé sur le sujet des liaisons TGV. La pétition déposée par l'Association Climat Genève en 2017 au Canton de Genève mentionnait aussi des solutions simples en faveur des clients du train : gratuité des correspondances du RER genevois avec les TGV, marketing actif pour inciter les touristes à venir en train à Genève.

L'augmentation de l'ambition fédérale et d'autres solutions techniques simples permettraient de supprimer de nombreux vols intra-européens : outre l'urgence climatique, il s'agit de protéger le sommeil des riveraines et riverains en supprimant des vols Suisse-Paris, Suisse-Rome ou Suisse-Stuttgart qui n'ont pas lieu d'être. Les économies en coûts de santé, pollution locale et impact climatique sont évidentes.

François Périllon  
Association Climat Genève  
et Comité Climat Romandie



KLUG  
CESAR  
COTAS

Coalition  
environnement et santé  
pour un transport aérien  
responsable



## Basel-EuroAirport

### Was ist ein binationales Abkommen zum Flugbetrieb am EuroAirport wert?

Die 3'900 m lange Hauptpiste am Flughafen Basel-Mulhouse (EuroAirport) ist auf 150°/330° ausgerichtet. Nördlich des Flughafens ist das Gebiet in der Pistenachse sehr dünn besiedelt. Im Süden liegt die Landesgrenze in 3.5 km Distanz zum Pistenende; auf Schweizer Seite ist der grenznahe Raum mit den Gemeinden Allschwil, Binningen, Bottmingen, Schönenbuch, Reinach und weiteren Ortschaften sehr dicht besiedelt.

Im Normalbetrieb wird am EuroAirport von Norden her gelandet und nach Süden gestartet; bei Nordwindlagen wird das Start-/Landeregime umgedreht. Zur Einführung des Instrumentenlandesystems für Südlandungen (ILS33) Ende 2007 trafen Frankreich und die Schweiz ein binationales Abkommen, welches die ILS33-Landungen im Jahresdurchschnitt auf maximal 8% deckelt. Sollte die 10%-Marke überschritten werden, müssten von den beiden nationalen Zivilluftfahrtbehörden Gegenmassnahmen geprüft werden. (Anzumerken gilt noch, dass von Norden her auf dem regulären Gleitwinkel von 3° gelandet wird; ILS33-Landungen erfolgen wegen der nahen Jurahöhen jedoch steiler.)

Im Zeitraum 1977-2001 betrug der 25-jährige Durchschnitt an Südlandungen 3%, umgestellt wurde erst bei Nordwindlagen ab 10 kn. Die damalige Prozedur auf Sicht war bei den Piloten ausgesprochen unbeliebt, weil mit einer 180°-Wende im Tiefflug (sog. Circling Approach) recht anspruchsvoll. 2002 wurde die Rückenwind-Limite dennoch reduziert und der Jahresdurchschnitt an Südlandungen (immer noch auf Sicht) stieg auf 6.2% an.

In den 15 Betriebsjahren seit Einführung der ILS33-Landungen, die im Endanflug rund 70'000 Einwohnende auf Schweizer Gebiet betreffen (etwa das Dreifache des vormaligen Sichtflugverfahrens), wurde die Vereinbarung nur sechsmal eingehalten. Sechsmal wurde die 8%- und dreimal die 10%-Marke überschritten. Gegenmassnahmen wurden nie geprüft. Ein neuer Spitzenwert zeichnet sich für 2023 ab: Von Januar bis September erreichte die Südlandquote 16.9%!

Dieser Umstand sei dem Klimawandel mit stabilen Hochdrucklagen und lokalem Nordwind geschuldet, sagt der EuroAirport. Doch die Winddaten, die der Flughafen von seiner Messstation direkt neben der Piste auf windfinder.com veröffentlicht, bestätigen diese Begründung nur teilweise. Es wird viel häufiger und länger von Süden her gelandet, als es die 5kn-Rückenwindregelung erfordert. Auch hierfür hat der EuroAirport Erklärungen bereit, wenn er zu Reklamationen Stellung nehmen muss: Die Umstellung auf Südlandungen basiere nicht auf den Daten der eigenen Windmessstation, sondern auf Daten von MétéoFrance (die nicht öffentlich zugänglich sind). Die Umstellung beruhe auf Prognosewerten, nicht auf aktuellen Daten, da ja vorab eine Räumung des südlichen Luftraums erforderlich sei. Zudem seien auch die Böenspitzen zu berücksichtigen.

Aber: Wozu betreibt der EuroAirport eine Windmessstation, wenn deren Messdaten gar nicht relevant sein sollen? Woher bezieht MétéoFrance ihre Daten, wenn nicht von dort? Wenn die Umstellung auf Südlandungen auf prognostizierten Daten beruht, warum erfolgt dann die Rückstellung auf Normalbetrieb häufig erst mit stundenlanger Verzögerung? Oder ist die Prognosegenauigkeit von MétéoFrance unzureichend, vor allem zulasten der Südlandungen? Und, die Windmessstation am EuroAirport weist sehr wohl auch Böenspitzenwerte aus, aber nur selten, was den Schluss zulässt, dass der Flughafenstandort wenig böen anfällig ist. Es liegt klar auf der Hand, dass für den Flugbetrieb Prognosen nur orientierende Planungswerte sind. Für die Piloten relevant sind aber die aktuellen Winddaten – vor Ort!

Nein, die Erklärungen des Flughafens zur exorbitant steigenden Zahl an Südlandungen sind nicht wirklich glaubwürdig. Daher drängt sich die Frage auf, ob die ILS33-Quote absichtlich hochgetrieben wird und wenn ja, weshalb. Schlüssig ist nur eine mögliche Absicht: Die Neuverhandlung des binationalen Abkommens mit einer deutlich höheren Südlandquote, womit der Flughafen unter französischer Hoheit einen noch grösseren Spielraum im Betriebsregime erhalten würde. Damit verbunden ist nicht nur eine weitere Lärmzunahme auf Schweizer Seite, sondern auch eine weitere Erhöhung des Restrisikos.

Die Zukunft wird es weisen.

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

## La CARPE fait recours contre les conditions d'exploitation de l'Aéroport de Genève:

### Rappel des faits

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, est l'aboutissement d'un long processus débuté en 2013 entre l'Aéroport, les services fédéraux et cantonaux compétents, portant sur les modifications suivantes: l'introduction d'un système de quotas (non-chiffré) 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 et l'approbation de plans pour la réalisation d'une nouvelle piste de sortie rapide (pour augmenter le nombre de mouvements.)

Quelques plus de 600 oppositions – communes associations, particuliers – se sont formées lors de la mise à l'enquête publique du projet en automne 2019, cependant le DETEC a approuvé les modifications du règlement d'exploitation demandées par l'AIG. En cas d'approbation d'un tel projet, une augmentation de 17.5% de mouvements d'avion par heure (47 contre 40 actuellement), soit un mouvement toutes les 75 secondes est prévue.

En janvier 2023, la CARPE associée à 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». La CARPE dénonce 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 décision du TAF sera rendue après que l'ensemble des parties se seront déterminées sur le recours et la décision n'est pas attendue avant plusieurs mois.

### Lancement de la pétition

Dans l'attente d'une réponse au recours et afin de faire pression sur les autorités politiques genevoises et fédérales la CARPE a lancé une pétition qui a reculé plus de 1834 signatures. Cette dernière demande d'une part au Conseil d'État Genevois de s'engager auprès du Conseil fédéral pour qu'il procède à la révision du Plan Sectoriel de l'Infrastructure Aéronautique de l'aéroport de Genève «PSIA» pour protéger la santé de la population et atteindre les objectifs climatiques. Cette décision rendue par le DETEC s'assied également sur la volonté des citoyen-ne-s genevois-es exprimée par l'acceptation de l'initiative IN 163 «pour un pilotage démocratique de l'aéroport» en novembre 2019. Avec le nouvel article constitutionnel et sa concrétisation dans la loi, les nuisances de l'aéroport doivent être limitées, la santé et le climat protégés, cependant cet objectif s'avérera impossible avec la révision du PSIA. D'autre part, la pétition recommande directement au Conseil fédéral de réviser la fiche du PSIA afin de protéger la santé de la population et le climat.

Suite à la remise de pétition, l'Office Fédéral de l'Aviation Civile «OFAC» a répondu à la CARPE qu'elle prenait au sérieux les préoccupations des signataires concernant les nuisances sonores et environnementales mentionnées dans la pétition. L'OFAC mentionne que l'objectif zéro net s'applique désormais aussi au secteur de l'aviation depuis l'acceptation de la loi fédérale sur les objectifs en matière de protections du climat, sur l'innovation et sur le renforcement énergétique (LCI).

Dès lors, la CARPE restera très attentive aux décisions prises par le Conseil fédéral afin que les objectifs climatiques soient atteints. La CARPE ne lâchera rien, les riverain-e-s genevois-es et le climat méritent mieux qu'un aéroport obnubilé par sa propre croissance.

Margot Wohnlich

Coordinatrice de la Coordination régionale pour un aéroport de Genève urbain, respectueux de la population et de l'environnement (CARPE)

## Neue Studie: Der Flugverkehr muss sinken

Wie kann der Flugverkehr bis 2050 klimaneutral werden? Das haben Forscher des Paul Scherrer Instituts PSI und der ETH Zürich berechnet. Ihr Ergebnis: Fossiles Kerosin durch künstlich hergestellten, nachhaltigen Treibstoff zu ersetzen, reicht allein nicht. Zusätzlich bräuchte es eine Reduktion des Flugverkehrs. Wenn weiterhin fossile Treibstoffe verwendet werden, müsste der Flugverkehr jährlich um 0,8% sinken und gleichzeitig Kohlendioxid im Untergrund speichern, um bis 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Der Flugverkehr würde dann etwa bei 80% des heutigen Aufkommens liegen. Wenn es gelingt, auf klimaschonendere Treibstoffe, die auf Strom aus erneuerbaren Energien basieren, umzustellen, reichen 0,4% pro Jahr.

Sacchi, R., Becattini, V., Gabrielli, P. et al. How to make climate-neutral aviation fly. Nat Commun 14, 3989 (2023).

<https://doi.org/10.1038/s41467-023-39749-y>

## Nouvelle étude: le trafic aérien doit baisser

Comment le trafic aérien peut-il devenir neutre d'ici 2050? C'est ce qu'ont calculé des chercheurs de l'Institut Paul Scherrer PSI et de l'ETH Zurich, et leurs conclusions sont claires: remplacer le kérosène fossile par du carburant synthétique et durable ne suffirait pas. Une réduction du trafic aérien serait également nécessaire. S'il continue à utiliser des carburants fossiles, le trafic aérien doit baisser de 0,8% par an, tout en séquestrant le dioxyde de carbone en sous-sol, pour atteindre la neutralité climatique d'ici 2050. Le trafic aérien représenterait alors environ 80% du volume actuel. Si l'on réussit à passer à des carburants alternatifs, en étant basé sur du courant d'origine renouvelable, une réduction de 0,4% par année suffit.

Sacchi, R., Becattini, V., Gabrielli, P. et al. How to make climate-neutral aviation fly. Nat Commun 14, 3989 (2023).

<https://doi.org/10.1038/s41467-023-39749-y>

## L'aéroport de Lausanne : un impact économique insignifiant mais des nuisances importantes

Pour la première fois, transparence a été faite sur les impacts sanitaires et les retombées économiques de l'aéroport de Lausanne-Blécherette grâce aux études mandatées par la Ville de Lausanne auprès des universités de Genève et Neuchâtel. Les résultats des études montrent que l'impact économique est faible et que l'aéroport «n'apporte pas d'avantage structurel à l'économie lausannoise». Mais que les nuisances ont un impact pour la population. Les avantages économiques pour la région sont donc faibles en comparaison des coûts sur la santé humaine engendrés par le bruit. De ces études, on peut dégager 5 principaux constats:

1. **L'impact sur le tourisme est insignifiant.** L'aéroport n'exerce aucune influence sur le chiffre d'affaires de l'hôtellerie lausannoise. Le nombre de nuitées générées pour l'hôtellerie lausannoise par l'activité de l'aéroport est insignifiant (moins de 0,5%). Celui-ci n'est donc pas un atout pour l'économie locale.

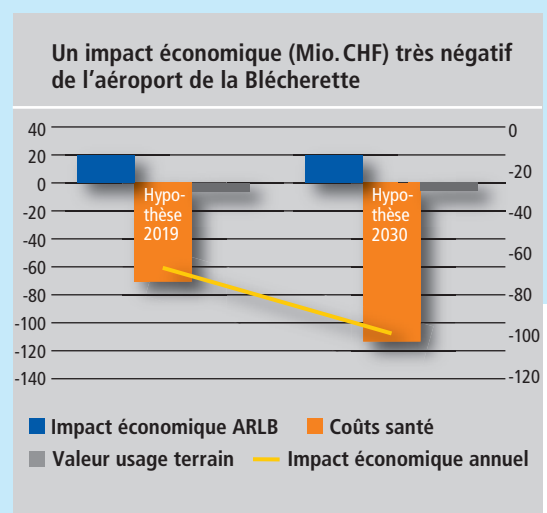
2. **L'exploitation économique des terrains mis à disposition de la ville n'est pas bonne.** Les droits de superficie sont extrêmement faibles (moins de 60'000 CHF par année). Ce qui constitue une subvention aux nuisances, notamment pour des utilisateurs de Jet privés bruyants.

En effet, avec un total de 120 emplois, pour une surface de 192'296 m<sup>2</sup>, soit une moyenne de seulement 6 emplois/ha, le ratio est extrêmement faible. Le terrain n'est donc absolument pas valorisé et c'est une perte économique pour les contribuables de Lausanne.

3. **Les bénéfiques sont délocalisés.** Les premiers bénéficiaires de l'économie l'aéroport ne sont pas les habitants de Lausanne. Par exemple: la société Fly7, le principal acteur de l'aéroport avec 46% de son chiffre d'affaires, a un impact économique 8,5 fois plus important au Luxembourg, où des services et des fournisseurs sont localisés (60,8 millions), qu'à Lausanne (7,15 millions).

4. **Les nuisances sont pour les habitants de Lausanne.** En effet, l'impact de ces nuisances sur la santé est très important. Même dans une hypothèse basse, le bilan est très négatif. Et le montant de ces bénéfices économiques, tous relatifs, se révèle soudain dérisoire quand on le compare avec celui des

coûts des nuisances sonores: dans les quartiers lausannois étudiés, les experts ont pu estimer que ce sont des centaines d'années de vie en santé qui sont perdues chaque année à cause des effets répétés du bruit (maladies cardio-vasculaires, stress, etc.). Traduit en termes financiers, la valeur moyenne du coût social du bruit des avions de la Blécherette serait ainsi de 72 millions CHF en 2019, et les projections tablent sur une facture pouvant dépasser les 100 millions en 2030, en raison de l'augmentation de la population dans ce secteur de la ville. Le coût des nuisances est ainsi reporté sur les contribuables qui financent les coûts de la santé.



Constat 5: la ville a très peu de pouvoir sur une réaffectation des terrains, comme l'indique l'étude juridique. Le droit de superficie a été accordé pour une durée de 70 ans (échéance 2069) et la modification du contrat avant l'échéance suppose un accord de l'Aéroport. Le constat est qu'en signant ce contrat, les responsables de l'aéroport et de la ville ont rendu les modifications quasi impossibles sans un accord commun. Les juristes et élus de la ville de Lausanne ont donc été naïfs, ou complaisants, lors de la signature de l'accord.

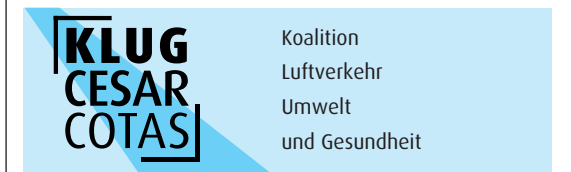
En conclusion, on peut dire que l'étude montre que les bénéfiques pour la collectivité sont insignifiants. Il y a des bénéfiques privés, qui sont largement délocalisés, mais les coûts sont pour les collectivités

et les citoyens. C'est pourquoi l'association des riverains (ADRB) souhaite que:

- les utilisateurs de l'aéroport réduisent significativement les nuisances.
- la ville cesse de subventionner les nuisances pour que les responsables de l'aéroport soient incités à changer leurs pratiques.
- l'OFAC cesse d'être indifférent à l'impact de l'aéroport sur les habitants et qu'il engage une actualisation du cadastre du bruit qui est trop ancien. Celui-ci est calculé sur des bases théoriques qui ne correspondent pas à la réalité des nuisances.
- le coût des nuisances soit à la charge des utilisateurs de l'aéroport pour qu'ils soient incités à agir. Il faut par exemple fixer un niveau de pénalité financière plus important pour les avions les plus bruyants et avoir ainsi un effet incitatif à la réduction des nuisances.
- À long terme, il faudrait trouver un usage différent du site de l'aéroport, qui permette aux riverains de ne plus subir de nuisances et de valoriser les terrains de la Blécherette.

Fabien Ohl

Représentant de l'Association de défense des riverains de la Blécherette (ADRB)



[www.klug-cesar.ch](http://www.klug-cesar.ch)

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

### Impressum

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

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