

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

# FLA B

FRISCHE  
LUFT  
ALS  
BÜRGERRECHT

## Editorial

Umwelthemen haben zurzeit einen schweren Stand in Bern. Nach den Wahlen im letzten Herbst war es offensichtlich, dass die ökologischen Kräfte im Parlament geschwächt wurden. Leider ist es in Tat und Wahrheit noch schlimmer als befürchtet, da einige Vertreter:innen von bürgerlichen Parteien dem Umweltschutz nicht mehr die gleiche Priorität einräumen als noch im Zuge der Klimastreiks. Das ist sehr bedauerlich und auch gefährlich, denn der Klimawandel ist nach wie vor unsere grösste Bedrohung. Und das sage ich auch klar als Sicherheitspolitikerin. Die Folgen dieser Kursänderung in der Politik sind leider gut spürbar, auch wenn es um Massnahmen gegen die schädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs geht. Ein Beispiel dafür sind die derzeitigen Beratungen zum Umweltschutz in den entsprechenden Kommissionen. Der Nationalrat war der Meinung, dass beim Fluglärm eine Sonderregelung eingeführt werden soll. Diese sah nämlich die Einführung von spezifischen Grenzwerten für Gebiete vor, die durch Fluglärm belastet sind. Das heisst, dass man Ausnahmen zum Lärmschutz einführen würde, genau dort, wo der Lärm am schädlichsten ist. Zum Glück hat die ständerätliche Umweltkommission diesen Artikel nun wieder gestrichen, es gibt also wieder etwas Hoffnung.

Keine guten Neuigkeiten kamen auch aus dem Kanton Zürich: Die Vorlage zu den Pistenverlängerungen wurde vom Zürcher Volk klar gutgeheissen. Auch wenn diese geplanten Verlängerungen aus betrieblicher Sicht durchaus Sinn machen, bleibt die Befürchtung bestehen, dass dieser Ausbau doch für eine Kapazitätssteigerung genutzt wird. Der Flughafen Zürich streitet dies vehement ab. Es wird sich zeigen, ob die vollmundigen Versprechungen eingehalten werden.

Und in Basel hat der EuroAirport den neuen Lärmvorsorgeplan in Vernehmlassung gegeben. Der Plan sieht Massnahmen vor allem für französisches Territorium vor, aber keine für das dicht besiedelte Schweizer Gebiet, wo er sowohl nach französischem wie auch nach schweizerischem Recht Lärmgrenzwertüberschreitungen verursacht.

Aber auch wenn die Zeiten noch schwieriger geworden sind in Sachen Umwelt- und Lärmschutz, wir bleiben dran!



Priska Seiler Graf  
Nationalrätin  
Co-Präsidentin KLUG



## Lärmschutz in Gefahr

**Starke Reduktion des Lärmschutzes im Allgemeinen und Unsicherheiten beim Fluglärmschutz – und alles, um die Verdichtung zu fördern. Dies sind die Ergebnisse der bisherigen parlamentarischen Debatten zum Umweltschutzgesetz (USG). Die KLUG kritisiert diese Vision entschieden. Eine qualitative Verdichtung erfordert in erster Linie eine Reduktion des Lärms an der Quelle und nicht eine Schwächung des Lärmschutzes.**

Die Stadtentwicklung nach innen bringt viele Vorteile mit sich. Es gibt aber auch Herausforderungen, insbesondere im Bereich des Lärmschutzes. Wie kann man verdichten und gleichzeitig die Bevölkerung vor Lärmbelastigung schützen? Letztlich ist alles eine Frage der Prioritäten. Eine kleine Chronik darüber, wie unsere Parlamentarierinnen und Parlamentarier die

Gesundheit und die Lebensqualität der Bevölkerung zugunsten einiger wirtschaftlicher Interessen opfern:

Bisher sieht das Gesetz vor, dass die Immissionsgrenzwerte für Lärm an allen Fenstern jedes lärmempfindlichen Raums einer Wohnung eingehalten werden müssen. Es gibt jedoch einen gewissen Spielraum, sofern es ein überwiegendes Interesse am Bau eines Gebäudes gibt. In der Vergangenheit haben mehrere Kantone diese Möglichkeit genutzt, um die Lüftungsfensterpraxis anzuwenden. Diese besteht darin, den Bau von Gebäuden auch dann zu erlauben, wenn die Lärmgrenzwerte bei nur einem Fenster pro lärmempfindlichem Raum eingehalten werden. Im Jahr 2016 wurde diese Praxis jedoch vom Bundesgericht für unvereinbar mit der aktuellen Gesetzgebung erklärt. Als Antwort darauf hat das Parlament eine Motion angenom-

men, die verlangt, diese Praxis im Gesetz zu implementieren.

Im Jahr 2021 leitete der Bundesrat eine Teilrevision des USG ein – unter anderem um diese Motion umzusetzen. Die Landesregierung schlug jedoch vor, noch weiter zu gehen als die Lüftungsfensterpraxis: In Zukunft soll es ausreichen, wenn die Lärmgrenzwerte an einem einzigen Fenster in nur der Hälfte der lärmempfindlichen Räume eingehalten werden. Darüber hinaus nimmt sich der Bundesrat die Möglichkeit heraus, grosszügigere Ausnahmen für Fluglärm vorzusehen. Wir hatten diese Vorschläge in unserer letzten Ausgabe im Herbst 2023 stark kritisiert.

Seitdem wurde die Teilrevision des Umweltschutzgesetzes in beiden Räten diskutiert. Leider

Fortsetzung nächste Seite →

## La protection contre le bruit en danger

**Forte réduction de la protection contre le bruit en général et incertitudes concernant la protection contre le bruit aérien, cela afin de favoriser la densification : tel est le résultat des débats parlementaires menés jusqu'à présent dans le cadre de la Loi sur la protection de l'environnement (LPE). La coalition CESAR critique fermement cette vision. Une densification qualitative exige en premier lieu une réduction du bruit à la source et non un affaiblissement de la protection contre le bruit.**

Le développement urbain vers l'intérieur amène beaucoup d'avantages. Mais il fait aussi face à des défis, notamment en matière de protection contre le bruit. Comment densifier, tout en protégeant la population des nuisances sonores? En fin de compte, tout est une question de priorité. Petite chronique sur comment nos parlementaires sont en train de sacrifier la santé et la

qualité de vie de la population, au profit de certains intérêts économiques.

Jusqu'à présent, la législation stipule que les valeurs limites d'immission pour le bruit doivent être respectées à toutes les fenêtres de chaque local sensible au bruit d'un logement. Il existe cependant une certaine marge de manœuvre lorsqu'il y a un intérêt prépondérant à construire un bâtiment. Par le passé, plusieurs cantons en ont profité pour appliquer la pratique de la fenêtre d'aération. Celle-ci consiste à autoriser la construction de bâtiments si les valeurs limites ne sont respectées qu'à une seule fenêtre par local sensible au bruit. Mais en 2016, cette pratique a été jugée incompatible avec la législation actuelle par le Tribunal fédéral. En réponse, le parlement adopta une motion parlementaire demandant d'introduire cette pratique dans la loi.

En 2021, le Conseil fédéral lança une révision partielle de la LPE, entre autres pour mettre en œuvre cette motion. Notre Gouvernement

proposait toutefois d'aller encore plus loin que la pratique de la fenêtre d'aération : à l'avenir, il suffirait que les valeurs limites ne soient respectées qu'à une seule fenêtre dans seulement la moitié des locaux à usage sensible au bruit. En outre, le Conseil fédéral s'octroie la possibilité de prévoir des dérogations plus laxistes pour le bruit aérien. Nous avons fortement critiqué ces propositions dans notre dernier numéro paru en automne 2023.

Depuis, la révision partielle de la LPE a été débattue dans les deux chambres. Malheureusement, ces dernières en ont profité pour sabrer encore plus la protection contre le bruit.

Le Conseil national et le Conseil des Etats proposent que dans le cas d'un nouveau logement disposant d'un espace extérieur privé et calme, il suffit que les valeurs limites ne soient

Suite à la prochaine page →

→ haben beide Kammern die Gelegenheit genutzt, um den Lärmschutz noch stärker zu beschneiden.

National- und Ständerat beabsichtigen, dass bei Wohnbauprojekten mit einem privaten und ruhigen Aussenraum nur noch an einem Fenster in einem einzigen Raum die Lärmgrenzwerte eingehalten werden müssen. Bei Wohnungen ohne privaten Aussenraum, müsste der Grenzwert nur noch bei der Mehrheit der Räume statt wie bisher in jedem Raum eingehalten werden. Zudem hat der Ständerat vorgeschlagen, dass kein Fenster eines neuen oder wesentlich veränderten Gebäudes die Lärmgrenzwerte einhalten muss, wenn lärmempfindliche Räume mit einer kontrollierten Lüftung ausgestattet sind. In den Parlamentsdebatten wurde vergeblich argumentiert, dass die Installation von kontrollierten Lüftungen kompliziert und sehr teuer ist, und nicht vor Hitze schützt. Es müsse darum möglich sein, abends ein Fenster zu öffnen, um einen Raum zu kühlen. Zudem kann eine kontrollierte Lüftung einige für die Lebensqualität zentrale Faktoren nicht ersetzen: etwa frische Luft oder den Bezug zum Aussenraum.

Im Frühling verabschiedete der Nationalrat bei Wohnungen mit kontrollierter Lüftung einen etwas «moderateren» Vorschlag: Diese Wohnungen sollten über mindestens einen Raum mit einem Fenster verfügen, bei dem die Grenzwerte eingehalten werden.

Hingegen will die grosse Kammer einen spezifischen Grenzwert für Bauen in von Fluglärm betroffenen Gebieten, welcher durch den Bundesrat festgelegt wird. Es ist noch nicht klar, wie sich dieser neue Lärmgrenzwert auf die bereits bestehenden schwachen Lärmschutzmassnahmen auswirken wird – etwa ob sich der neue Grenz-

wert in der Formulierung des Nationalrats auch auf den Anspruch auf Schallschutzfenster oder die Entschädigung von lärmgeplagten Immobilienbesitzerinnen und -besitzern auswirken könnte. Gemäss dem Votum von Bundesrat Röstli im Nationalrat, würden die Kantone in den Flughafenregionen ihre Mitsprache hinsichtlich erlaubter Bautätigkeiten verlieren. Ein solches Gesetz wäre gemäss ihm allerdings bezüglich Raumplanung mit der Bundesverfassung kaum vereinbar. So sieht also die Vision des Parlaments für die Lebensqualität in unseren Haushalten aus: wir können entweder mit geschlossenen Fenstern leben oder entscheiden, wer im einzigen «ruhigen» Raum schlafen darf.

Das Dossier wird noch in beiden Kammern bereinigt. Die Aussichten sind jedoch schlecht: Der Lärmschutz wird geschwächt. Die Frage bleibt, in welchem Ausmass.

**Die KLUG kritisiert den eingeschlagenen Weg scharf. Neueste wissenschaftliche Studien kommen zum Schluss, dass der heutige Lärmschutz nicht ausreicht, um die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen. Ihn weiter schwächen zu wollen, zeugt von grosser Ignoranz und Verantwortunglosigkeit seitens des Parlaments. Umso mehr, als ein anderer Weg bestünde: die Verstärkung der Massnahmen zur Reduktion des Lärms an der Quelle. Das wäre eine zukunftssträchtige Politik. Sie würde die Verdichtung fördern und gleichzeitig die Lebensqualität der Bevölkerung schützen. Bislang scheint dies jedoch nicht die Priorität des Parlaments zu sein. ■**

Yves Chatton  
Geschäftsführer der KLUG

Suite de l'article  
«La protection contre le bruit en danger»

→ respectées qu'à une seule fenêtre dans un seul local. Pour les logements sans espace privé, les valeurs limites ne devraient être respectées que dans la majorité des locaux, et non plus dans chaque local comme c'est le cas actuellement.

En outre, le Conseil des États propose que, si tous les locaux sensibles au bruit sont équipés d'une ventilation contrôlée, aucune fenêtre du logement n'a besoin de respecter les valeurs limites. Lors des débats parlementaires, il a pourtant été argumenté en vain que l'installation d'une ventilation contrôlée est compliquée, très coûteuse, et qu'elle ne protège pas contre la chaleur. Il devrait donc être possible d'ouvrir une fenêtre le soir pour rafraîchir une pièce. De plus, une ventilation contrôlée ne peut pas remplacer certains facteurs essentiels à la qualité de vie, comme l'air frais ou le rapport à l'espace extérieur.

Au printemps, le Conseil national adopta une proposition un peu plus «modérée» pour les logements avec ventilation contrôlée: ces logements devraient disposer d'au moins un local équipé d'une fenêtre où les valeurs limites sont respectées. Par contre la chambre du peuple demande que le Conseil fédéral fixe une valeur limite spécifique pour les constructions situées dans les zones touchées par le bruit aérien. Il n'est pas encore clair qu'elles seront les conséquences de cette nouvelle valeur limite sur les faibles mesures de protection contre le bruit déjà existantes, telles que le droit à des fenêtres anti-bruit ou l'indemnisation des propriétaires des

biens immobiliers touchés par le bruit. Le Conseiller fédéral Röstli a aussi averti le Conseil national que les cantons situés dans les régions aéroportuaires risquent de perdre leur influence sur les autorisations de construction. Selon lui, une telle loi serait difficilement compatible avec la Constitution fédérale en matière d'aménagement du territoire.

Telle est donc la vision du parlement pour la qualité de vie dans nos foyers: nous pouvons soit vivre avec les fenêtres fermées, soit déterminer qui peut dormir dans la seule pièce «calme».

Le dossier sera encore débattu dans les deux chambres. Mais les perspectives sont sombres: la protection contre le bruit sera affaiblie. La question reste de savoir à quel point.

**La coalition CESAR critique fermement cette vision. Les études scientifiques les plus récentes concluent qu'aujourd'hui la protection contre le bruit ne protège pas suffisamment la santé de la population. Vouloir encore l'affaiblir relève d'une grande irresponsabilité de la part du parlement. D'autant plus qu'une autre voie est possible: renforcer les mesures pour réduire le bruit à la source. Une telle politique permettrait de favoriser la densification, tout en protégeant la qualité de vie de la population. Mais cela ne semble pas être la priorité du parlement. ■**

Yves Chatton  
Secrétaire général de la coalition CESAR

## EuroAirport: unsäglicher Lärmvorsorgeplan 2024-2028

**Europäische Flughäfen mit mehr als 50'000 gewerblichen Flugbewegungen pro Jahr sind verpflichtet, aufgrund ihres spezifischen Flugbetriebs und ihrer realen Umgebung Lärmkarten zu erstellen und darauf basierend Aktionspläne auszuarbeiten, um – soweit erforderlich – den Fluglärm in der Umgebung zu mindern. Die Datenbasis für die Lärmkarten darf nicht älter als drei Jahre alt sein; die strategischen Lärmkarten müssen alle fünf Jahre überprüft und bei Bedarf (Änderungen in den Start- und Landeprozeduren, im Flottenmix, in den Bewegungszahlen etc.) überarbeitet werden.**

Nachdem die Geltungsfrist des letzten Lärmvorsorgeplans des Flughafens Basel-Mulhouse (EuroAirport EAP) für 2018-2022 endgültig abgelaufen ist, lief im Februar bis April dieses Jahres das Mitwirkungsverfahren zum Lärmvorsorgeplan 2024-2028 (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement PPBE), woran sich auch Schweizer und deutsche Anrainer\*innen beteiligen durften. Auf über hundert Seiten sind darin die bisherigen, grossteils **nicht** umgesetzten, folglich wiederkehrende sowie einige neue Lärminderungsmaßnahmen aufgelistet.

Eingangs ist im Lärmvorsorgeplan festgehalten: «Der PPBE hat zum Ziel, die Lärmbelastung des Flughafens Basel-Mulhouse über die Landesgrenzen hinaus zu bekämpfen und zu mindern.»

Doch wie bereits die früheren Lärmvorsorgepläne enthält der neue PPBE nur Angaben zur Bevölkerungszahl in Frankreich, die von Fluglärm am EAP erheblich betroffen ist und die es zu reduzieren gilt, und dies obwohl

- etliche Startprozeduren in sehr tiefer Überflughöhe über Schweizer Territorium führen,
- je eine Start- und Landeprozedur auf Schweizer Seite auf 12 km Länge direkt über dem Agglomerationsraum Basel liegt und
- eine weitaus grössere Personenzahl auf Schweizer Seite direkt und häufig überflogen wird.

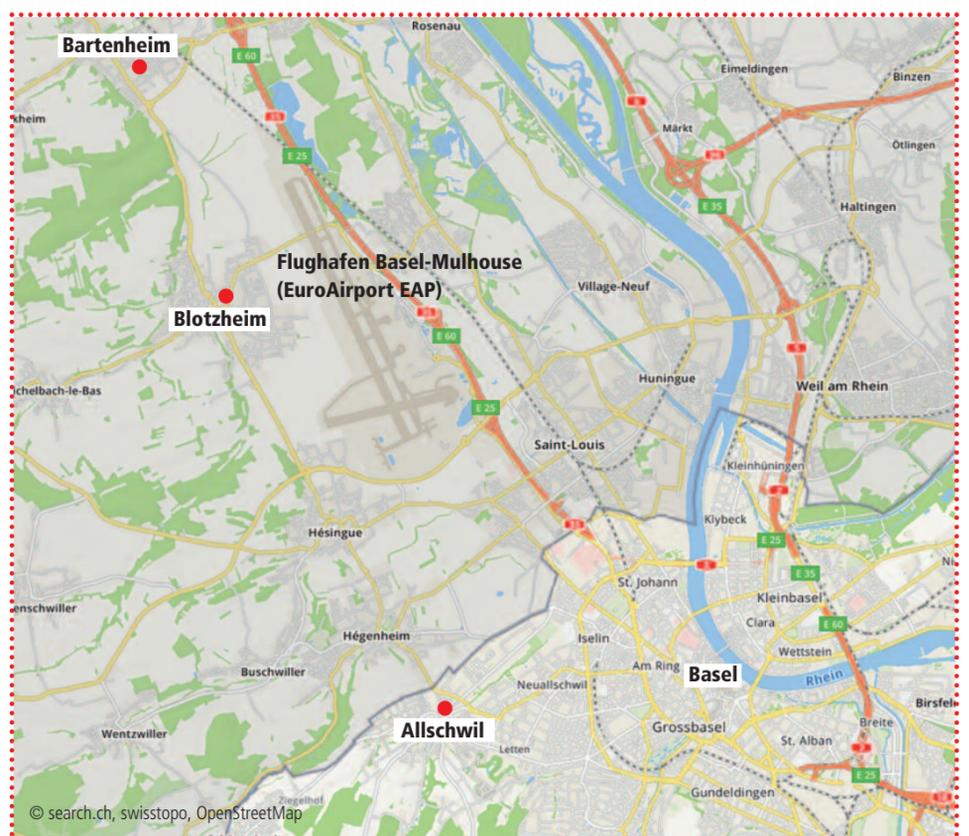
Tatsache ist denn auch, dass in der Baselbieter Gemeinde Allschwil südlich des EAP im Vergleich zu zwei Elsässer Gemeinden seitlich (Blotzheim) bzw. nördlich des Flughafens (Bartenheim) ein Vielfaches an Überflugeignissen mit  $L_{max}$  70-79 dB(A) registriert wird und seit 2014 der höchste Dauerschallpegel  $L_{den}$  resultierte (Datenbasis: EAP-Lärmmessstationen). Während der  $L_{den}$  in Blotzheim und Bartenheim in den letzten Jahren rückläufig war, erreichte er

in Allschwil 2023 wieder Vor-Pandemie-Niveau. Auch die nach Schweizer Recht geltenden Dauerschallpegel für die Tagesstunden (06-22 Uhr) und die erste Nachtstunde (22-23 Uhr) übertrafen in Allschwil jene von Blotzheim und Bartenheim bei Weitem. Und trotz Verbot von geplanten Starts nach 23 Uhr seit 2022 stieg der Dauerschallpegel in der zweiten Nachtstunde in Allschwil in den letzten zwei Jahren auf Höchstwerte an.

Massnahmen für die lärmbelasteten Gebiete auf Schweizer Territorium enthält der Lärmvorsorgeplan 2024-2028 aber keine, obwohl darin explizit festgehalten ist: «Zwischen dem Referenzjahr des letzten PPBE (2016) und dem langfristigen Zeithorizont (2032) werden die von den Lärmkonturen  $L_{den}$  abgegrenzten Flächen im französischen Staatsgebiet kleiner. Dasselbe gilt für die von starker Belästigung betroffene Bevölkerung.» Nicht erwähnt wird, dass im Gegensatz dazu die fluglärmbelastete Fläche wie auch die Anzahl betroffener Personen auf Schweizer Hoheitsgebiet deutlich zugenommen haben. Nicht einmal die seit Jahrzehnten bestehende und vielfach wiederholte Forderung, den Start-of-Roll-Punkt bei Starts Richtung Süden ans nördliche Pisteneende zu verlegen und an der Landesgrenze eine Mindestflughöhe von 1000 m NN vorzugeben, wurde endlich aufgenommen. Damit hätten sich die Lärmereignisse in den südlich gelegenen Gemeinden um einige Dezibel reduzieren lassen, weshalb ja auch in den 1970er-Jahren die Pistenerweiterung nach Norden von Basel-Stadt und Bund finanziert wurde. Die Verpflichtung, an der nördlichen Pistenschwelle zu starten, wurde erst 2015 und nur für Starts zwischen 22 und 06 Uhr eingeführt.

Eine aktualisierte strategische Lärmkarte liegt den an einer Mitwirkung interessierten Kreisen nicht vor. Sie wird erst noch in Zusammenarbeit mit französischen Behörden, Umwelt- und Anrainerverbänden und Gemeinden erarbeitet. Die letzte Version stammt von 2015 und ist somit fast doppelt so alt, wie sie nach EU-Recht sein dürfte. Ein Einbezug von Schweizer Behörden, wie es die EU-Richtlinie für benachbarte, von grenzüberschreitendem Lärm betroffene Mitgliedsstaaten vorschreibt, scheint nicht vorgesehen. Zwar ist die Schweiz nicht EU-Mitglied, doch ist der EAP ein französisch-schweizerischer Flughafen, an den für Starts und Landungen Schweizer Luftraum von circa 1'600 km<sup>2</sup> Fläche delegiert ist (Kantone Baselland, Basel-Stadt, Solothurn und Jura). Dass der Flughafen zunehmend Schweizer Territorium mit Lärmgrenzwert-Überschreitungen eindeckt, derweil französisches Gebiet entlastet wird, ist absolut stossend. ■

Katrin Joos Reimer  
Präsidentin Schutzverband Nordwestschweiz



## Bericht über die Pistenverlängerung am Flughafen Zürich

### Die Fakten in Kurzform:

Die Piste 28 soll um 400 Meter nach Westen, die Piste 32 soll um 280 Meter Richtung Norden verlängert werden.

Die Abstimmungs-Vorlage 4 am 3. März 2024 für die Pistenverlängerung lautete wie folgt:

«Beschluss des Kantonsrates über die 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) (vom 28. August 2023 – Regierungsrates des Kantons Zürich Beschluss-Nummer 1352/2023 – Weisung 5720)»

Bemerkung: Ein bisschen kompliziert, das Ganze, nicht wahr?

Diese Vorlage löste im Kantonsrat eine zweitägige, epische Diskussion aus, wobei in den Voten praktisch immer dasselbe wiederholt wurde. Gelegentlich hört man, dass der Livestream eine günstige Gelegenheit für einzelne Kantonsrät\*innen war, sich im Scheinwerferlicht zu präsentieren.

Am 28. August 2023 stimmte der Kantonsrat knapp der Pistenverlängerung zu mit 87 zu 83 Stimmen bei zwei Enthaltungen.

Sie können in den Videoaufzeichnungen nachsehen, wie Ihre Kantonsrät\*innen abgestimmt haben und bei den nächsten Kantonsratswahlen für die Ihnen zusagende Kandidat\*innen stimmen.

Unsere Argumente waren: unnötige Kapazitätssteigerung mit noch mehr Flugbewegungen, eine markante Steigerung des Fluglärms zum Schaden der betroffenen Bevölkerung und der Umwelt. Die Sicherheit ist heute schon vollumfänglich gewährleistet. Wertvolle 26 Hektaren Kulturland werden untergepflegt. Der inten-

sive Verspätungsabbau von 23.00 bis 23.30 Uhr könnte heute schon problemlos reduziert werden.

Unnötige Milliardeninvestitionen in Pistenverlängerung, Umrollung Piste 28, Midfield Hangar Zone West, Ausbau Gepäcksortieranlage, Neues Dock A und Tower mit sog. Wurzel, usw.

Dank intensivem Einsatz ist es gelungen, ein breites Bündnis hinter dem Anliegen zu scharen. Dabei waren: AefU Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz, AL Kanton Zürich, BirdLife Zürich, FAIR in AIR, FLS Fluglärmsolidarität, Greenpeace, GRÜNE Kanton Zürich, IDEA Flugplatz Dübendorf, Lärmliga Schweiz, Region Ost, sbfz Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, SP Kanton Zürich, Verein umverkehrR, VCS Zürich, Verein IKARUS ERBEN, Verein Klimastadt Zürich, WWF Zürich.

Bemerkung: Falls Sie noch nicht Mitglied einer dieser Organisationen sind, wäre es möglicherweise an der Zeit, eine solche in Erwägung zu ziehen, nicht wahr?

Mit Flyern, Plakaten, Zeitungsanzeigen, Diskussionspodien usw. verbunden mit einigem finanziellen und personellen Aufwand haben wir unsere Gegenargumente intensiv «unters Volk gestreut».

Die Kosten der aufwändigen Kampagne der pro-Seite dürfte in die Millionen gehen, man kann nur mutmassen, welche Organisation da wie tief in die Schatulle gegriffen hat.

In der Abstimmungszeitung wurde unsere Gegendarstellung gekürzt und verändert, dazu ist beim Bundesgericht noch eine Klage hängig. Über den Ausgang dieses Rechtsverfahrens mag nur spekuliert werden.

In der Volksabstimmung vom 3. März 2024 sind leider 61,7 % der Stimmbürger\*innen den eingängigen Darstellung der Befürworter gefolgt und die Pistenverlängerung wurde angenommen.

Ob gegen das Bauprojekt selbst noch Einsprache erhoben werden soll, ist in Erwägung. ■

## Bericht zur Flughafen-Nachtruhe-Initiative am Flughafen Zürich

### Die Forderung ist klipp und klar:

Der Flugbetrieb muss um 23.00 Uhr enden, das Gesetz «748.1 Gesetz über den Flughafen Zürich» soll entsprechend ergänzt werden. Vorteil: Mehr Lebensqualität durch keinen nächtlichen Fluglärm.

Die Formulierung des Initiativtextes, das Sammeln der Unterschriften mit mehrmaliger Einladung zur Unterschrift und Rücksendung, sowie weitere Aktionen war sehr arbeitsintensiv. Das Quorum von 6000 Unterschriften wurde mit rund 7400 eingereichten Unterschriften deutlich übertroffen. Sie wurden kurz vor Mittag am Sächsilüüte-Tag Mo 15.04.2024 der Kantonsverwaltung übergeben.

Ein hypothetischer Gedanke: Wie viel Erleichterung wäre mit elektronischer Unterschrift/Stimmabgabe möglich, inkl. bedeutender

Arbeitersparnis in den Einwohnerkontrollen zur Prüfung der Unterschriften.

Unter dem Arbeitstitel «Forum X» haben sich folgende Vereine zusammengefunden: FAIR in AIR, FLS Fluglärmsolidarität, IDEA Flugplatz Dübendorf, IG pro Zürich 12, Verein IKARUS ERBEN und VFSN Verein Flugschneise Süd – NEIN.

Nun gilt es, die Forderung «warm zu halten» und, soweit möglich, durch den politischen Prozess zu begleiten. Mit den finanzstarken Pro-Akteuren (wie z.B.: Komitee «Weltoffenes Zürich», sog. bürgerliche Parteien, Verein Pro Flughafen und viele mehr) wird der Abstimmungskampf anspruchsvoll und dafür müssen weitere gewichtige Akteure ins Boot geholt werden. ■

Rolf Wyder, FAIR in AIR

## Genève : Le trafic aérien augmente, au détriment du climat

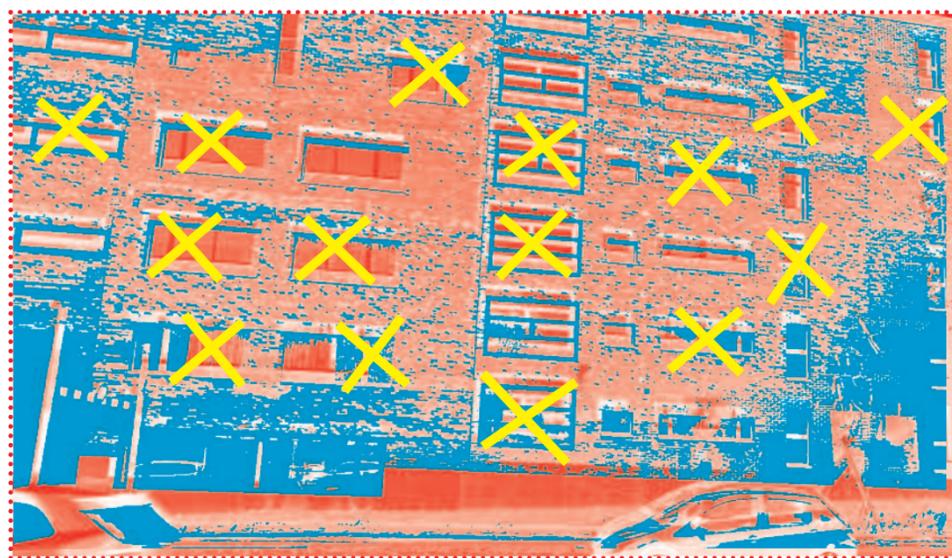
En 2021, le parlement européen s'est engagé à devenir climatiquement neutre d'ici à 2050, la Suisse a aussi pris cet engagement. Le secteur aérien a une lourde responsabilité dans le réchauffement global, en particulier dans les pays riches comme la Suisse. Il doit donc aussi apporter sa contribution, étant donné que ses émissions par passager-kilomètre sont beaucoup plus élevées que dans les autres secteurs de transport. Par conséquent, les aéroports de Zurich, Genève et Bâle et l'organisation faitière Swiss Business Aviation Association se sont engagés à atteindre une neutralité carbone d'ici à 2050 en réduisant leurs émissions de CO<sub>2</sub> à zéro. C'est joli sur le papier. Mais que montre la réalité ?

En mars 2024, l'aéroport de Genève a publié son rapport annuel complet 2023. Ce dernier nous apprend que le nombre de passagers et passagères a progressé de plus de 17% sur un an en 2023. Par conséquent, près de 16,5 millions de personnes ont décollé, atterri ou transité sur les pistes de Cointrin. Cela représente 172'841 mouvements, soit une hausse de 5.9% par rapport à 2022. Dès lors, la question qui se pose légitime-

ment est de savoir comment l'aéroport de Genève prévoit-il d'atteindre la neutralité carbone en continuant à étendre ses activités ?

L'année dernière, des chercheurs et chercheuses de l'institut Paul Scherrer PSI et de l'ETH Zurich ont calculé comment le trafic aérien pourrait devenir climatiquement neutre d'ici à 2050. Leur conclusion est sans équivoque : remplacer le kérosène fossile par du carburant synthétique ne sera pas suffisant. Une réduction du trafic aérien sera nécessaire. Les nouveaux moteurs, les carburants plus respectueux du climat et la filtration du CO<sub>2</sub> de l'atmosphère pour le stocker en sous-sol ne suffiront pas à atteindre les objectifs de la neutralité carbone. Il faudra également réduire le trafic aérien, cependant, ce constat ne semble pas préoccuper l'aéroport de Genève qui continue de développer un aéroport au-delà des limites environnementales et sociales. ■

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



## Nouvelles études le confirment : le trafic aérien doit rapidement baisser

L'industrie aéronautique communique régulièrement qu'elle atteindra le zéro émission net d'ici à 2050. Or ce qui compte réellement pour limiter le réchauffement climatique, c'est la quantité de gaz à effet de serre cumulée qui sera émise d'ici là. Raison pour laquelle il est primordial de réduire rapidement et significativement les émissions. C'est ce que concluent deux nouvelles études commandées par Royal Schiphol Group, propriétaire et exploitant de l'aéroport Schiphol

d'Amsterdam. L'aéroport, ainsi que de manière générale l'aviation européenne, doivent réduire leurs émissions de CO<sub>2</sub> d'au moins 30% d'ici 2030 par rapport au niveau de 2019, afin de s'aligner sur les objectifs de Paris sur le climat. Ces nouvelles recherches pointent également les limites des percées technologiques et des carburants durables, tout en concluant qu'il faut d'introduire d'importantes mesures de gestion de la demande d'ici à 2030.

## Neue Studien bestätigen: Der Flugverkehr muss schnell sinken

Die Luftfahrtbranche kommuniziert regelmäßig, dass sie bis 2050 das Netto-Null-Ziel erreichen wird. Für den Kampf gegen die globale Erwärmung ist es jedoch entscheidend, wie viele Treibhausgase bis dahin insgesamt emittiert werden. Aus diesem Grund ist eine schnelle und deutliche Reduzierung der Emissionen entscheidend. Zu diesem Schluss kommen zwei neue Studien, die von der Royal Schiphol Group, dem Eigentümer und Betreiber des Amsterdamer Flughafens Schiphol, in Auftrag gegeben wurden. Der Flughafen sowie der europäische Flugverkehr im Allgemeinen müssen ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 um mindestens 30% im Vergleich zu 2019 reduzieren, um sich mit den Pariser Klimazielen in Einklang zu bringen. Die

neuen Forschungen weisen auch auf die Grenzen von technologischen Durchbrüchen und nachhaltigen Treibstoffen hin. So ist es notwendig, bis 2030 Massnahmen zur Steuerung der Nachfrage einzuführen.

Yves Chatton  
Geschäftsführer der KLUG

Die zwei Studien / Les deux études  
Netherlands Aerospace Centre (NLR), January 2024, CO<sub>2</sub> reduction targets for Amsterdam Airport Schiphol based on remaining IPCC CO<sub>2</sub> budgets up to 2050  
CE Delft, January 2024, Carbon Budget Aviation

## Altenrhein

### Seit 43 Jahren Einsatz für Menschenrecht

«Super AgF, seit 43 Jahren setzt du dich für Menschenrecht ein. Denn seit kurzem ist es offiziell: Klimaschutz ist ein Menschenrecht.» Mit diesen Worten begrüsst die Präsidentin der Aktion gegen Fluglärm die Anwesenden Mitglieder und Gäste zur Hauptversammlung. Dagegen erhielten die Tagespresse sowie die Regierung nicht nur kein Kompliment, sondern einiges an Kritik. Zudem wurden die Ziele der AgF in den Statuten um drei weitere Punkte ergänzt. Im Anschluss an den offiziellen Teil der Mitgliederversammlung informierte uns Franziska Preisig über die spezielle Situation auf dem Flugplatz Samedan.

Im Jahresbericht erinnerte Präsidentin Cécile Metzler an die Berichterstattung betreffend verschiedene Themen in der Tagespresse, welche das private Flugfeld Altenrhein betrafen. Metzler kritisiert, dass zum Beispiel die AgF-Medienmitteilung zum «Grünen Fussabdruck der People's» massiv abgeändert worden sei. Zudem sei in diesem Zusammenhang der Verdacht aufkommen, dass die Mitteilung vor Erscheinen zuerst noch den Verantwortlichen vom Flugfeld Altenrhein vorgelegt wurde. People's konnte so zeitnah einen Konterbericht veröffentlichen. Zur Folge aber führte dieser Bericht zu einer anderen sehr wichtigen und längst fälligen Information in derselben Zeitung. «Fluglärmgegner setzen sich durch» und «Neuer Staatsvertrag für Flugplatz Altenrhein ist gescheitert». Diese Mitteilung hatte die AgF aber bereits ein Jahr früher öffentlich gemacht, nur wurde sie damals in der Presse deswegen belächelt. Anscheinend hatte es die St. Galler Regierung, namentlich Regierungsrat Beat Tinner, sogar unterlassen, den Eigentümer des Flugfeldes über die Absage zu den Ausbauplänen zu informieren. Erstaunlich ist zudem, dass für die Gründe der Betriebszeit-Erweiterung stets die wirtschaftliche Notwendigkeit unterstrichen wurde, und trotzdem hat niemand danach gefragt. Auch die Tagespresse erachtete es nicht als notwendig, sich über die Pendezenz zu informieren. Nun endlich wurde auch die breite Öffentlichkeit über diese Tatsache informiert und die Betroffenen waren auch beruhigter.

### Ergänzung der AgF-Ziele in Statuten

Die Ziele des Schutzverbandes blieben seit Gründung des Vereins vor 43 Jahren unverändert klar und sehr fordernd. Diese wurden um drei weitere Punkte ergänzt. Hauptzweck ist neu nicht nur die Lärmbekämpfung, sondern auch die Reduktion von Abgasen. So ist die Forderung nach Einschränkung der Flüge mit Privatjets, welche besonders in der Schweiz extrem zunehmen, folgerichtig und ein absolutes Muss. Ebenso wird neu auch die Einschränkung der Charter- und Linienflüge gefordert. Die Forderung nach einer spürbaren Lenkungsabgabe war

einmal mehr Thema. Für die Mitglieder der Aktion gegen Fluglärm ist klar, dass lediglich eine Reduktion der Flugbewegungen insgesamt etwas zum Klimaschutz beitragen kann. Dies wäre sofort möglich. Die Inlandflüge zu streichen würde sofort mehrere Tausend Tonnen CO<sub>2</sub>-Ausstoss verhindern.

### Kurzflug-Strecken: absolut unverantwortlich

Die Flüge mit Privatjets in der Schweiz stiegen nach dem Corona-Jahr 2020 von 7'890 auf 35'269 Flüge im Jahr 2022. Entsprechend stiegen die CO<sub>2</sub>-Emissionen von 24'949 Tonnen im Jahr 2022 auf die unglaubliche Menge von 166'012 Tonnen im 2022. Der meist genutzte Flughafen – für Flüge mit Privatjets – über alle Jahre hinweg war der Genfer Flughafen (LSGG) und die meist genutzte Flugroute mit Privatflugzeugen ist die Route Genf-Paris. Weiter ist dem Report «CO<sub>2</sub> emissions of private aviation in Europe» vom März 2023 zu entnehmen, dass im Jahr 2022 Flüge mit Privatjets ab Genf nach Sion bzw. zurück deren 183 und ab dem privaten Flugfeld Altenrhein zum Flughafen Zürich und zurück 172 Kurzflüge stattfanden. Mit dieser Anzahl Kurzflügen unter 100 km steht das Flugfeld Altenrhein auf Platz sieben der «most used flight routes under 100 km in 2022» in Europa. Die kürzeste Route mit Privatjet mit 10 Flügen oder mehr pro Jahr war jährlich eine andere. Im Jahr 2022 waren es jedoch die Flüge ab Altenrhein nach Friedrichshafen oder umgekehrt mit einer Distanz von lediglich 22,22 km über den Bodensee. Für solch unverantwortliches Tun sind Lenkungsabgaben progressiv steigend nach Kürze der Flüge ein absolutes Muss und erforderlich für die Einhaltung der Menschenrechte.

### Drohungen wegen Fragen nach Klärung

Informiert wurden die Anwesenden über den höchstgelegenen Flugplatz Europas von Frau Dr. iur. Franziska Preisig. Der zivile Flugplatz Samedan ist Eigentum des Kantons Graubünden. Betrieben wird er durch die Engadin Airport AG. Zur Erneuerung der alten Infrastruktur wurde 2017 ein Projekt in Höhe von 22 Mio. Franken aufgelegt. Kanton und Gemeinden sollten sich daran beteiligen. Anfangs 2023 erfuhr die Bevölkerung aus der Presse, dass die Sanierung nun ein Vierfaches, also 88 Mio. Franken, kosten werde. Aufgeschreckt durch diese ungeheure Erhöhung lancierte Franziska Preisig zusammen mit Gleichgesinnten eine Petition gegen das Vorhaben. Anlässlich einer Informationsveranstaltung stellte sie die Frage nach einer Bedarfsanalyse. Dies war für die anwesende Lobby zu viel gefragt und mit dem Einreichen der Petition eine zu grosse Einmischung. In der Folge wurde gegenüber der Fragestellerin wie auch ihrem Arbeitgeber Drohungen geäussert. Mit habe Franziska Preisig, wird ihr auch von den Gegnern attestiert. Inzwischen ist eine Steuerungsgruppe eingesetzt worden. Eine nächste Abstimmung über den öffentlichen Kredit steht noch aus.

Cécile Metzler  
Präsidentin Aktion gegen Fluglärm AgF

## Berner Oberland

### Aufkommender Gegenwind für den F-35 in der Alpenregion

Der Verein Interessengemeinschaft für weniger Fluglärm in der Alpenregion (IGF Alpenregion) setzt sich seit 20 Jahren im Berner Oberland in der Region Haslital-Brienzersee rund um den Militärflugplatz Meiringen-Unterbach gegen den militärischen Fluglärm zur Wehr. Lange Zeit bestand eine Art Patt-Situation mit «Begrenzung» der regulären Flugbewegungen der vornehmlich F/A-18. Die Region, die stark vom Tourismus geprägt ist – das Freilichtmuseum Ballenberg ist Nachbar des Militärflugplatzes, die Eigernordwand 10 Kilometer Luftlinie entfernt – hatte sich mehr oder weniger mit dem Fluglärm arrangiert. Vorstösse des VBS in den letzten Jahren, die bestehenden Flugfenster auszuweiten, z.B. über neue Nachtflugzeiten, konnten nicht zuletzt mit einer Postkartenaktion der IGF an alle Haushalte der Region verhindert werden. Neben dem regulären Lärm fokussierte sich die IGF auf zusätzlichen und aus unserer Sicht unnötigen Lärm – trotz regionaler Gegenwehr hielt das VBS bis zuletzt an der jährlichen Durchführung des Axalp-Fliegerschiessens fest.

Der Militärflugplatz Meiringen-Unterbach ist nach aktuellen Informationen für eine Stationierung des F-35 vorgesehen. Die IGF Alpenregion hat es sich als neues und vordringliches Ziel gesetzt, die Stationierung in der Alpenregion aufgrund der zu erwartenden massiven Zunahme der (Lärm-)Belastung für Mensch und Umwelt zu verhindern. Von Armeeseite sind die offiziellen Informationen hinsichtlich der Lärmbelastung durch den neuen Kampffjet spärlich – man hält an den bei einem Testflug in Payerne ermittelten +3 dB pro Einzelereignis fest, durch die Reduktion der Flugbewegungen soll sich nach Angaben des Militärs an den Gesamtmissionen für die Region jedoch kaum etwas an der Lärmbelastung ändern. Aus Sicht der IGF wird diese planerische Sammelrechnung der Bevölkerung und Umwelt jedoch nicht gerecht, da

sie die Einflüsse der massiv belastenderen Einzelereignisse und die regionalen Gegebenheiten des von Felswänden umringten Bergtals vollkommen ausser Acht lässt. Für die Stationierung des F-35 in Meiringen-Unterbach benötigt es eine Anpassung im Sachplan des Militärs, der den Rahmen der zulässigen Lärmbelastung definiert. Dieser liegt bislang nicht vor, das VBS verspricht ihn bis Ende 2024. Ein solch notwendiger angepasster Sachplan fehlt indes auch für den in Unterbach erfolgenden Betrieb der F/A-18. Das Militär überschreitet mit dem aktuell stattfindenden Flugbetrieb seit vielen Jahren den zuletzt gültigen Sachplan – nach juristischer Einschätzung ist dies als gesetzwidrig zu taxieren.

Den planerischen Lärmberechnungen der Armee setzt die IGF mit Unterstützung ihrer Mitglieder und der Region seit Sommer 2022 qualifizierte Lärmmessungen (Sinus AG) entgegen, die in unmittelbarer Nähe der Startbahn des Militärflugplatzes Meiringen-Unterbach erfolgen (siehe monatliche Messprotokolle auf der IGF-Homepage). Zudem wurde die Bevölkerung und die Gemeinden durch die IGF progressiv auf die F-35-Lärmproblematik im Verlauf der letzten Monate aufmerksam gemacht – mit einer Postkartenaktion an alle Haushalte, Anzeigen in der lokalen Presse sowie Plakaten und Aufklebern. Erfreulicherweise ist das Thema nun auch auf politischer Ebene in der Region angekommen. Mit Meiringen positioniert sich eine grosse Gemeinde mit eindeutigen Fragen und Forderungen an die Armee und macht klar, die neue geplante Lärmsituation nicht einfach hinzunehmen.

Wir hoffen, mit unseren zukünftigen Aktionen andere Gemeinden und Tourismusorganisationen der Region zu ermutigen, sich dem Meiringen Vorbild anzuschliessen und die Ziele der IGF zu unterstützen.

Der Vorstand der IGF Alpenregion

info@igfalpenregion.ch /  
www.igfalpenregion.ch

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 1/2024 (32. 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: NiedermannDruck St.Gallen

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

