

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

# FLAB

Seite 3  
Greenwashing der Luftfahrtbranche

FRISCHE  
LUFT  
ALS  
BÜRGERRECHT

## Editorial

Während ich dieses Editorial schreibe, hat die Schweiz gerade den wärmsten Oktober seit Beginn der Wetteraufzeichnungen erlebt. So schön diese warmen und sonnigen Herbsttage auch waren, so beunruhigend und besorgniserregend ist der Umstand, der uns diesen goldene Herbst bescherte: Der Klimawandel schreitet unerbittlich voran und dies noch schneller als befürchtet.

Im Jahr 2019 verursachte die Luftfahrt 27% der Klimaauswirkungen in der Schweiz – eine Zahl, die kürzlich vom Bundesrat bestätigt wurde. Der Flugverkehr ist also zu einem grossen Teil mitverantwortlich für den Klimawandel. Die kurz- bis mittelfristigen Lösungen für den Luftverkehr werden nicht ausreichen, um unsere Klimaziele zu erreichen. Auch die viel gepriesenen synthetischen Treibstoffe werden noch eine lange Zeit nicht in diesem Ausmass zur Verfügung stehen, damit man durch sie tatsächlich einen Klimateffekt erzielen kann.

Darum reden wir Klartext: Es braucht weiterhin eine Reduktion des Flugverkehrs. Dies ist übrigens auch die beste Lösung, um den Fluglärm zu reduzieren, der für viele Menschen nachgewiesenermassen gesundheitsschädlich ist. Einige europäische Länder sind der Schweiz schon voraus und haben verstanden, dass bei der Luftfahrt dringender Handlungsbedarf besteht. Holland will zum Beispiel den Flugverkehr am Amsterdamer Flughafen reduzieren, die Flugbewegungen werden auf 440'000 pro Jahr begrenzt. Und sogar der Chef des Pariser Flughafens sagt, dass man vernünftig fliegen und unnötige Flüge vermeiden sollte. Unnötige Flüge wären bei uns in erster Linie mal die innerschweizerischen Verbindungen. Obwohl von den ökologischen Kräften im Parlament immer wieder gefordert, sind Inlandflüge weiterhin erlaubt. Es würde dem Bahnland Schweiz gut anstehen, da endlich eine Vorreiterrolle einzunehmen. Das wäre ein starkes Zeichen und der berühmte Schritt in die richtige Richtung.



Priska Seiler Graf  
Nationalrätin  
Co-Präsidentin KLUG



## Climat: une réduction de l'aviation est nécessaire

**Les déclarations fréquentes de l'aviation visent à nous convaincre que ce secteur peut s'aligner avec les objectifs climatiques, tout en maintenant sa forte croissance. Pour CESAR, il est clair : les solutions techniques joueront un rôle important pour décarboner le secteur, mais elles arriveront trop tard. Une réduction du trafic aérien est nécessaire rapidement.**

En octobre 2021, l'Association du transport aérien international (IATA) a adopté l'objectif zéro émission nette de carbone en 2050. Elle se targue ainsi d'aligner l'aviation avec l'objectif de limiter le réchauffement planétaire à 1,5°C. Une année plus tard, c'est au tour de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'annoncer le même objectif. Le plan pour y arriver? Une croissance neutre en carbone dès 2020, des gains d'efficacité, de nouvelles technologies de propulsion et les carburants d'aviation durables. Or, ces différentes solutions ne suffisent pas pour atteindre nos objectifs climatiques. Voici pourquoi.

### Neutralité carbone en 2050?

#### Ça ne suffit pas...

Il est important de mettre au clair ce qu'impliquent les objectifs de 1,5 ou 2°C. Ce n'est pas le niveau des émissions en 2050 qui compte, mais la quantité cumulée de gaz à effet de serre qui sera rejetée dans l'atmosphère ces 30 prochaines années. Autrement dit, nous disposons encore d'une certaine quantité de gaz à effet de serre que nous pouvons émettre avant de dépasser un certain degré de réchauffement. C'est la raison pour laquelle il est très important de diminuer rapidement nos émissions. Selon le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), le monde doit réduire ses émissions de 7,6% par an au cours de la prochaine décennie pour avoir une chance d'atteindre l'objectif de 1,5°C – ce qui correspond à la baisse des émissions observées durant le COVID en 2020. Pour atteindre l'objectif de 2°C, une baisse annuelle de 2,7% est nécessaire.

### Croissance neutre en carbone?

#### Très faible impact...

Le secteur aérien vise une croissance neutre en carbone grâce au mécanisme CORSIA de l'OACI. Celui-ci prévoit que les compagnies aériennes compensent les émissions supérieures au niveau de référence correspondant à 85% des émissions de 2019. Mais ce système est très problématique. Tout d'abord, le principe en soi: pour maintenir le réchauffement planétaire en dessous 1,5°C, nous devons réduire nos émissions au lieu de simplement les compenser. À cela s'ajoute que le mécanisme présente de nombreuses défaillances: les émissions inférieures au seuil de référence ne sont pas compensées, la participation est volontaire jusqu'en 2027 et de grands pays comme la Chine, la Russie le Brésil et l'Inde n'y prendront pas part. Au final, seules 22% des émissions totales de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale seront compensées par CORSIA d'ici 2030.<sup>1</sup> Une étude mandatée par la Commission européenne concluait d'ailleurs que CORSIA est totalement insuffisant pour atteindre les objectifs climatiques (voir le FLAB d'automne 2021).

### Neutre en carbone?

#### Ce n'est pas climatiquement neutre...

Bien qu'elles soient responsables d'environ deux tiers de l'impact climatique de l'aviation, les émissions hors CO<sub>2</sub> telles que la vapeur d'eau ou les oxydes d'azote sont jusqu'à présent absentes des mesures climatiques comme CORSIA. En 2019, l'aviation était à l'origine de 11% des émissions de CO<sub>2</sub> en Suisse, mais elle était responsable de 27% de son impact climatique.<sup>2</sup> En omettant ces émissions hors CO<sub>2</sub>, on risque de négliger jusqu'à 90% de la contribution future de l'aviation au changement climatique, soit jusqu'à 0,4°C de réchauffement supplémentaire!<sup>3</sup>

### Gains d'efficacité? Plus de trafic...

Différentes solutions techniques et l'amélioration des opérations permettent d'envisager des gains d'efficacité d'au plus 2% par an. Ces gains permettent cependant aussi aux compagnies de réduire le coût des billets et donc de stimuler la croissance. Ainsi, entre 1973 et 2018, l'intensité énergétique des avions – à savoir la quantité

d'énergie utilisée par passager-kilomètre – a diminué de presque 80%. Néanmoins, ces améliorations ont été largement surcompensées par la croissance du trafic aérien, conduisant finalement à un triplement des émissions.<sup>4</sup>

### Avion à hydrogène? Pas pour bientôt...

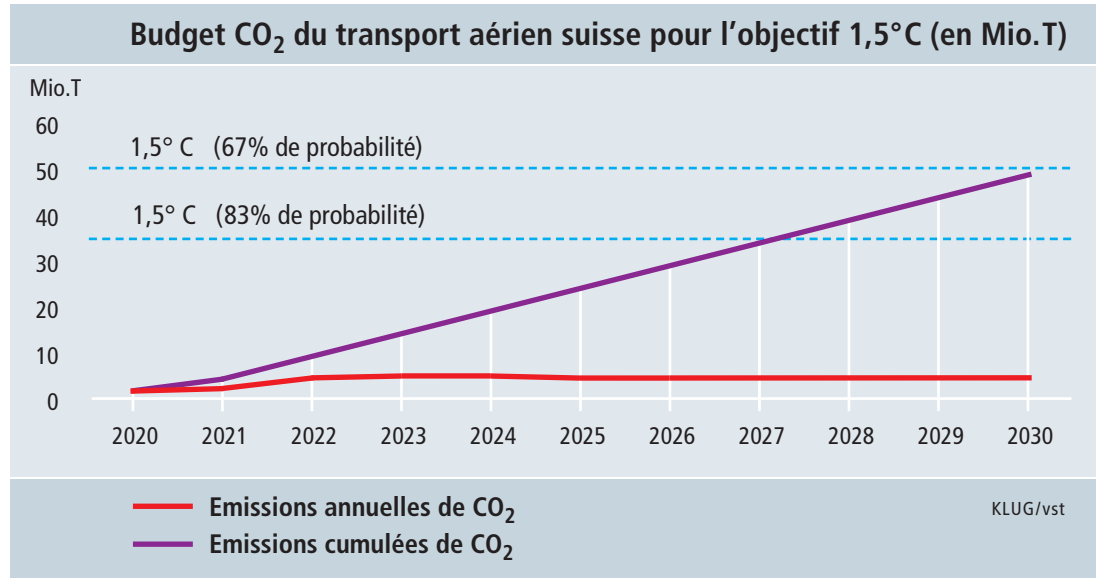
L'avion à hydrogène est souvent mis en avant par l'industrie aéronautique, mais sa conception présente encore de nombreux défis. Airbus prévoit de déployer ses premiers avions à hydrogène d'ici à 2035. Ceux-ci se limiteront toutefois à des vols régionaux et court-courriers. Pour les vols moyens et long-courriers, il faudra attendre encore plus longtemps: Airbus estime que la plupart des avions de ligne continueront à s'appuyer sur des moteurs à réaction traditionnels au moins jusqu'en 2050. De plus, la production d'hydrogène nécessite d'énormes quantités d'électricité renouvelable. Quant à l'aviation électrique, le poids des batteries représente un grand frein et tout le monde s'accorde à dire que son rayon d'action et ses capacités seront très limités.

### Carburants d'aviation durables? Prometteurs mais pas pour bientôt non plus...

L'industrie aéronautique met beaucoup d'espoir dans les carburants durables tels que les biocarburants, les électrocarburants et les carburants solaires. Un avantage de ces carburants est qu'ils peuvent remplacer jusqu'à la moitié du kérosène dans les avions actuels. Bien que leur combustion émette du carbone, leur production en retire de l'atmosphère, par exemple via la biomasse ou le captage de CO<sub>2</sub>. Comparée à une quantité équivalente de kérosène, l'utilisation de biocarburants permettrait de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 30 à 80%, selon la matière première biogène et le procédé de production utilisés. Les électrocarburants semblent être plus efficaces, avec une réduction de 69 à 83%. Quant aux carburants solaires, les premières recherches estiment qu'ils présentent l'un des potentiels les plus élevés.<sup>5</sup> À cela s'ajoute que l'utilisation de ces carburants durables permettrait aussi de réduire

la suite





**Hypothèses:** La Suisse décide d'attribuer 11% de son budget carbone au trafic aérien (niveau de 2019); le mécanisme CORSIA compense les émissions supérieures au niveau de référence correspondant à 85% des émissions de 2019 (4.98 Mt de CO<sub>2</sub>); à partir de 2025, les compagnies intègrent progressivement des carburants durables pour atteindre une part de 6% en 2030. Ces carburants durables permettent une réduction des émissions de 85% par rapport au kérosène; les émissions hors CO<sub>2</sub> (jusqu'à présent 2/3 de l'impact climatique de l'aviation) ne sont pas prises en compte.

→ dans une certaine mesure l'impact climatique des émissions hors CO<sub>2</sub>.

Ces arguments font de ces carburants durables une solution prometteuse, mais tout comme pour l'avion à hydrogène, leur production à grande échelle fait encore face à de nombreux défis. L'UE et le Conseil fédéral – via la loi sur le CO<sub>2</sub> pour la période 2025-2030 – veulent introduire un quota de mélange obligatoire de carburants durables à partir de 2025 qui s'élèvera à 5-6% en 2030. Face à l'urgence climatique, ces faibles taux ne parviendront malheureusement pas à aligner le transport aérien avec les objectifs climatiques.

**Budget carbone pour 1.5°C? Dépassé en 2030...**

Le monde peut encore émettre une certaine quantité de gaz à effet de serre avant de dépasser un réchauffement de 1,5 ou 2°C. Dans son rapport publié en 2021, le GIEG indique les budgets carbonés que nous disposons encore à partir de 2020. En répartissant simplement ces budgets entre tous les habitants du monde – et donc en ne prenant pas en compte la responsabilité historique des pays – on peut définir un budget carbone pour la Suisse qui représente 0.11% de la population mondiale. La répartition du budget carbone encore disponible entre les différents secteurs est une décision d'ordre politique. Admettons que la Suisse souhaite maintenir la répartition de ses émissions de 2019. La part du transport aérien s'élevait à 11%, soit 5.86 Mt de CO<sub>2</sub>.

Pour maintenir le réchauffement climatique en dessous de 1.5°C avec une probabilité de 67%, le monde dispose à partir de 2020 de 400 Gt de CO<sub>2</sub>, la Suisse de 445 Mt et l'aviation suisse de 49 Mt. Nous voyons dans la figure ci-dessus que d'ici 2030, le transport aérien aura déjà consommé

la quasi-totalité de son budget. Pour avoir 83% de probabilité de maintenir le réchauffement en dessous de 1.5°C, le budget carbone de l'aviation suisse sera épuisé avant 2028. À noter que les émissions hors CO<sub>2</sub> ne sont pas prises en compte ici. Selon les connaissances actuelles, il faudrait pondérer les émissions du trafic aérien par un facteur de 3 si on veut prendre en compte le budget d'émissions encore disponibles.<sup>6</sup> ■

*Yves Chatton  
Secrétaire générale CESAR  
Coalition environnement et santé  
pour un transport aérien responsable*

**Conclusion**

- Uniquement atteindre la neutralité carbone en 2050 ne suffit pas pour maintenir le réchauffement climatique en dessous de 1.5°C. Ce qui compte, c'est la quantité cumulée de gaz à effet de serre qui sera rejetée dans l'atmosphère ces 30 prochaines années.
- Une croissance neutre en carbone est incompatible avec les objectifs climatiques.
- Les solutions techniques ne seront pas disponibles en quantité suffisante ces 10 prochaines années pour réduire suffisamment les émissions du trafic aérien.
- Il faut réduire le trafic aérien pour l'aligner avec les objectifs climatiques.

**Deutliche Mehrheit der Bevölkerung für Flugticketabgabe**

**Der Flugverkehr ist mit 27% für den grössten Anteil des Klimaeffekts in der Schweiz verantwortlich. Eine repräsentative Umfrage von gfs-zürich im Auftrag von umverkehrR zeigt, dass 72% der Befragten die Einführung einer Flugticketabgabe unterstützen.**

Die Ablehnung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes im vergangenen Jahr war ein herber Rückschlag. Das gilt für den Klimaschutz generell, aber ganz besonders für den Flugverkehr. Denn das kürzlich von National- und Ständerat beschlossene Klimaschutzgesetz beinhaltet keine einzige wirksame Massnahme im Bereich des Flugverkehrs. Er ist der einzige Sektor, der von den Zwischenzielen entbunden ist. Gleichzeitig wird wieder geflogen wie vor der Pandemie.

Der fehlende Wille der Politik, den Flugverkehr beim Klimaschutz in die Pflicht zu nehmen, ist aus zwei Gründen schwer nachvollziehbar. Zum einen ist der Flugverkehr unter Berücksichtigung der Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen mit 27% für den grössten Anteil des Klimaeffekts in der Schweiz verantwortlich – Tendenz steigend. Zum anderen sind Klimamassnahmen im Zusammenhang mit dem Fliegen gar nicht so umstritten, wie offenbar viele Politiker:innen meinen. Eine im Frühling veröffentlichte Umfrage von gfs-zürich im Auftrag von umverkehrR zeigt, dass 72% der Befragten die Einführung einer Flugticketabgabe unterstützen.

**Hohe Akzeptanz für Flugticketabgabe**

42% der Befragten würden am ehesten eine Abgabe in der Höhe von 30 Franken für Kurzstrecken- und 120 Franken für Langstreckenflüge unterstützen, während 50% der Befragten sogar für eine noch höhere Abgabe wären. Erfreulich ist ausserdem, dass 55% der Befragten der Ansicht sind, dass die Einnahmen der Flugticketabgabe in den Ausbau des internationalen

Schiensverkehrs inkl. Nachtzügen fliessen sollen. Mit den Einnahmen der Flugticketabgabe könnten somit Alternativen zum Fliegen gefördert werden, wie beispielsweise der Ausbau von Nachtzügen nach Rom und Barcelona. Eine Rückverteilung der Einnahmen an die Bevölkerung und Unternehmen wird hingegen von den meisten Befragten abgelehnt.

Flugticketabgaben sind nichts Neues, sie existieren bereits in allen Nachbarländern der Schweiz. Dass gerade die Schweiz bisher darauf verzichtet, ist unverständlich, schliesslich sind die Schweizer:innen im Vergleich zu den Menschen in den Nachbarländern doppelt so häufig mit dem Flugzeug unterwegs.

**Motion fordert Flugticketabgabe**

Eine Flugticketabgabe verbessert die Wettbewerbsfähigkeit von Alternativen zu Flugreisen und reduziert dadurch die negativen Auswirkungen auf das Klima. Für die Einhaltung der internationalen und in der Schweiz ratifizierten Klimaziele von Paris ist die Einführung einer Flugticketabgabe deshalb unerlässlich. Ausserdem entspricht sie dem Verursacherprinzip und führt zu mehr Kostenwahrheit – denn die externen Kosten des Flugverkehrs belaufen sich auf rund eine Milliarde Franken pro Jahr. Das heisst, wer fliegt verursacht durch Lärm, Luftverschmutzung und Klimafolgeschäden Kosten, die von der Allgemeinheit getragen werden.

Um die Flugticketabgabe wieder auf das politische Parkett zu bringen, hat Nationalrätin und umverkehrR-Co-Präsidentin Franziska Ryser eine Motion eingereicht, die den Bundesrat beauftragt, die gesetzlichen Grundlagen für eine emissionsabhängige Flugticketabgabe einzuführen. Der Bundesrat lehnt die Motion ab. National- und Ständerat haben sie noch nicht behandelt. ■

*Tonja Zürcher  
Leiterin Kommunikation umverkehrR*



Podiumsdiskussion mit Franziska Ryser, Stefan Keller, gfs-zürich, und Rolf Wüstenhagen, HSG, über Flugticketabgabe und Förderung der Alternativen zum Flugverkehr. (Foto: umverkehrR)

**Sources**

- 1 Transport & Environment (T&E). Medienmitteilung vom 7.10.2022: UN body ICAO hails empty goal and cheap offsetting scheme to 'green' aviation.
- 2 Interpellation (21.4259) von Franziska Ryser: Wie schädlich sind die Flugemissionen wirklich? Berücksichtigung der Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen mit einem Emissionsgewichtungsfaktor.
- 3 Brazzola, N., Patt, A. & Wohland, J. Definitions and implications of climate-neutral aviation. Nat. Clim. Chang. 12, 761–767 (2022).
- 4 ISAE-SUPAERO Aviation et Climat. Version 1.1. S. Delbecq, J. Fontane, N. Gourdain, H. Mugnier, T. Planès et F. Simatos, 2021.
- 5 Office fédéral de l'aviation civile OFAC (2020). Carburants produits à l'aide d'électricité renouvelable ou d'énergie thermosolaire : une solution pour voler sans énergie fossile?
- 6 Neu U (2021) Emissions des transports aériens et leur impact sur le climat. Swiss Academies Communications 16 (3).

**Cadre – carburants d'aviation durables**

**Biocarburants**

Représentant 0.1% du carburant d'aviation, les biocarburants sont les seuls types de carburant alternatif déjà disponibles sur le marché. Sans critère de durabilité strict, leur concurrence avec la production alimentaire ainsi que leur impact environnemental et humanitaire les rendent très problématiques. Des biocarburants issus de déchets durables tels que les huiles usagées ou les déchets de biomasses posent moins de problèmes. Mais ils ne sont disponibles qu'en quantité limitée, de sorte qu'une production à large échelle n'est pas réaliste pour répondre aux demandes du trafic aérien.

**Électrocarburants**

Les électrocarburants sont produits à partir d'eau et du CO<sub>2</sub> présent dans l'air, en utilisant des énergies renouvelables. Ils ne sont pour l'instant qu'au stade pilote. Il faudra plusieurs décennies et de lourds investissements pour mettre en place les capacités de production nécessaires. L'un des principaux défis réside dans la grande quantité d'énergie nécessaire à leur production. Si tout le kérosène utilisé dans le monde en 2019 avait été remplacé par les électrocarburants,

il aurait fallu 2,5 fois plus d'électricités renouvelables que la quantité produite la même année.

**Carburants solaires**

Tout comme les électrocarburants, les carburants solaires sont produits à partir de l'eau et du CO<sub>2</sub> présent dans l'air. Cependant, le procédé de production se fait par la chaleur solaire, grâce à un champ de miroirs qui alimente un réacteur thermo-chimique. Leurs productions conviennent bien aux régions ensoleillées telles que les déserts. Les carburants solaires ne sont pas encore disponibles sur le marché. L'entreprise suisse Synhelion va cependant commencer à en produire à échelle industrielle et d'ici moins de deux ans, la compagnie Swiss devrait commencer à en utiliser. En 2030, Synhelion envisage de produire une quantité correspondant à la moitié des besoins en carburant de l'aviation suisse. Dix ans plus tard, elle vise une quantité équivalente à la moitié des besoins de l'aviation européenne. Pour répondre aux besoins en carburant du trafic mondial en 2019, il aurait fallu avoir des installations de production sur une surface équivalente à celle de la Suisse.



## Greenwashing der Luftfahrtbranche – Beispiel Flughafen Zürich

Gemäss dem Flughafen Zürich CEO Stephan Widrig sollen bis 2040 50 Millionen Passagiere in Zürich abgefertigt werden. Rechnen wir mit den Zahlen (Passagiere/Flugbewegungen) von 2019, so bedeutet dies, dass am Flughafen Zürich dazumal mit 420'000 Flugbewegungen zu rechnen ist. Bei einem Anlass für den Zürcher Kantonsrat auf dem Flughafen Zürich Ende August 2022 meinte CEO Widrig, von mir auf diese 50 Millionen Passagiere angesprochen, dass die Flugzeugbauer grössere Flugzeuge bauen würden. Derzeit geht der Trend in die andere Richtung – es werden kleinere Flugzeuge, die lokal mit Passagieren gefüllt werden können und eine fast so grosse Reichweite haben wie die Grossraumflugzeuge, entwickelt und gebaut. Mit dem angestrebten Wachstum auf 50 Millionen Passagiere werden alle Bemühungen der Flughafenverantwortlichen für mehr Klimaneutralität bei ihrer Infrastruktur mehr als zunichte gemacht.

Ebenso können die errechneten 420'000 Bewegungen nicht mit der heutigen Betriebszeit bewältigt werden. Massiv mehr Flugemissionen in der gesamten Flughafenregion und längere Betriebszeiten werden schlussendlich resultieren, wenn dieses postulierte Wachstum zugelassen wird.

Die angestrebten Verlängerungen der Pisten 28 und 32 (beantragt eine Kapazitätserweiterung von heute 66 auf 70 Bewegungen pro Stunde) unter dem Titel «für einen stabilen und sicheren Betrieb» tragen zum postulierten Ziel von 50 Millionen Passagieren bei. So sind diese geplanten Pistenverlängerungen weitere Puzzle-teile zu einer Kapazitätserweiterung, in die gut 2,5 – 3 Milliarden CHF investiert sein werden. Der Bevölkerungs- und Umweltschutz wird ein weiteres Mal auf der Strecke bleiben.

Mit den Pistenbauten, über die die Zürcher Bevölkerung abstimmen kann, wird die Renaturierung der Glatt propagiert. Auf 1.3 km soll der Glattkanal (Piste 10/28, Seite Rümlang), mit der Hergabe von Kulturland renaturiert werden. Neu soll die Glatt im Pistenbereich durch einen Tunnel von einigen hundert Metern geführt werden. Es gäbe allerdings einfachere und billigere Möglichkeiten zur Renaturierung.

Bei der Pistenkopfumrollung (Piste 10/28, Seite Kloten), wozu es es keine Abstimmung gibt (nur Einsprachen zum Plangenehmigungsverfahren waren möglich, welche FAIR in AIR nutzte und vor kurzem auch entsprechend Schlussbemerkungen nachreichte, weil auf die Einsprachen nicht eingegangen wurde) soll eine Mooraufwertung stattfinden – nachdem durch Pisten und Rollwege ein Teil des bestehenden Moors von nationaler Bedeutung zerstört wird.

Die Verlängerung der Pisten 14/32 und 10/28 werden im Osten, Norden und Westen zu mehr Flugemissionen führen. Die Stundenkapazität der Pisten ist heute bei 66 Bewegungen und soll nach den Pistenverlängerungen bei 70 Bewegungen pro Stunde liegen. Wenn beachtet wird, wie viele Flüge heute im sogenannten Verspätungsabbau und darüber hinaus abgefertigt werden, so muss nicht über Kapazitätserweiterungen geredet werden, sondern über Kapazitätseinschränkungen um die Betriebszeiten einzu-

halten. Der VFSN hat nach Aussage seines Präsidenten den Entscheid zum Pistenausbau noch nicht getroffen. Er tendiert jedoch eher zu einer Ablehnung der Pistenverlängerung. Andere Exponenten aus dem Süden befürworten diese zulasten der andern Himmelsrichtungen – und somit auch eine Kapazitätserweiterung. Es dürfte aber so oder so klar sein, dass die Verantwortlichen der FZAG nach Möglichkeiten suchen werden, um die nötige Kapazität für die Abfertigung von 50 Millionen Passagieren erreichen zu können.

Heute wird bei Starts ab Piste 16/34 Richtung Süden nach dem Abheben nach Osten abgedreht – auch wenn der Flug nach Westen oder Süden führt. Auf dieser Flughafenrunde werden heute jährlich rund 60 Tonnen Kerosin verbrannt. Diese Flughafenrunde wird in naher Zukunft sicher zur Diskussion stehen – weil mit dem Start geradeaus nach Süden oder nach Westen 60 Tonnen Kerosin entweder aus Kosten- oder Umweltgründen gespart werden können/müssen.

Ein weiteres Projekt, das als Klimaprojekt propagiert wird, ist der Neubau von Dock A. Bis vor kurzem war auf der Projektseite der FZAG zu lesen, dass das neue Dock A 26 Fingerdocks erhalten soll – das jetzige Dock A, das abgerissen wird, hat deren 17. Bei der neusten Version sind vorläufig 22 Fingerdocks und zusätzlich 5 weitere Standplätze zwischen den Docks A und B geplant. Allerdings sind diese Zahlen nicht mehr im Projektbeschrieb – man muss den Promotionsfilm zum Projekt anschauen. Darin wird das neue Dock A mit «Nachhaltigkeit» und «ambitionierter CO<sub>2</sub>-Reduktion» sowie mehr Platz für Passagiere beworben. Mit den angestrebten 50 Millionen Passagiere und der damit verbundenen Kapazitätserweiterung, die mit allen Projekten der FZAG einher geht, werden alle deklarierten Ziele zur Emissionsminderung zunichte gemacht. ■

Urs Dietschi  
Vizepräsident des Vereins «FAIR in AIR»

### Fazit

■ Unter verschiedenen Titeln wird auf dem Flughafen Zürich die Kapazitätserweiterung vorangetrieben. Dies ist mit massiv mehr Emissionen verbunden. Die Hinweise auf leisere Flugzeuge und synthetischen Treibstoff lösen das Problem nicht, obwohl die Verantwortlichen der FZAG und vor allem die Zuständigen in der Zürcher Regierung dies verbreiten.

■ Die Flughäfen müssen ihr möglichen Kapazitäten nach unten korrigieren und nicht nur Profit durch Wachstum im Auge haben – wie am Beispiel Flughafen Zürich, der mit seinen Aktivitäten zu mehr Nachhaltigkeit bei seiner Infrastruktur zu übertünchen versuchen.

■ Wir müssen wachsam sein und entsprechend reagieren. Schweigen und falsche Rücksichtnahme sind fehl am Platz.

## Un premier pas vers la sobriété dans l'aviation?

En juillet dernier, le gouvernement néerlandais a pris la décision de réduire le nombre de mouvements autorisés au sein de l'aéroport d'Amsterdam Schiphol. Pour la première fois dans le monde, un gouvernement choisit la voie de la réduction du trafic aérien.

A partir de novembre 2023, le nombre annuel de créneaux de décollages autorisés au sein de l'aéroport de Schiphol passera de 500'000 à 440'000. Cette réduction de 12% a été décidée dans le but de diminuer le bruit et la pollution de l'air que subissent les riverain·e·s de cet aéroport urbain. Le changement climatique a cependant sans aucun doute également été pris en compte dans l'élaboration de cette décision.

Il s'agit d'une nouvelle importante, non seulement parce que Schiphol est l'aéroport européen qui compte le plus de mouvements annuels, mais aussi car cela ouvre la voie à la sobriété dans le domaine de l'aviation. Selon l'ONU il nous faut en effet réduire les émissions mondiales de 7,6% pour atteindre l'objectif fixé à Paris

en 2015 de limiter le réchauffement climatique à 1,5°C. Ce but ne pourra pas être atteint si l'on mise uniquement sur des solutions techniques telles que les biocarburants ou le renouvellement des flottes. Il est ainsi bel et bien nécessaire de diminuer l'activité des aéroports.

Cette nouvelle contrainte incitera l'aéroport de Schiphol et ses compagnies à remplir au maximum les avions. Cela pourra aussi induire une suppression des vols pour lesquels il existe des moyens de transport alternatifs. Le cas de Schiphol pourra ainsi servir de modèle de proposition de sobriété énergétique dans le domaine aéroportuaire. Des associations environnementales françaises se sont notamment saisi de cet exemple pour demander l'application d'une mesure similaire pour l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. ■

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



## Mit Lärmblitzer gegen zu laute Fahrzeuge

An der nationalen Tagung der Lärmliga Schweiz zum Thema «Gesundheitsgefahr Lärm» fanden sich rund 100 Interessierte, Fachpersonen und Behördenvertretende aus der ganzen Schweiz ein, um sich über die neuesten Entwicklungen aus Wissenschaft, Politik und Massnahmen zu informieren und auszutauschen.

### Blitzkasten gegen übermässigen Lärm

Der Star der Tagung hatte fünf Mikrofone und sagte kein Wort: Der sogenannte «Lärmblitzer», ein Blitzkasten, der zu laute Auto- und Motorfahrzeuge fotografiert, deren Kennzeichen ausliest und zur Verzeigung empfiehlt, hatte an der Tagung seine Schweizer Premiere. Das Publikum liess sich über die Arbeitsweise des «Akustik-Bleichpolizisten» informieren. In den Kantonen, aber auch innerhalb der Stadtgrenzen, denkt man darüber nach, solche Geräte aufzustellen.

Raphaël Coulmann von Bruitparif präsentierte den Blitzler mit Livedaten aus den Pilotanlagen in Frankreich. Zu laute Fahrzeuge, die einen gewissen Dezibel-Wert überschreiten, werden vom Messgerät erfasst und das Kennzeichen zur Verzeigung fotografiert. Die gesetzliche Grundlage für eine Einführung des Lärmblitzers sei an sich auch in der Schweiz da, erläuterte Vorstandsmitglied der Veranstalterin Lärmliga Schweiz, Sophie Ribaut. Die aktuelle Herausforderung bestehe primär in der Verbes-

serung der rechtlichen Grundlagen, damit die Arbeit der Polizei vereinfacht würde.

### Lärm kann messbare Gesundheitsschäden auslösen

Omar Hahad vom Zentrum für Kardiologie an der Universitätsmedizin Mainz führte in seiner Präsentation aus, wie nötig Lärmschutz aus Perspektive des Gesundheitswesens ist. Hahad untermauerte seine Aussage mit aktuellen Zahlen: Laut der Europäischen Umweltagentur führt chronische Lärmexposition durch Flug-, Strassen- und Schienenverkehrslärm jährlich zu starker Lärmbelastung bei 22 Millionen Menschen in Europa. Verkehrslärm kann chronische Stressreaktionen hervorrufen und neben Schlafstörungen auch das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen erhöhen. Hahad zeigte auf, dass Fluglärm eine besonders lärmbelastende Wirkung auf die Bevölkerung hat: Im Vergleich der verschiedenen Verkehrsarten sorgt Fluglärm für den höchsten Anteil an der gesamten extremen Lärmbelastung, besonders nachts. Die Ergebnisse einer Feldstudie bestätigen auch die dadurch hervorgerufenen gesundheitlichen Folgen: Fluglärm in der Nacht bewirkt eine signifikante Verschlechterung der Schlafqualität, eine erhöhte Ausschüttung von Adrenalin und eine Verschlechterung der Funktion der Blutgefässe. ■

Jérôme Strijbis  
Geschäftsführer Lärmliga Schweiz



Raphaël Coulmann stellt den Lärmblitzer aus Frankreich vor.  
(Foto: Fabiana Nunes, zvg Lärmliga)

### Hinweis

#### VCS-Webinar: Flugverkehr und Klima

Am 25. Oktober 2022 veranstaltete der VCS ein Webinar mit Anthony Patt, Professor für Klimapolitik am Institut für Umweltentscheidungen an der ETH Zürich. Wir diskutierten über die Klimaauswirkungen des Flugverkehrs und mögliche technische Lösungen, um den Flugverkehr an unsere Klimaziele anzupassen.

Das Webinar kann hier angeschaut werden:  
[www.verkehrsclub.ch/webinare](http://www.verkehrsclub.ch/webinare)



## Altenrhein

### Ziel erreicht: Absage an Ausweitung der Flugzeiten in Altenrhein

«Einen ausgewogenen Kompromiss und eine moderate Anpassung» nannte die St. Galler Regierung die vorgesehenen zusätzlichen Flugzeiten auf dem Flugfeld Altenrhein. Noch im Frühjahr dieses Jahres äusserte sich Regierungsrat Beat Tinner überzeugt, dass die geplanten Anpassungen und in der Folge die Änderung des Staatsvertrags realisiert würden.

Vorgesehen waren vor allem täglich längere Flugzeiten, die Streichung der Mittagspause und auch flugfreie Feiertage sollten wegfallen. Abends sollte teilweise bis 23.00 Uhr geflogen werden können. Neu wäre das Flugfeld auch an den Sonntagen zwei Stunden früher geöffnet worden. Als Ausgleich dafür wurde die Halbierung der Helikopterflüge «versprochen». Das Lärmkorsett auf Vorarlberger Seite sollte gelockert und zu hoch verursachte Lärmpunkte an anderen Tagen kompensiert werden. Als Argument für die Ausweitung der Betriebszeiten, wurde einmal mehr behauptet: «es sei gut für die Wirtschaft».

Auf die dringenden Fragen der Aktion gegen Fluglärm AgF wurde weder von politischer noch von ökonomischer Seite eingegangen. Wir stellen nach wie vor in Abrede, dass längere Flugzeiten Einfluss auf einen wirtschaftlichen Aufschwung auf Schweizer- oder auf Vorarlberger-Seite hätten. Noch nie wurde belegt, dass die Mittagsruhe oder das Schliessen des privaten Flugfeldes um 21.00 Uhr negative wirtschaftliche Auswirkungen auf die hiesigen Unternehmen hat.

### Kritik beidseits des Rheins

Die Vorarlberger Gemeinden im Rheindelta haben unter Leitung von Bürgermeister Eberle, Gaissau, die Vorschläge diskutiert und Vor- bzw. Nachteile analysiert. Sie vertrauen nicht auf die Versprechen von Lärmreduktion durch weniger Helikopterflüge; eher befürchten sie allgemein mehr Fluglärm. Kritisch beurteilen die Vorarlberger Gemeindebehörden den Wunsch auf vermehrte Kompensation von zu viel geflogenen Lärmpunkten über dem europäisch geschützten Naturschutzgebiet im Rheindelta. Auf österreichischer Seite haben in der Folge, die vom Fluglärm betroffenen Gemeinden die gewünschte Ausweitung und die damit verbundene Änderung des Staatsvertrages abgelehnt. Dieser Entscheid ist der Landesregierung im Sommer mitgeteilt worden. Bestimmt ist inzwischen die St.Galler Regierung und auch das BAZL über die Absage in Kenntnis gesetzt.

### Wirtschaft allein ist kein Argument

Auf Schweizerseite hat die AgF einerseits die Gemeinden eindringlich gebeten, die Ausbauwünsche sachlich zu analysieren. Andererseits haben wir in der Presse Inserate mit unseren Argumenten gegen die neuen Betriebszeiten platziert. Unsere FLAB wurde in alle Haushalte im Umfeld des Flugplatzes – erstmalig auch auf österreichischer Seite – verteilt. Von Anfang Jahr an haben wir mit kritischen Anwohnerinnen und Anwohnern der Rheindelta-Gemeinden zusammengearbeitet. Unter der Rubrik «Stimmen aus Vorarlberg» fanden sie ebenfalls Gehör in unserer AgF-FLAB. Damit konnte gezeigt werden, dass beidseits des Rheins Stimmen gegen die Ausbaupläne aktiv wurden.

Für uns ist nur schwer zu verstehen, weshalb die Behörden auf Schweizerseite die Angelegenheit nicht kritischer beurteilen. Nachdem allseits klar ist, dass wir inmitten einer Klimaerwärmung stehen, ist allein schon der Gedanke an mehr Flugstunden «sträfliche Vernachlässigung» der nationalen und kantonalen Klimaziele. Absolut unhaltbar aber ist, noch mehr CO<sub>2</sub>-Belastung zu befürworten.

Obwohl von der St.Galler Regierung versprochen wurde, die Öffentlichkeit über das Resultat zu informieren, wird «die Sache nun einfach todgeschwiegen». Von den Anrainer-Gemeinden wird keine weitere Diskussion erwartet, denn wie Bürgermeister Eberle sagt: «wir diskutieren nicht zweimal über dieselbe Angelegenheit. Unser Entscheid ist klar, eindeutig und einstimmig.»

Cécile Metzler

Präsidentin Schutzverband AgF Altenrhein

## Basel-EuroAirport

### Lärminderungsmaßnahmen am EuroAirport – nur leere Worte

Zwecks Lärminderung untersagt ein französischer Ministerialerlass dem Flughafen EuroAirport Basel-Mulhouse seit Februar 2022, Starts planmässig nach 23 Uhr anzusetzen. Der Verspätungsabbau ist im Erlass nicht geregelt – sprich, nach wie vor unbeschränkt zulässig. Gebüsst werden Verspätungen aber nur, wenn die Fluggesellschaft die Verspätung selbst verschuldet hat. Der EuroAirport stellte in Aussicht, die Massnahme würde im Vergleich zu 2019 die Anzahl Starts zwischen 23 und 24 Uhr um 80% reduzieren und den Dauerschallpegel zu dieser Stunde im Süden des Flughafens um 11 dB und im Norden um 6 dB verringern. (Abflüge erfolgen am EuroAirport mehrheitlich in südliche Richtung, während vornehmlich von Norden her gelandet wird.) Von April bis September 2019 erfolgten am EuroAirport in der zweiten Nachtstunde 413 Starts nach Süden.

Im April 2022 zog der Flugverkehr am EuroAirport wieder merklich an und pendelte bis Ende September um 80% des Flugverkehrs im zweiten und dritten Quartal 2019. Für den Zeitraum von April bis September 2022 weist der EuroAirport in der zweiten Nachtstunde 180 Starts nach Süden aus, jedoch in Allschwil BL 438 Lärmspitzen von Überflugereignissen, die nur von Starts herrühren können. Die vom EuroAirport publizierten Monatswerte des Dauerschallpegels in der zweiten Nachtstunde sind in Allschwil seit April 2022 denn auch wieder gleich hoch wie 2019 oder gar höher und überschreiten den Immissionsgrenzwert deutlich. Bei unverändertem Flottenmix liegt es auf der Hand, dass nur etwa gleich viele Überflugereignisse zu gleichen Dauerschallpegeln führen können.

Das heisst, der Flughafen deklariert nur 40% der effektiv erfolgten Starts nach 23 Uhr als verspätete Abflüge. Die anderen Starts erfolgten in der ersten Viertelstunde nach 23 Uhr. Am EuroAirport ist «heure bloc» massgeblich (Zeitpunkt, wann eine Maschine ihren Standplatz verlässt) und nicht «heure piste» (Zeitpunkt, wann die Maschine auf dem Rollfeld zum Start ansetzt). Rollt ein Flugzeug vor 23 Uhr Richtung Pistenende los, spielt es keine Rolle, wie lange es dort auf die finale Starterlaubnis wartet; der Abflug wird nicht der zweiten Nachtstunde zugeteilt. Diese Zeiterfassung erlaubt auf legale Art eine geschönte Statistik, womit der EuroAirport auch den Ministerialerlass erfüllen kann – ungeachtet dessen, dass sich für die Anrainer\*innen die Lärmbelastung nach 23 Uhr in keiner Weise mindert hat.

Anzumerken gilt an dieser Stelle noch, dass die kommunale Lärmmessstation in Allschwil, unweit der EuroAirport-Messstation gelegen, von April bis September 2022 480 Lärmspitzen von Starts registrierte. Diese Überflugereignisse – 16% mehr als 2019 – wurden einzeln manuell verifiziert anhand von Radarspuren und Kreuzkontrollen mit den Daten weiterer Messstationen in der Umgebung.

Ein wesentlicher Teil der Verspätungen dürfte hausgemacht sein: Sorgen sie infolge schlepender Gepäck- und Zollabfertigung in der sommerlichen Hochsaison für reichlich Ärger bei den Passagieren, ist nun das Personal in der elektrotechnischen Wartung und im Flugsicherheitsdienst so verärgert, dass sie zum Streik rufen. Es heisst, nach dem Personalabbau zu Pandemiezeiten nicht ausreichend wieder aufgestockt, sei das Kontrollzentrum massiv überlastet und müsse Start- und Landezeiten verzögern, um die Arbeit bewältigen zu können. Dies betrifft die erste Nachtstunde (22-23 Uhr) vermutlich am stärksten, da sie mit der Vorverlegung der planmässigen Starts zur betriebsintensivsten Stunde des ganzen Tages wurde. Kein Wunder also, entfaltet die Lärminderungsmaßnahme keine Wirkung.

Für die betroffene Bevölkerung ist es indes bedeutungslos, ob spätnachts der Fluglärm von geplanten oder unplanmässig durchgeführten Starts stammt, und ob hierfür der Flughafen selbst, der französische Flugsicherheitsdienst oder sonst wer verantwortlich ist. Vor allem im Süden vom EuroAirport leidet sie zunehmend unter den Nachtruhestörungen. – Den Flughafen kümmert es nicht.

Katrin Joos Reimer

Präsidentin Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen

## Bern-Belp

### Strategischer Umbau in Bern

Am Flughafen Bern nimmt eher unbemerkt aber stetig ein strategischer Umbau seinen Fortgang. Während im Sommer noch einige Charterflüge auf der Anzeigetafel zu finden waren, handelt es sich bei den aktuellen An- und Abflügen praktisch ausschliesslich um Privatflüge zu internationalen Destinationen. Bereits während der Coronazeit und seither zunehmend, wächst zudem die Zahl der Schulungsflüge, insbesondere auch mit Helikoptern. Die entsprechend hohe Lärmbelastung der Schulungsflüge rund um den Flughafen wirkt sich stark störend aus. Eine deutliche Zunahme von Lärmklagen erfolgt ferner wegen Helikopterflügen die Aussenlandungen trainieren und dabei nicht selten bewohnte Gebiete tief überfliegen.

Die Sanierung von bestehenden Gebäuden und Hangars am Flughafen Bern und ein erfolgreicher Neubau eines grossen Hangars nordöstlich der Piste verdeutlichen diesen strategischen Umbau. Der jüngst errichtete Hangar gehört Lions Air, Anbieter von Executive Helikopter Charter, Jet Business Charter, sowie verantwortlich für Organtransporte, die sie im Auftrag von Swisstransplant durchführen. Resultat daraus sind wiederholt An- und Abflüge von Jets und Turboprops oder von Helikoptern mitten in der Nacht.

### 4. Ausbautappe ist nicht vom Tisch

Dass der Flughafen Bern die Pläne für die 4. Ausbautappe und somit einen weiteren massiven Ausbau nicht begraben hat, wie das die Zuständigen vor Jahresfrist in den Medien verlauten liessen, kann aus einer jüngst erfolgten Verfügung des BAZL abgeleitet werden. So wurde nämlich die bis 25. Oktober 2022 befristete Gültigkeitsdauer der Plangenehmigung für die 4. Ausbautappe um drei Jahre bis zum 25. Oktober 2025 verlängert. Insbesondere «soll gemeinsam mit einem Flughafenpartner das Projekt General Aviation Center (GAC) im Perimeter Belp realisiert werden. Es sei geplant, ein Gesuch für ein entsprechendes Hochbauprojekt (GAC) im Sektor Belp in der zweiten Jahreshälfte 2023 einzureichen. (...) Es gehe insbesondere darum, eine Entflechtung von Kleinaviatik und Helikopteroperationen vorzunehmen und dadurch das Safety-Risiko auf der bestehenden Seite zu eliminieren.»

Es bleibt zu hoffen, dass diese doch signifikanten Ausbauten zu Gunsten der privaten Fliegerei nicht auch zu Ansprüchen an die Steuerzahler führen werden.

### Ende von FlyBair?

Die virtuelle Airline FlyBair, ist bereits ein Sanierungsfall, so zu lesen in den Tageszeitungen Ende Sommer 2022. Das Prestigeprojekt steht vor dem Aus. Mehr als die Hälfte des Aktienkapitals und der gesetzlichen Reserven sind nicht mehr gedeckt. Sanierungsmaßnahmen wurden eingeleitet, die Airline soll verkauft werden.

FlyBair hat seinerzeit mit einem aufsehenerregenden Crowdfunding das Startkapital gesammelt, musste dann aber Corona bedingt den Erstflug vom Juli 2020 verschieben und hob auch in der Folge kaum wirklich ab. Während bei früheren Startversuchen von Airlines in Bern Kapital von schwer reichen Investoren «verbrannt» wurde, sind es bei FlyBair wohl deutlich über Tausend Privatpersonen, die mit der jüngsten Illusion im Berner Moos ihr gutes Geld in den Sand gesetzt haben. Zudem dürften viele von ihnen nach wie vor auf den beim Crowdfunding erworbenen und inzwischen sistierten Fluggutscheinen sitzen – und werden diese wohl kaum mehr einlösen können.

Guido Frey, Geschäftsführer  
Vereinigung gegen Fluglärm (VGF)

Siehe beigelegten Gönnerbrief. Danke.



**KLUG  
CESAR  
COTAS**

Koalition  
Luftverkehr  
Umwelt  
und Gesundheit

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

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