

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

# FLA

FRISCHE  
LUFT  
ALS  
BÜRGERRECHT

# B

## Editorial

Seit über 20 Jahren beschäftige ich mich mit Flughafenpolitik. Die Ziele haben sich in dieser Zeit nicht geändert: Der Schutz der Bevölkerung und des Klimas vor zu viel schädlichen Flugverkehrsemissionen steht nach wie vor im Vordergrund. Trotz unterschiedlichen Meinungen ist mir aber ein Austausch mit den Flughafenverantwortlichen durchaus wichtig und trägt viel zum gegenseitigen Verständnis bei, auf beiden Seiten. Zum Beispiel wenn es ums Thema Nachtruhe geht. Der Flugverkehr soll während den Betriebszeiten möglichst reibungslos fliegen können, die Nachtruhe muss aber zwingend eingehalten werden. Auch habe ich stets versucht zu erklären, warum die Bevölkerung Angst vor einem unbegrenzten Wachstum hat. Und bezüglich der Klimaschädlichkeit des Luftverkehrs gibt es heute mehr als genug Studien, welche dies klar belegen. In diesen Punkten herrschte mit der Zeit beinahe so etwas wie Konsens. Aber ich spreche in der Vergangenheitsform. Denn zurzeit erleben wir so etwas wie ein Revival von altbekannten Träumen von ständig wachsenden Flughäfen ohne grosse Einschränkungen – weder für die Bevölkerung, noch fürs Klima. Was hat sich denn geändert? Klar, nach der Coronazeit fand eine Art Nachholeffekt bei der Flugreisefreudigkeit statt, zudem treten in der momentanen geopolitischen Lage Klimafragen (leider) in den Hintergrund. Aber das ist nicht die einzige Erklärung.

Seit Albert Rösti Departementsvorsteher des UVEK amtet, ist die flughafenfreundlichere Haltung klar zu spüren und offensichtlich, manchmal manifestiert sie sich aber auch im Versteckten. Gerade so passiert bei einer harmlos tönenden Revision des Luftfahrtgesetzes (wobei solche Revisionen ehrlich gesagt selten harmlos sind): Der Bundesrat will einen sogenannten betrieblichen Bestandesschutz einführen. Die Betriebszeiten der Flughäfen Genf und Zürich sollen auch in umweltrechtlichen Sanierungsverfahren grundsätzlich nicht eingeschränkt werden können. Ein Rückenschuss für die lärmgeplagte Bevölkerung, wir werden uns mit aller Kraft dagegen wehren!



Priska Seiler Graf  
Nationalrätin  
Co-Präsidentin KLUG



## Revision des Umweltschutzgesetzes

**Das Ping-Pong-Spiel zwischen National- und Ständerat bezüglich der Revision des Umweltschutzgesetzes hat im September ein unschönes Ende gefunden. Der Lärmschutz für Neubauten wird massiv ausgehöhlt, neu kann praktisch ungeachtet der Lärmbelastung gebaut werden. Verbaut wird damit vor allem die Zukunft für einen nachhaltigen Gesundheitsschutz und eine hohe Lebensqualität.**

Bauen im Lärm benötigte bis anhin ein gewisses architektonisches Geschick: Grundsätzlich sollten die Immissionsgrenzwerte bei allen Fenstern eingehalten werden. Da dies jedoch städtebaulich als wohnhygienisch oft nicht sinnvoll war, etablierte sich die Lüftungsfensterpraxis: Bei lärmoptimierten Projekten wurden Ausnahmen gesprochen, wenn die Immissionsgrenzwerte bei einem Fenster pro Raum eingehalten wurden. Damit konnten abweisende Fassaden ohne Fenster vermieden werden, die Bewohner profitierten von einer zusätzlichen Belichtung der Räume und das energetisch sinnvolle Stosslüften war möglich. Qualitative Verdichtung und angemessener Lärmschutz konnten so vereint werden. Unzählige klug geplante Projekte und die hohe Bautätigkeit entlang stark befahrenen Achsen in den letzten Jahren haben bewiesen, dass dies möglich ist. Problematisch war weder die Erfüllung der Vorschriften noch die Erteilung der Ausnahmegenehmigung durch die Kantone. Allerdings konnte die Ausnahmegenehmigung im Rahmen von Einsprachen angefochten werden. Dabei waren wohl weniger die Sorge um das Wohlergehen der neuen Nachbarn als die persönlichen Interessen an der Verhinderung des Neubaus ausschlaggebend.

Die Motion Flach forderte deshalb den Verzicht auf eine Ausnahmegenehmigung und die gesetzliche Verankerung der Lüftungsfensterpraxis, um mehr Projektsicherheit zu erhalten – und Einsprachen von Nachbarn abwehren zu können. Die Immissionsgrenzwerte sollten aber weiterhin bei mindestens einem Fenster pro Raum eingehalten sein. Bereits die Version des Bundesrats halbierte jedoch die Anzahl Räume mit Lüftungsfenstern. Die anschliessenden, von Fehlinformationen geprägten, parlamentari-

schen Debatten haben leider nicht zu einer fundierten Beschäftigung mit dem Thema, sondern zu einer vollständigen Kapitulation vor dem Lärmschutz geführt. Auch der von der Lärmliga initiierte und von neuen Organisationen, u.a. KLUG unterzeichnete Appell an die beiden Räte zeigte offenbar keine Wirkung.

Der Grundsatz, alle Bewohner einer Wohnung vor Lärm zu schützen, wurde gekippt. Als Alternative zu Frischluft und natürlicher Kühlung wird eine «Terrariumlösung» präsentiert, wenn kein einziges Fenster mehr die Grenzwerte einhält.

Konkret dürfen gemäss der aktuellen Version vom 27. September 2024 Baubewilligungen in lärmigen Gebieten erteilt werden, wenn (Art. 22 USG)

- eine kontrollierte Lüftung in Kombination mit einem Kühlsystem oder einem Lüftungsfenster vorhanden ist  
oder
- die Hälfte der Räume über ein Fenster verfügt, das die Grenzwerte einhält  
oder
- der Balkon der Wohnung – und damit automatisch ein Fenster der Wohnung – die Grenzwerte einhalten.

Gleichzeitig werden auch die Anforderungen an die Ausscheidung und Umzonung von Bauzonen (Art. 24 USG) praktisch denjenigen von Baubewilligungen gleichgesetzt. Genau dort also, wo keine bestehenden Strukturen einengen und sich einfache, schlüssige und dem Lärm angepasste Entwürfe anbieten, muss das Potential nicht mehr vollständig genutzt werden.

Dabei beweisen die neusten wissenschaftlichen Erkenntnisse klar, dass es nicht weniger, sondern mehr Lärmschutz braucht. Die Bevölkerung fühlt sich heute stärker durch Lärm gestört als früher. Zudem zeigt der 2021 erschiene Bericht der Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung EKLB, dass die derzeit geltenden Grenzwerte zu hoch angesetzt sind. Dabei muss man wissen, dass diese ohnehin nur so festgelegt wurden, dass sich die Mehrheit der Bevölkerung nicht erheblich gestört fühlt. Von

Ruhe kann im Bereich der Grenzwerte also keinesfalls gesprochen werden. Etwas weniger als die Hälfte der Bevölkerung empfindet bereits Lärm auf einem deutlich niedrigeren Niveau als störend. Umso wichtiger wäre es, das vollständige Lärmschutzpotential bei der Planung auszuschnöpfen und damit eine qualitätsvolle Siedlungsverdichtung zu fördern. Mit den derzeitigen Gesetzen resultierte in der Regel auch eine wirklich ruhige Seite. Alleine mit Massnahmen an der Quelle wird niemals eine Wirkung erzeugt, die mit einer lärmabgewandten Fassade vergleichbar ist. Wirklich ruhige Orte können nur mit der Architektur geschaffen werden. Ausserdem schützen auch geschlossene Fenster nicht vor allem Lärm: laute Autoposer können auch dann zu Aufwachreaktionen führen, denn selbst Schallschutzfenster vermögen solch hohe Pegelspitzen nicht zu dämmen.

Unser Organismus braucht ein gewisses Mass an Ruhe, um mit dem Lärm umzugehen. Dass dieser Rückzugsort in den eigenen vier Wänden sein muss, zeigen die Erkenntnisse der EMPA im Rahmen des RESTORE-Projekts zum Nutzen von Grünanlagen an lärmigen Wohnlagen. Öffentliche Grünflächen sind keine Alternative zu einem angemessenen Lärmschutz bei der Wohnung selbst. Ohne diese Rückzugsmöglichkeiten werden wir zu einer Gesellschaft der geschlossenen Fenster – denn wer will dieses noch öffnen, wenn draussen nur der Lärm wartet? Lärm, der nicht nur stört, sondern auch krank macht. Damit wird die soziale Sicherheit im Strassenraum gemindert und der städtebaulich essenzielle Bezug zum Aussenraum geht verloren. Zudem werden komplett auf die laute Strasse ausgerichtete Balkone nicht selten zu Müllbalkonen – grundsätzlich keine Visitenkarte, die sich ein Ort wünscht. Ebenfalls nicht im Sinne einer zukunftsgerichteten Siedlungsentwicklung ist die zwangsläufig folgende soziale Segregation. Wer es sich leisten kann, wohnt in der Regel nicht im Lärm. Oder dann mindestens in einer lärmoptimierten Wohnung.

Die sozialen, gesundheitlichen und städtebaulichen Folgen einer schlechten Verdichtung

Fortsetzung nächste Seite





→ werden sich erst in einigen Jahren zeigen, bei einer Lebensdauer eines Gebäudes von rund 100 Jahren aber langfristig bleiben. Dass sich solche Strukturen nur schwer wieder auflösen lassen, lehrt uns die Erfahrung. Wie so oft, werden die Konsequenzen und die Lösung eines Umweltproblems wieder der nächsten Generation auferlegt.

Wenigstens bleibt die Pflicht für Massnahmen zur Lärmreduktion an der Quelle erhalten und das Verbot von Geschwindigkeitsreduktionen aus Lärmschutzgründen wurde gestrichen. Dieses Thema wird dafür mit der Motion Schilliger «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern» auf Bundesebene torpediert, nebst den weiteren derzeit laufenden Vorstössen auf kantonaler Ebene gegen Tempo 30.

Das Datum der Inkraftsetzung des revidierten USG ist derzeit noch unbekannt. Da zusätzlich die Lärmschutz-Verordnung (LSV) angepasst werden muss, welche die Anforderungen konkretisiert, kann der Prozess noch zwei bis drei Jahre dauern. Es bleibt zu hoffen, dass dabei der aktuelle Wissenstand berücksichtigt wird und die Grenzwerte gemäss den Empfehlungen der EKLB einfließen. ■

Stéphanie Conrad  
Geschäftsführerin Lärmliga Schweiz

### Und für den Fluglärm?

Während der Parlamentsdebatte hat die Fluglobby versucht, einen neuen, weniger strengen Grenzwert für den Fluglärm einzuführen. Nach mehreren Wendungen wurde dieser Vorschlag erfreulicherweise abgelehnt. Der Gesetzestext erlaubt jedoch dem Bundesrat, Ausnahmen von den Anforderungen des oben genannten Art. 22 USG für den Fluglärm festzulegen. Gemäss dem Bundesrat werden diese Ausnahmen die bereits bestehenden besonderen Bestimmungen für den Fluglärm (Art. 31a LSV) nicht ändern. Diese erlauben den Bau neuer Gebäude in der Umgebung von Flughäfen mit Verkehr von grossen Flugzeugen, auch wenn die Grenzwerte für Fluglärm nicht eingehalten werden.

## Aviatischer Überlauf – und dann?

Mit AVISTRAT wird alles besser. Der Luftraum wird sicherer, umweltfreundlicher, koordinierter und optimal genutzt. Zu diesem Zweck lancierte der Bund zusammen mit der Aviatikbranche das Programm «Luftraum- und Aviatikinfrastruktur-Strategie Schweiz», kurz AVISTRAT-CH. Wie Eingangs im AVISTRAT-Papier zu lesen ist, sei der Luftraum heute komplex strukturiert. Luftraumverletzungen und unerlaubte Annäherungen von Flugzeugen mehren sich. Hinzu kämen neue Bedürfnisse, wie jene der Drohnen.

Das BAZL erhielt 2016 den Auftrag, den Schweizer Luftraum zu reorganisieren. Strategische Schwerpunkte sind: 1. «Die Ausgestaltung des Flugplatzsystems Schweiz» und 2. «Die Optimierung von Luftraumstruktur und -bewirtschaftung». Der Umweltbezug soll gemäss AVISTRAT-Vision integriert und CO<sub>2</sub>-Neutralität spätestens bis 2050 erreicht werden.

Im Schwerpunkt «Ausgestaltung des Flugplatzsystems» wurde dem Verband Schweizer Flugplätze (VSF) der Lead übergeben. Die Umsetzung sieht gemäss Strategiepapier drei Phasen vor: Bis Ende 2024 soll die Bestandsaufnahme der Flugplatzinfrastruktur und die Umfrage bei den rund 50 Flugplätzen abgeschlossen sein. Danach sollten genaue Daten zur Auslastung, die Aufdatierung von Statistiken und den Möglichkeiten des Flugplatzsystems vorliegen. Dabei wird u.a. festgehalten, ob und allenfalls welche Regionalflugplätze aufgrund der Auslastung zur Abnahme von aviatischem Überlauf von den Landesflughäfen geeignet wären.

In der 2. Phase soll in Absprache mit dem BAZL das Gesamtplanungskonzept abgeschlossen und die Entscheidungsgrundlage gebildet werden. Ab 2026 ist eine mehrjährige Realisierungsphase geplant. Dabei könnten auch Anpassungen im SIL-Konzept und/oder in den SIL-Objektblättern notwendig werden.

### Um Konkretisierung gebeten

Bis dato wurden bei der Erarbeitung des AVISTRAT-Papiers lediglich die Flugindustrie, Skyguide und das BAZL zur Mitarbeit beigezogen. Weder betroffene Gemeinden noch Umweltschutzorganisationen oder politische Gremien wurden über das Vorhaben informiert oder gar zur Mitarbeit angefragt. KLUG und die «Arbeitsgruppe Regionalflugplätze» haben deshalb beim BAZL und beim Verband Schweizer Flugplätze um mehr Details gebeten.

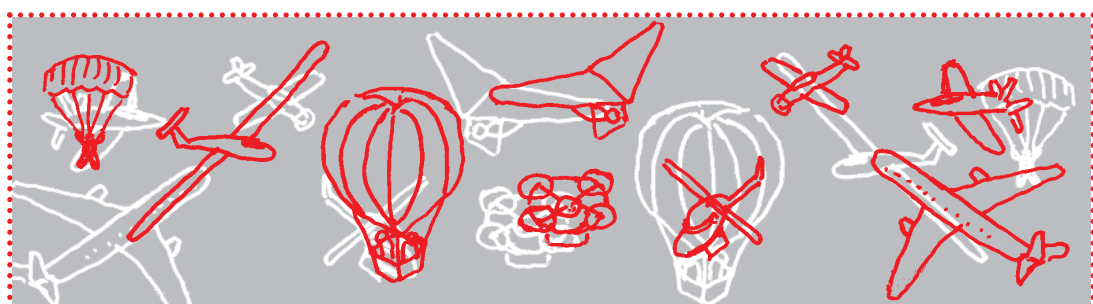
Beim Austausch erfahren wir, dass die General Aviation hauptsächlich durch die Regionalflugplätze koordiniert wird. Das BAZL hat die Verantwortung für die Landesflughäfen und die Business Aviation. Es ist auch für die Erhebung künftiger Nutzerbedürfnisse und technischer Optionen zuständig. Die Vision sei ein sicheres, leistungsfähiges und umweltverträgliches System, welches den künftigen Nutzungsbedürfnissen entspreche. Uns wird nochmals versichert, Ziele seien: CO<sub>2</sub>-Neutralität bis 2050, Anreize zur Reduktion von Lärm und CO<sub>2</sub>, Nutzung nachhaltiger Treibstoffe.

Uns wurde auch gesagt, wie wichtig die Regionalflugplätze für das «Allgemeinwohl» seien. Diese seien notwendig für die Ausbildung, die Anbindung der Regionen, und erfüllten einen service public. Weiter stellen sie Standorte für Unternehmen und würden für Klein wie für Gross Freude und Unterhaltung in der Freizeit bieten. Uns wird versichert, dass die Regionalflugplätze kein Interesse hätten, sich zu vergrössern. Eine Übernahme von mehr General Aviation sei nicht erwünscht. Zudem werde grosse Hoffnung in elektrisch betriebene Kleinflugzeuge gesetzt. Dies sei die Zukunft.

### Ein Elektro-Flugzeug macht noch kein CO<sub>2</sub>-Netto-Null

Das BAZL betont im Gespräch mit KLUG, wie viel für die Umweltverträglichkeit vorgesehen sei. Gleichzeitig aber rechnet es mit einer Verdoppelung der Flüge innert der nächsten 25 Jahre. Im letzten Jahr wurden 1,35 Millionen Flugbewegungen in der Schweiz registriert. Davon entfallen 70% auf die General Aviation. Mit einer Verdoppelung der Flüge bis 2050 müsste mit 2,7 Millionen gerechnet werden. Auch wenn mehr Greenfuel beigemischt würde, kleine Elektroflugzeuge im Einsatz wären oder andere alternative Antriebsflugwerke über unseren Köpfe fliegen würden, wäre man immer noch weit entfernt von CO<sub>2</sub>-Netto-Null. Zudem verursacht der Flugverkehr noch weitere schädliche Emissionen, welche ebenfalls für Mensch und Umwelt belastend sind. Für KLUG ist klar: Ein Flugverkehr, der das Klima und die Lebensqualität berücksichtigt, erfordert eine generelle Reduzierung der Luftfahrt. Wir werden die Entwicklung dieses Programms genau verfolgen. ■

Cécile Metzler, Präsidentin  
Aktion gegen Fluglärm Altenrhein (AgF)



## Revision des Luftfahrtgesetzes: Bundesrat hofiert einmal mehr die Fluglobby

Der Druck auf die Flughäfen steigt und steigt. Der ständige Lärm und die nicht eingehaltene Nachtruhe sorgen in der Bevölkerung immer deutlicher für Unmut. Die Empörung zeigt sich etwa an der Annahme der Initiative «Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève» durch die Genfer Bevölkerung 2019 oder die unlängst eingereichte Nachtruhe-Initiative, die nicht mehr als die Einhaltung der siebenstündigen Nachtruhe am Flughafen Zürich fordert. Vonseiten der Wissenschaft gibt es zahlreiche Studien, welche die schädlichen Auswirkungen des Fluglärms auf Gesundheit und Lebensqualität belegen. Nicht bloss werden die zurzeit gesetzlich festgelegten Grenzwerte rund um die Flughäfen missachtet, nein, sie entsprechen nicht einmal mehr den wissenschaftlichen Erkenntnissen. Gerade deshalb empfiehlt die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB) ja unter anderem, strengere Lärmgrenzwerte für den Fluglärm festzulegen.

Statt auf Bevölkerung und Wissenschaft zu hören, bläst die Fluglobby zum Gegenangriff. Bei der Beratung des Umweltschutzgesetzes (USG) in diesem Jahr im Parlament versuchte sie vergeblich, für den Flugverkehr einen speziellen, weniger strengen Grenzwert einzuschleusen. Weil die Strategie nicht aufging, hat sie sich einem langjährigen und gewichtigen Verbündeten zugewendet.

Am 28. August gab der Bundesrat die Revision des Luftfahrtgesetzes in die Vernehmlassung. Die meisten Änderungsvorschläge betref-

fen die Sicherheit, bergen aber für das Wohlbefinden der Bevölkerung ein wahres Minenfeld. Vorgesehen ist, für die Flughäfen Zürich und Genf einen «betrieblichen Bestandesschutz» festzulegen. Das heisst, dass die Betriebszeiten künftig von den Bestimmungen des Umweltschutzgesetzes zum Schutz der Bevölkerung insbesondere vor lästigen und schädlichen Lärmmissionen nichts mehr zu befürchten haben. Der Flugbetrieb, darunter etwa die Nachtflugsperrenzeiten, liesse sich dann nicht mehr an neue wissenschaftliche Erkenntnisse anpassen.

Anderer Bestimmungen sehen vor, die Kompetenzen der Kantone im Zusammenhang mit den Flughäfen zu beschneiden, beispielsweise bei den Projektierungs- und Sicherheitszonen und bei den Nebenanlagen. Fazit: Ziel dieser Gesetzesrevision ist, den Einfluss des Bundes und der Fluglobby zu erhöhen, und zwar zulasten des Umweltschutzgesetzes, der Kantone und Gemeinden und nicht zuletzt der Bevölkerung, die rund um die Flughäfen lebt.

Die Koalition KLUG kritisiert die vorgeschlagenen Änderungen scharf und fordert den Bundesrat dazu auf, sie aus dem definitiven Gesetzesentwurf zu streichen. Wir werden die Debatten aufmerksam verfolgen.

Die Stellungnahme der Koalition KLUG ist auf unserer Website abrufbar. ■

Yves Chatton  
Geschäftsführer der KLUG



## Révision de la loi sur l'aviation : quand le Conseil fédéral sert une nouvelle fois le lobby aérien

La pression ne cesse d'augmenter sur les aéroports. Le bruit constant et les couvre-feux nocturnes non respectés agacent de plus en plus la population. Cet agacement s'illustre par exemple avec l'adoption par la population genevoise de l'initiative « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève » en 2019, ou le dépôt récent de la Nachtruhe-Initiative qui demande le respect des 7 heures de couvre-feu nocturne à Zurich. Du côté de la science, de nombreuses études documentent l'effet nocif du bruit aérien pour la santé et la qualité de vie. Non seulement les valeurs-limites fixées actuellement dans la loi ne sont pas respectées autour des aéroports, mais en plus elles ne correspondent plus aux connaissances scientifiques. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle la Commission fédérale pour la lutte contre le bruit (CFLB) recommande, entre autres, de fixer des valeurs limites plus strictes pour le bruit aérien.

Mais au lieu d'écouter la population et la science, le lobby aérien préfère miser sur la stratégie de la contre-attaque. Durant les débats parlementaires sur la révision partielle de la loi sur la protection de l'environnement (LPE) cette année, il a essayé en vain d'introduire une valeur limite spécifique et plus laxiste pour l'aviation. Suite à cet échec, il s'est tourné vers un allié de longue date et de taille.

Le 28 août, le Conseil fédéral a lancé une consultation pour réviser la loi sur l'aviation. La plupart des propositions de modification concernent la sécurité. Mais en y regardant de plus près,

on découvre un champ de mine pour le bien-être de la population. Il est ainsi prévu de garantir le maintien du cadre d'exploitation des aéroports de Zurich et Genève. Cela signifie que les horaires d'exploitation ne pourront pas être remis en cause par les dispositions du droit de l'environnement visant à protéger la population, notamment contre les nuisances sonores gênantes et nocives. Les opérations aériennes, par exemple les heures nocturnes durant lesquelles les vols sont interdits, ne pourront plus être adaptées aux nouvelles connaissances scientifiques.

D'autres dispositions prévoient de réduire les compétences des cantons sur des questions liées aux aéroports, telles que les zones réservées, les zones de sécurité et les installations annexes. En résumé : l'objectif de cette révision est de renforcer l'influence de la Confédération et du lobby aérien, au détriment de la loi sur la protection de l'environnement, des cantons, des communes et de la population vivant autour des aéroports.

La coalition CESAR critique fermement ces propositions de modification et demande au Conseil fédéral de les abandonner dans le projet de loi définitif. Nous suivrons ce dossier de près.

La prise de position de CESAR est disponible sur notre site internet. ■

Yves Chatton,  
Secrétaire général de CESAR



# Welche Prioritäten setzen wir für unsere Zukunft?

**Mit seinen Sparplänen legt der Bundesrat für die Zukunft der Schweiz klare Prioritäten fest. Und, welche Prioritäten haben Sie?**

Diesen Herbst hat der Bundesrat seine Sparpläne vorgestellt, mit denen er ab 2027 mehr als 3 Milliarden Franken einsparen will, und zwar zu Lasten vieler Bereiche wie Krippen, AHV, Klimaschutz oder die Unterstützung der grenzüberschreitenden Züge, vor allem der Nachtzüge. Die zuletzt genannte Unterstützung beruht auf dem CO<sub>2</sub>-Gesetz, das vom Parlament erst vor wenigen Monaten verabschiedet wurde. Die 30 Millionen Franken pro Jahr würden es erlauben, für viele Flugreisen ökologischere Alternativen anzubieten. Für die kommenden zwei Jahren wurden denn auch bereits Nachtzüge nach Rom und Barcelona angekündigt. Aber mit den vorgesehenen Sparmassnahmen werden diese Züge

und andere künftige Angebote gar nie zustande kommen.

Gleichzeitig profitiert der internationale Luftverkehr weiterhin von ungerechtfertigten Privilegien und bezahlt weder Abgaben auf dem Kerosin noch Mehrwertsteuer. Allein eine Kerosinabgabe könnte die Bundeskasse mit mehr als 1,5 Milliarden Franken pro Jahr speisen.

Eine Vernehmlassung dazu ist ab Ende Januar 2025 vorgesehen. Im Parlament hat sich breiter Widerstand gegen die Sparpläne bemerkbar gemacht. Hoffen wir, dass er die Mehrheit im Parlament zur Vernunft bringt, schliesslich hat es das letzte Wort. Die Koalition KLUG wird die Debatte aufmerksam verfolgen. ■

Yves Chatton  
Geschäftsführer der KLUG



## Quelles priorités pour notre avenir ?

**Avec son plan d'économie, le Conseil fédéral définit clairement ses priorités pour l'avenir de la Suisse. Est-ce que ces priorités correspondent aux vôtres ?**

Cet automne, le Conseil Fédéral a présenté un plan pour économiser plus de 3 milliards de francs par an dès 2027, au détriment de nombreux secteurs tels que les crèches, l'AVS, la protection du climat ou le soutien aux trains transfrontaliers, notamment les trains de nuit. Ce dernier est issu de la loi sur le CO<sub>2</sub> adoptée par le Parlement à peine quelques mois plus tôt. Ces 30 millions de francs par an permettraient de proposer des alternatives plus écologiques pour de nombreux voyages en avion. De nouveaux trains de nuit pour Rome et Barcelone sont d'ailleurs annoncés pour ces deux prochaines années. Mais avec

les coupes prévues, ces trains et de futures offres ne verront jamais le jour.

Parallèlement, le trafic aérien international continue de bénéficier de privilèges fiscaux injustifiés en ne payant ni de taxe sur le kérosène, ni de TVA. À elle seule, une taxe sur le kérosène permettrait d'amener plus de 1,5 milliards de francs par an dans les caisses de la Confédération.

Une procédure de consultation doit être ouverte fin janvier 2025. De nombreuses voix parlementaires se sont déjà élevées contre ce plan d'économie. Espérons qu'elles parviendront à raisonner la majorité du parlement qui aura le dernier mot. La coalition CESAR suivra les débats avec grande attention. ■

Yves Chatton  
Secrétaire général de CESAR

## Stimmrechts-Beschwerde vor Bundesgericht

**Am 3. März 2024 hatten die Stimmberechtigten des Kantons Zürich über die Vorlage «Pistenverlängerung» abzustimmen. Trotz intensiver und substantiierender NEIN-Kampagne eines Bündnisses verschiedener Bürgerorganisationen erreichten leider die offensichtlich eingängige Schlagworte/Argumente der Befürworter ca. 2/3 der Stimmberechtigten.**

Erschwerend kommt hinzu, dass unsere Darstellung im Abstimmungsbüchlein durch die kantonale Verwaltung, ohne uns zu fragen, gekürzt und verharmlost wurde. Folgende wichtige Argumente wurden unter anderem von der kantonalen Administration gestrichen:

1. Bereits heute ist der Flugverkehr für 27 Prozent des menschengemachten Klimaeffekts in der Schweiz verantwortlich.
2. Mit Erhöhung der Passagierzahlen auf 50 Mio. durch einen Pistenausbau würde die Lärm- und Schadstoffbelastung (...) für alle Himmelsrichtungen steigen.

3. Gemäss Bericht des Flughafens wird jede Nacht die Nachtruhe verletzt mit Flugverkehr nach 23 und vor 6 Uhr.

4. Zwischen 2010 und 2015 konnten etwas über 800 von 25 000 untersuchten Todesfällen in der Nähe des Flughafens Zürich auf ein Herz-Kreislauf-Versagen zurückgeführt werden, deren Ursache der nächtliche Fluglärm war (Empa/Schweizerisches Tropen- und Public Health-Institut, 2020).

5. Dass die Sicherheit uneingeschränkt gegeben ist, bestätigten die Flughafenverantwortlichen an ihrer Medienkonferenz selbst.

Weil der Regierungsrat unsere mit Nachdruck gewünschten Ergänzungen negierte und die Antworten der Verwaltung wenig Greifbares beinhalteten, musste die Einsprache (sog. Stimmrechtsbeschwerde) leider bis zum Bundesgericht weitergezogen werden. Jetzt warten wir auf ein hoffentlich gerechtes Urteil des Bundesgerichts. ■

Urs Dietschi, FAIR in AIR

# Kommentar zum Vorentwurf Luftfahrtgesetz und intensive Nachtflüge am Flughafen Zürich

**Liebe Leserin, lieber Leser, im Folgenden finden Sie einige Beispiele wie die Fluglobby, unterstützt durch das BAZL und die Behörden, alles tut, um die Nachtflüge und den damit verbundenen Fluglärm aufrechtzuerhalten.**

Der Vorentwurf – Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG) vom 28.08.2024 – enthält die Forderung nach Besitzstandswahrung auch für die Betriebszeiten damit bietet sich an, den sog. Verspätungsabbau von 23.00 bis 23.30 Uhr noch intensiver zu nutzen, somit wird noch mehr Fluglärm auch spät in der Nacht die Anwohner unter den Anflug- und Abflugschneisen quälen. Dass diese späten Flüge gesundheitsschädigend sind, wird nicht erwähnt.

Im SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, vom 11.08.2021) ist die Betriebszeit für den Flughafen Zürich (FZAG) wie folgt festgehalten: **Die Betriebszeiten werden auf die Zeit von 06:00 bis 23:00 Uhr beschränkt, mit der Möglichkeit eines Verspätungsabbaus bis 23:30 Uhr.** Korrespondierend zum SIL ist die Betriebszeit und der Verspätungsabbau auch auf der Homepage des Kantons Zürich, «Flugbetrieb und Umwelt» festgehalten.

Diese Vorgaben interessiert die FZAG nicht; im Gegenteil, sie missbraucht den Verspätungsabbau unverfroren seit Jahren, indem er in den Flugplan integriert wurde. Die Kommunikation der FZAG und das ständige Wiederholen, dass die Betriebszeit bis 23:30 Uhr dauere, macht die Aussage nicht wahr. In der letzten Welle sind so viele Flüge geplant, dass es kaum einen Tag gibt, an dem nach 23:00 Uhr keine Flugzeuge starten oder landen. Nach Kapstadt, Sao Paulo, Hong Kong, Singapur und Johannesburg starten die Flüge praktisch täglich zu spät – und vielfach auch, mit fragwürdigen Ausnahmegewilligungen, nach Ende des Verspätungsabbaus, nach 23:30 Uhr. Flüge können aber auch später/verspätet starten, weil Pilotinnen oder Piloten auf verspätet eintreffende Transitpassagiere warten. Zudem wurden in den letzten Jahren Charterflüge (bis 22:00 Uhr erlaubt) zu Linienflügen «umfunktioniert», wenn sie in einer gewissen Regelmässigkeit Feriendestinationen anfliegen. Leider wird diese Praktik durch das BAZL, das eigentlich die Aufsicht hat, geduldet.

Sonderbewilligungen wurden auch schon bei massiver Verspätung erteilt – weil die Swiss das Flugzeug am Morgen in Zürich brauche. Mehr Missbrauch geht kaum mehr.

Vor Augen halten muss man sich, dass bis 2030 331'000 Flugbewegungen (EMPA 23. April 2020) prognostiziert sind – gar 50 Millionen Passagiere sollen bis 2050 abgefertigt werden (Aussage des heutigen CEO im Politikbrief Nr. 45, Winter 2019, der FZAG und damaligen Finanzchefs der FZAG, Brosi), was rund 425'000 Bewegungen entspricht.

Am 14.06.2024 hat der Mitte-Nationalrat Philipp Kutter, Präsident des Vereins «Pro Flughafen», die Motion 24.3745 «Betriebszeiten der Schweizer Landesflughäfen rechtsverbindlich regeln» eingereicht. Selbstverständlich wird im Politikbrief Nr. 64 (Herbst 2024) der FZAG diese Motion erwähnt und besonders die ausserordentliche Wichtigkeit der vollen Länge der Betriebszeiten betont. Ebenso schwingt der grosse Drohküppel, indem von Einschränkung der Betriebszeiten schwadroniert und der Verlust von tausenden Arbeitsplätzen drohen soll.

Der verwendete Begriff «Betriebszeit» muss leider dahingehend interpretiert werden, dass der Verspätungsabbau (23.00 bis 23.30 Uhr) noch mehr alltäglich intensiv genutzt werden wird.

Den Verspätungsabbau zur Betriebszeit zu rechnen, wie schon erwähnt, wird auch durch das ständige Wiederholen nicht wahrer. Es zeigt einzig die Kaltschnäuzigkeit der FZAG, wie sie einmal mehr versuchen, das geltende Recht zu biegen und den Missstand als Courant normal darzustellen. Es zeigt aber auch, dass der Schutz der betroffenen Bevölkerung vor dem gesundheitsschädlichen nächtlichen Fluglärm hohle Phrasen sind.

Bezüglich der Wichtigkeit des Flughafens stösst am 27.09.2024 das Komitee «Weltoffenes Zürich» ins gleiche Horn, indem u.a. der Warenwert der Luftfracht überbetont und nicht nur die volle Länge der sog. Betriebszeiten eingefordert, sondern auch den sog. Verspätungsabbau als überlebenswichtig dargestellt wird.

Im Homebase (Angestelltenmagazin FZAG), auch am ZRH-Update (Kantonsrat-Anlass) oder im Politikbrief Nr. 64 des Flughafens wurde von der FZAG, wahrheitswidrig verbreitet, die Nachtruhe-Initiative würde die Betriebszeiten einschränken. Das Komitee «Weltoffenes Zürich» versucht sich mit einem schiefen Vergleich, indem das Frachtgewicht und der Warenwert vermischt werden.

Dass Wertsachen wie Uhren, Schmuck, Gold etc. mit einem Flugzeug exportiert werden, ist klar. Die Wirtschaft in der Schweiz wird allerdings von KMU's getragen und nicht von Luxusgüterherstellern.

Ganze 0,6 % (111'436 t) Exportware werden auf dem Luftweg exportiert. Die Fluglobby hübscht das Frachtgewicht auf, indem sie das Kerosin (712'447 t) der Flugzeuge zum Warengewicht rechnet. Mit so falschen Zahlen (823'883 t) hantiert die Fluglobby und versucht, daraus eine Wichtigkeit der Fliegerei für die Wirtschaft abzuleiten. Dazu verweisen wir auf die Pandemiezeit, als die Fliegerei quasi gegroundet war: Ende 2019, vor dem Grounding, stand der BIP bei 716.88 Milliarden – Ende 2023 bei 771.22 Milliarden. Diese Zahlen zeigen exemplarisch, dass die Wirtschaft nicht derart massiv von der Fliegerei abhängig ist, wie die Fluglobby wahrhaben will. Gleiches gilt für den Tourismus. Gerade mal 37.8% der Übersee-Touristen reisen per Flugzeug in die Schweiz. Der Rest landete im europäischen Ausland und reiste per Bahn und Bus in die Schweiz.

Die Nachtruhe-Initiative will, dass die Betriebszeit eingehalten und die Erteilung von Sonderbewilligungen auf ein Minimum reduziert wird. Keine Einschränkung, wie die Fluglobby ventiliert.

An der jährlichen «Plattform Luftfahrt Schweiz: Austausch über die Zukunft des Fliegens», die am 09.09.2024 in Bern stattfand, drehten sich die Debatten hauptsächlich um die Nachtruhe und die Betriebszeiten der nationalen Flughäfen. Es ist besonders bezeichnend, dass nur die Luftfahrt-Akteure an dieser Veranstaltung teilnehmen konnten. Verbände, die die Bevölkerung gegen Fluglärm verteidigen, wurden grosszügig übersehen.

Das Lärmbulletin AUGUST 2024 des FZAG listet 443 Anflüge und Abflüge auf, nota bene zwischen 23.00 und 24.00 Uhr. Kann man wirklich von Verspätungen sprechen? Wie könnte der FZAG seine Betriebszeiten (bis 23.00 Uhr) mit 14 Ankünften von 22.30 bis 23.00 Uhr (gem. Flugplan ohne Charter – praktisch alles Europa-Flüge) einhalten?

Angeht diese massiven Belärmung spät in der Nacht drängt sich die Frage auf, welches Vertrauen die Bevölkerung in die Flughafenpolitik der Zürcher Regierung hat, die angibt, den Schutz der Bevölkerung zu berücksichtigen? Welche Verpflichtung nimmt die Regierung mit dem Wort «berücksichtigen» wahr, ist dies durch dröhnendes Schweigen gewährleistet? ■

Urs Dietschi, FAIR in AIR



**KLUG  
CESAR  
COTAS**

Coalition  
environnement et santé  
pour un transport aérien  
responsable

www.cesar-klug.ch



## Aéroport de Genève

### Aéroport de Genève: le Conseil d'État genevois ne respecte pas la loi

Le 24 novembre 2019, 56.7% de la population genevoise acceptait l'Initiative 163 « Pour un pilotage démocratique de l'aéroport de Genève ». Cette dernière exige des mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien, notamment le bruit, les pollutions atmosphériques et les émissions de gaz à effet de serre.

L'adoption de l'initiative a permis de modifier la Loi sur l'aéroport (LAIG) en introduisant des revendications importantes pour la CARPE. Son adoption a donné lieu à une loi d'application, négociée entre la CARPE et le Conseiller d'État en charge et validée par le Grand Conseil. La loi sur l'aéroport international de Genève prévoit, en son article 5, une Convention d'objectifs avec l'aéroport qui définit toutes les mesures adéquates pour limiter les nuisances dues au trafic aérien, ainsi que des indicateurs pour suivre l'atteinte des objectifs. Elle prévoit aussi des mesures pour limiter, après 22h, les mouvements qui n'utilisent pas des avions aux meilleures performances acoustiques ainsi que les mouvements de courte distance pour lesquels des alternatives existent.

De plus, la modification de la loi a permis la mise en place d'une Commission consultative pour l'accompagnement de l'évolution de la plateforme aéroportuaire (CCAEP). Le but de cette Commission est de favoriser les échanges entre l'Aéroport de Genève, les communes riveraines, la population touchée et les associations qui les représentent, ainsi que les utilisateurs et utilisatrices de la plateforme.

Malheureusement, après une année de fonctionnement de la CCAEP et l'adoption récente de la Convention d'objectifs pour la période 2024-2029 entre l'État de Genève et son aéroport, la CARPE déplore que la volonté populaire n'ait pas été appliquée. La CCAEP n'a pas été vraiment consultée. De plus, les mesures et indicateurs précis que devrait contenir la Convention d'objectifs vers une réduction des nuisances sont inexistantes.

Rappelons qu'à Genève, près de 150'000 habitantes et habitants sont exposés quotidiennement à des bruits et de polluants atmosphériques dus aux activités de l'aéroport. Ils et elles se retrouvent à l'intérieur des zones de bruit et sont soumis à un bruit dangereux, de six heures du matin à minuit, voire plus tard en raison des retards. Pourtant, l'aéroport planifie 236'000 mouvements annuels en 2030, soit une augmentation de 17,5% par rapport au nombre d'avions qui ont décollé ou atterri en 2019. À ce jour, l'Aéroport émet le 25 % du total cantonal de CO<sub>2</sub>.

La CARPE s'indigne devant le manque de volonté de la part des signataires de la Convention d'objectifs d'appliquer la loi découlant de la votation populaire.

C'est pour ces mêmes raisons que l'Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport international de Genève (ATCR-AIG) s'est opposée par voie de recours auprès de la chambre administrative de la Cour de justice.

La CARPE ne restera pas passive face à de telles aberrations et continuera à se mobiliser pour la qualité de vie et la santé des riverains et riveraines qui ne constituent visiblement pas une priorité pour le Conseil d'État genevois.

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



## Basel-Euroairport

### Lärmschutzmassnahmen à la française

Seit Februar 2022 dürfen am EuroAirport Starts nicht mehr planmässig nach 23 Uhr angesetzt werden. Im Vergleich zu 2019 hätte diese Massnahme nach seiner Prognose eine Reduktion im Dauerschallpegel der zweiten Nachtstunde südlich des Flughafens Basel-Mulhouse von 11 dB und nördlich davon von 6 dB bewirken sollen.

Tatsächlich ist der Lärmpegel 23-24 Uhr an der EAP-Lärmmessstation im nördlich von der Piste gelegenen Bartenheim mit gut 4'000 Einwohnenden von 2019 auf 2022 um 3 dB und auf 2023 um weitere 3 dB gesunken. In Allschwil aber (22'000 Einwohnende), in 3.5 km Distanz vom südlichen Pistenende gelegen und im Ortskern von mehreren Startprozeduren direkt überflogen, hat sich der Lärmpegel in der zweiten Nachtstunde von 2019 auf 2023 nur um 1 dB vermindert, womit er immer noch über dem schweizerischen Immissionsgrenzwert lag. Und dies obwohl der Flughafen für 2023 gegenüber 2019 fast eine Halbierung der Starts nach Süden geltend macht.

Der Grund dieses offensichtlichen Missverhältnisses zwischen Lärmpegel und offizieller Anzahl an Startereignissen liegt in der französischen Zeiterfassung der Starts: Massgebend ist nicht der Zeitpunkt, wann die Maschine von der Piste abhebt (heure piste), sondern wann sie den Standplatz verlässt (heure bloc). Der Rollweg zum Ende der 3.9 km langen Piste und die Wartezeit auf eine Lücke zwischen den Landungen nehmen häufig 20 Minuten und mehr ein. Die im Fahrplan auf kurz vor 23 Uhr vorverlegten Starts heben real vielfach erst nach 23 Uhr ab. So weist der EAP für 2023 gerade mal 131 Südstarts zwischen 23 und 24 Uhr aus, aber 608 startbedingte Lärmereignisse in Allschwil – noch mehr als 2019! Noch grösser ist die Diskrepanz im ersten Halbjahr 2024: 40 ausgewiesenen Starts stehen 223 registrierten Fluglärmereignissen nach 23 Uhr gegenüber.

Die Praxis von «heure-bloc» beschönigt völlig legal die Flughafen-Statistik im Vergleich zur Lärmrealität und verzerrt auch die periodisch vorgeschriebenen Lärmberechnungen aufgrund des erfolgten Flugbetriebes, wenn als Startzeit ebenfalls «heure bloc» zur Anwendung gelangt. Auch höhlt sie die strengere Tarifierung der Lärmgebühr für die zweite Nachtstunde aus, womit der Lärmfonds für bauliche Sanierungsmassnahmen (nur auf elsässischem Boden) gespeist wird. Und schliesslich wirkt sie sich auf die Verhängung von Bussgeldern für verspätete Flugbewegungen aus, die eine zusätzliche Lenkungswirkung entfalten sollten. Sperrzeit-Übertretungen werden nur geahndet, wenn sie von der Fluggesellschaft selbst verschuldet sind. Kann der eng getaktete Flugplan vor 23 Uhr vom Tower nicht zeitgerecht abgewickelt werden, trifft die Fluggesellschaft keine Schuld. So auch nicht, wenn die zeitlich knapp bemessenen Tagesrotationen der am EAP dominanten Fluggesellschaften aus den Fugen gerät, weil die Bodenabfertigung am Flughafen nicht nachkommt (Check-In, Gepäck und Zoll), der europäische Luftraum überfüllt oder die europäische Flugüberwachung infolge Unterbesetzung überlastet ist.

Die Bussen für fliegerische Verfehlungen werden auf Meldung seitens Flughafen bzw. der örtlichen Flugsicherung von der autonomen französischen Fluglärmschutzbehörde ausgesprochen, sofern sie ein Eigenverschulden der Fluggesellschaft feststellt. Die Bussenstatistik 2022 und 2023 betreffend Sperrzeit-Übertretungen am EAP offenbart interessante Fakten:

siehe Grafik unten:

2. Nachtstunde 23-24 Uhr	2022	2023
Startlärmereignisse L <sub>max</sub> Allschwil-Dorf (S)	630	608
Startlärmereignisse L <sub>max</sub> Hardt (N)	323	92
<b>Startlärmereignisse L<sub>max</sub> Total</b>	<b>953</b>	<b>700</b>
ausgewiesene Starts S	230	131
ausgewiesene Starts N	170	39
<b>ausgewiesene Starts Total</b>	<b>400</b>	<b>170</b>
in Prozent der Startlärmereignisse L <sub>max</sub> Allschwil + Hardt	42%	24%
<b>Meldungen zu Sperrzeit-Übertretungen</b>	<b>161</b>	<b>85</b>
in Prozent der ausgewiesenen Starts	40%	50%
in Prozent der Startlärmereignisse L <sub>max</sub> Allschwil + Hardt	17%	12%
<b>mit Busse sanktionierte Sperrzeit-Übertretungen</b>	<b>105</b>	<b>39</b>
in Prozent der Meldungen	65%	46%
in Prozent der ausgewiesenen Starts	26%	23%
in Prozent der Startlärmereignisse L <sub>max</sub> Allschwil + Hardt	11%	6%
<b>Bussgelder Total Euro</b>	<b>1'339'000</b>	<b>809'800</b>

■ Wurden 2022 wenigstens rund 40% der Starts mit Lärmwirkung nach 23 Uhr als Starts nach 23 Uhr ausgewiesen, war es 2023 nurmehr ein Viertel. Die (grosse) Mehrheit der Starts wird somit der ersten Nachtstunde zugewiesen (inkl. Tarifierung).

■ Nur rund die Hälfte der ausgewiesenen Starts nach 23 Uhr wird der Fluglärmschutzbehörde überhaupt gemeldet; der Rest wird anscheinend vor Ort als Ausnahme bewilligt.

■ 2022 wurden noch rund zwei Drittel der gemeldeten Starts nach 23 Uhr von der Fluglärmschutzbehörde mit Bussen belegt; 2023 war es weniger als die Hälfte. Von den ausgewiesenen Starts nach 23 Uhr traf die Fiskalstrafe gerade mal rund ein Viertel der Sperrzeit-Übertretungen.

■ Betrug die Gesamtsumme an Bussgeldern am EAP 2022 noch 1.34 Mio. Euro, waren es 2023 noch 0.81 Mio. Euro.

Der Sachverhalt führt zwangsläufig zu einigen Grundsatzfragen:

1. Wie ist es möglich, dass eine nationale Luftfahrtbehörde die Wirkung von Lärminderungsmaßnahmen derart falsch prognostiziert? Ist ihr in anderen Belangen wie Lärnmachweis oder Risikoeinschätzung noch zu trauen?

2. Weshalb sollte die örtliche Flugsicherung sämtliche fliegerischen Übertretungen der nationalen Fluglärmschutzbehörde melden, womit sie sich administrativen Zusatzaufwand aufbürdet und sich womöglich auch dem Image aussetzt, den Flugbetrieb nicht ordnungsgemäss abwickeln zu können?

3. Welches Interesse hat ein Flughafenbetreiber an einem konsequenten Meldewesen, wenn er sich damit Ärger mit der Kundschaft einhandelt, derweil die Bussgelder in die allgemeine französische Staatskasse fliessen?

4. Welcher Druck lastet auf einem Flughafen, der auf das Billigflugsegment fokussiert ist, den Flugplan so zu gestalten, dass er ihn vor Ort zeitgerecht abwickeln kann, wenn von ihm verschuldete Verspätungen nicht sanktioniert werden?

Nicht unerwähnt bleiben darf die Tatenlosigkeit der beiden Kantonsregierungen BL und BS und des BAZL, obwohl auf Schweizer Gebiet Zehntausende Personen betroffen sind.

Im Gesamtkontext betrachtet ist es also nicht verwunderlich, dass sich vor allem im Süden des Flughafens keine Lärminderung nach 23 Uhr einstellt.

Katrin Joos Reimer  
Schutzverband Nordwestschweiz

## IGF-Alpenregion

### Berner Oberland

Die Sorge der IGF-Alpenregion um eine massive Zunahme der Lärmbelastung durch die in den kommenden Jahren geplante Stationierung der neuen Kampfflitzer F-35 wächst. Dass die Gemeinde Meiringen der zu erwartenden Steigerung der Lärmbelastung mehr Beachtung schenkt, ist sehr erfreulich und zeigt eine in die Zukunft blickende Einstellung der aktuellen Gemeinde-Behörden. Natürlich hoffen wir, dass auch weitere Gemeinden der Region und die Tourismusverantwortlichen das Thema Fluglärmbelastung in ihre Agenda aufnehmen werden.

So hat Ende März 2024 die Gemeinde Meiringen einen umfassenden Fragenkatalog «Stationierung F-35/Lärmimmissionen» z.H. des VBS verfasst. Es wurden u.a. Fragen betr. Fluglärm, Auswirkungen auf Gesundheit, Gesetzgebung und Regionalentwicklung gestellt.

Die Antworten liegen seit dem 21.08.2024 vor und können auf der Homepage der Gemeinde Meiringen eingesehen werden<sup>1</sup>. Einige Fragen werden beantwortet, viele Fragen bleiben weiterhin offen und müssen genau geprüft, diskutiert und geklärt werden.

Insbesondere die Fragen betr. Lärmimmissionen wurden nur betr. geplanter Reduktion der Flugbewegungen und somit einer erwarteten Lärmreduktion beleuchtet. Die für die Bevölkerung wesentliche Frage der Auswirkung durch Einzelereignisse wurde nicht berücksichtigt und ist weiterhin nicht beantwortet.

Die IGF-Alpenregion setzt sich klar dafür ein, dass vor einer Stationierung der F-35 auf dem Flugplatz Meiringen erneut Lärmmessungen gemacht werden müssen und die zu erwartende Lärmbelastung nicht einzig auf einer durchgeführten Messung während der Evaluationsphase und Berechnungen beruht. Die vom VBS getätigte Messungen sind weiterhin nicht öffentlich einsehbar. Private Lärm-Messungen und bekannte Zahlen aus den USA ergeben eindeutig höhere dB, als von Seite VBS kommuniziert. Die vom VBS zugesagte Prüfung und Vergleich der Differenz der Werte mit durch Private gemessenen dB (Messgerät und Auswertung durch SINUS Ag) und den Messwerten des VBS (EMPA) ist seit Frühjahr 2024 ausstehend. Die rasche Klärung der offenen Fragen ist dringend notwendig. Wurde doch von Seite VBS die seit Jahren angekündigte öffentliche Mitwirkung betr. Objektblatt SPM Flugplatz Meiringen für Anfang 2025 in Aussicht gestellt.

Doris Heiniger, IGF-Alpenregion

<sup>1</sup> [www.meiringen.ch/\\_docn/5261131/Fragekatalog\\_Gemeinde\\_Meiringen\\_zu\\_Flugplatz\\_Meiringen\\_Antworten\\_final.pdf](http://www.meiringen.ch/_docn/5261131/Fragekatalog_Gemeinde_Meiringen_zu_Flugplatz_Meiringen_Antworten_final.pdf)

## Grenchen VgFG

Der Verein gegen Fluglärm Grenchen hat heute, nach der Gründung am 6.6.2024, mit der konkreten Arbeit begonnen. Die Flughafendirektion hat zwei wichtige Zusagen gemacht:

1. ist sie bereit, den Fluglärm wieder zu messen (nicht nur zu berechnen). Tatsächlich fühlen sich sehr viele Menschen stark belästigt durch den Lärm der vielen Starts und Landungen. Von den schweizerischen Regionalflughäfen verzeichnet Grenchen die meisten Flugbewegungen. Bis heute hat der Flughafen behauptet, der Lärm sei kein Problem. Die Anwohnenden möchten das nun genauer wissen.

2. Die Flughafenleitung ist bereit für regelmässige, halbjährliche Treffen mit uns vom VgFG.

Ein weiteres Anliegen ist die Einschränkung des Freizeit-Flugverkehrs. Bei schönstem Wetter beschallt ein einziges Transportflugzeug für Fallschirmspringende im Steigflug oder ein einzelner Kunstflieger tausende Anwohnende wiederkehrend während Stunden. Wir setzen uns ein für verlängerte Ruhezeiten und leise Maschinen (soweit möglich!).

Reiner Bernath, Interimspräsident VgFG

Website: [www.vgfg.ch](http://www.vgfg.ch)

**KLUG  
CESAR  
COTAS**

Koalition  
Luftverkehr  
Umwelt  
und Gesundheit

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

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

### Impressum

FLAB KLUG 2/2024 (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: Niederdruck Druck St.Gallen

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