

**KLUG  
CESAR  
COTAS**

- 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

Auch wenn die Klimakrise leider kein Thema mehr ist, das täglich in den Schlagzeilen steht, schreitet der Klimawandel «munter» voran. Und leider sogar schneller als es die wissenschaftlichen Modelle voraussagten. Handeln ist also dringend angezeigt, gerade auch im Flugverkehr. Die Idee einer Flugticketabgabe kommt nun glücklicherweise wieder aufs Tapet, dank der Mobilitätsbon-Initiative des KLUG-Mitglieds «umverkehR». Verschiedene Umfragen zeigen seit Jahren, dass eine Mehrheit der Menschen in der Schweiz bereit ist, für die verursachten Umweltkosten des Fliegens stärker Verantwortung zu übernehmen. Die Flugticketabgabe war nämlich nicht der Grund für die Ablehnung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes. Die Analyse der Abstimmung zeigt vielmehr ein komplexes Bild mit unterschiedlichen Motiven – von grundsätzlicher Skepsis gegenüber Abgaben bis hin zu regionalen und sozialen Fragen. Die Flugticketabgabe als solche wurde vom Stimmvolk als Massnahme gutgeheissen.

Gerade deshalb braucht es jetzt wirkungsvolle und mehrheitsfähige Instrumente, die ökologische Wirkung mit gesellschaftlicher Akzeptanz verbinden. Die Mobilitätsbon-Initiative weist genau in diese Richtung. Sie setzt nicht nur auf Verteuerung klimaschädlicher Optionen, sondern schafft gleichzeitig Anreize für umweltfreundliches Verhalten. Wer bewusst reist, profitiert – und trägt dazu bei, dass sich die Mobilität insgesamt nachhaltiger entwickelt.

KLUG/CESAR unterstützt diese Initiative weil wir überzeugt sind, dass effektiver Klimaschutz im Verkehr nur gelingt, wenn er als fair wahrgenommen wird. Der Mobilitätsbonus schafft genau diese Balance: Er verknüpft Lenkung mit Rückverteilung und stärkt damit die Akzeptanz in der Bevölkerung und fördert aber auch gleichzeitig den Ausbau des ÖV. Die Herausforderung bleibt aber gross, das ist uns bewusst. Doch die Bereitschaft zur Veränderung ist nach wie vor vorhanden. Getrauen wir uns und nutzen wir sie – mit Instrumenten, die wirken und getragen werden!



Priska Seiler Graf  
Nationalrätin  
Co-Präsidentin KLUG



## Mobilitätsbon-Initiative: Für einen starken ÖV und faire Flugpreise

**Ende April hat umverkehR gemeinsam mit einer breiten Allianz die Unterschriftensammlung für die sogenannte Mobilitätsbon-Initiative gestartet. Mit einer Abgabe auf Flugtickets und Privatjets sollen insbesondere reiche Vielflieger zur Kasse gebeten werden, die Einnahmen fliessen in die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Die Initiative leistet damit einen wichtigen Beitrag hin zu einer klimagerechten Mobilität.**

Es ist erschreckend: Kein Sektor in der Schweiz ist für mehr Emissionen verantwortlich als der Flugverkehr. Er trägt zu einem Drittel der Klimawirkung der Schweiz bei. Und obwohl wir uns als Stimmbevölkerung für die Reduktion unserer Emissionen auf null bis 2050 ausgesprochen haben, steigen die Fluggastzahlen seit Jahren an – mit einer kurzen Baisse während Corona. Letztes Jahr wurden diesbezüglich sämtliche Rekorde gesprengt, ein Ende dieser Entwicklung ist nicht in Sicht. Das wollen wir mit der Mobilitätsbon-Initiative ändern.

Sie fordert die Einführung einer verursachergerechten Abgabe auf Flugtickets und Privatjetstarts, deren Einnahmen einerseits als Mobilitätsbon an die Bevölkerung ausbezahlt werden und andererseits in den Ausbau des internationalen Schienenverkehrs investiert. Die Anfangshöhe der Flugticketabgabe muss gemäss Übergangsbestimmung mindestens 30 Franken pro Ticket betragen, beim Start eines Privatjets liegt sie bei 500 Franken. Basierend auf Berechnungen zum 2021 abgelehnten CO<sub>2</sub>-Gesetz könnten durch unsere Initiative jährlich ganze 1.5 Milliarden Franken eingenommen werden. Maximal 0.5 Milliarden kommen gemäss Initiativtext dem Ausbau und der Subventionierung von Nachtzügen und weiteren internationalen Verbindungen zugute, die restlichen mindestens 1 Milliarde fliessen in den Mobilitätsbon, was runtergebrochen auf die Schweizer

Bevölkerung einem jährlichen Gutschein von ungefähr 110 Franken pro Person entspricht.

Damit erreichen wir, dass klimaschädliches Reisen nicht länger finanziell attraktiver ist, als die umweltfreundlichen Alternativen dazu. Dass dieses Ungleichgewicht heute existiert, liegt hauptsächlich daran, dass Kerosin steuerbefreit ist und auf Flugtickets sowie den Betrieb des Flughafens keine Mehrwertsteuer anfallen, während der Schienenverkehr Gebühren für Strom und Trasseennutzung berappen muss.

Dass der von der Initiative vorgeschlagene Mechanismus extrem effizient ist, um den Flugverkehr einzudämmen, haben in den letzten Jahren zahlreiche Studien belegt. So würde die Anzahl Fluggast\*innen um 21% abnehmen, die Emissionen des Flugverkehrs um 16%. Kaum eine andere Massnahme ermöglicht es, einfacher solche Mengen an Emissionen einzusparen. Auch aus diesem Grund haben sämtliche Nachbarländer der Schweiz – mit Ausnahme Lichtensteins, da das Land über keinen Flughafen verfügt – bereits Flugticketabgaben eingeführt und damit grösstenteils positive Erfahrungen gemacht. Höchste Zeit, dass die Schweiz nachzieht!

Hinzu kommt, dass 90% der Schweizer Bevölkerung von der Mobilitätsbon-Initiative profitieren. Dies liegt einerseits daran, dass die Höhe der Abgabe verursachergerecht ausgestaltet werden soll. Wer beispielsweise Business Class fliegt, muss mehr bezahlen, weil da die Emissionen unter anderem aufgrund des grösseren Platzangebotes und der massiveren Sitze höher ausfallen. Gehen wir andererseits davon aus, dass auf einen Kurzstreckenflug in der Economy Class eine Abgabe von 30 Franken fällig wird, kann eine Einzelperson drei Mal das Flugzeug nehmen und dank dem Mobilitätsbon trotzdem netto 20 Franken erhalten. Zur Kasse gebeten werden also reiche Vielflieger\*innen. Denn die Statistiken zeigen schwarz auf weiss: Je reicher eine Person, desto

öfter fliegt sie. Gemäss Mikrozensus Mobilität reisen Haushalte der höchsten Einkommensklasse rund fünfmal häufiger mit dem Flugzeug, als diejenigen der tiefsten Einkommensklasse.

Aus all diesen Gründen unterstützen auch zwei Drittel der Schweizer Bevölkerung die Einführung einer Flugticketabgabe. Dies hat eine repräsentative Befragung des Umfrageforschungsinstitutes gfs im vergangenen November ergeben. Über die Hälfte der Teilnehmenden spricht sich darin gar für eine Abgabe aus, die deutlich mehr als 30 Franken pro Ticket beträgt.

Die Mobilitätsbon-Initiative wurde von umverkehR ausgearbeitet und Ende April gemeinsam mit einer breiten Allianz bestehend aus Umweltverbänden wie der KLUG, dem WWF, dem VCS oder Greenpeace, zivilgesellschaftlichen Organisationen wie WeCollect oder den KlimaSeniorinnen und Parteien wie der SP, der EVP oder den jungen Grünliberalen lanciert. Das Ziel: In sechs Monaten die notwendigen 100'000 Unterschriften gesammelt zu haben. Aktiv werden können Sie dabei, indem Sie den beigelegten Bogen selbst unterzeichnen, Ihre Familie auf die Initiative aufmerksam machen oder an Sammelaktionen teilnehmen. ■

Mehr Informationen finden Sie unter [mobilitaetsbon.ch](http://mobilitaetsbon.ch)

Besten Dank für Ihre Unterstützung!





## Den Mythos von Ikarus neu schreiben

In der griechischen Mythologie fliegt Ikarus zum Himmel empor, bevor er sich die Flügel verbrennt, weil er der Sonne zu nahe kommen will. Jahrtausende später fliegt die Menschheit ohne Probleme, doch die Luftfahrt stösst an eine andere Grenze: das Klima.

Fliegen war für die Menschheit sehr lange ein unerreichbarer Traum. Im Mythos, der seinen Namen trägt, schafft Ikarus dieses Kunststück dank Flügeln aus Wachs, die ihm sein Vater konstruiert hatte. Berauscht vom Flug ignoriert er die Warnungen, kommt der Sonne zu nahe und sieht, wie das Wachs schmilzt, bevor er abstürzt. Auch wenn Fliegen heute viel sicherer ist, bleibt der Mythos von Ikarus aktueller denn je.

Seit zwei Jahrzehnten erlebt die Luftfahrt ein rasantes Wachstum, und ihre Emissionen mit ihr. Sie ist heute für 5 Prozent der globalen menschengemachten Klimabelastung verantwortlich. Dieser Anteil mag bescheiden tönen, er verschleiert aber zwei wesentliche Tatsachen. Zum einen gehören die Emissionen der Branche zu den am schnellsten wachsenden. Zum andern sind sie das Werk einer Minderheit: 1 Prozent der Weltbevölkerung ist für die Hälfte der Luftfahrtemissionen verantwortlich. In der Schweiz macht der Flugverkehr 27 Prozent der Klimabelastung aus.

### Ein leeres Versprechen

Während die Welt bis spätestens 2050 klimaneutral werden muss, strebt die Luftfahrt in diesem Zeitraum eine Verdoppelung an. Inkompatible Ziele? Für die Branche nicht, dank den «Sustainable Aviation Fuels», kurz SAF, die sich in zwei Hauptkategorien unterteilen: Biotreibstoffe, die namentlich aus Altölen hergestellt werden, und synthetische Treibstoffe, die aus «grünem» Wasserstoff und abgeschiedenem CO<sub>2</sub> gewonnen werden.

Auch wenn ihre Verfügbarkeit heute sehr gering ist – Biotreibstoffe machen weniger als 1 Prozent des weltweiten Luftfahrttreibstoffes aus, während sich die synthetischen noch in der Pilotphase befinden –, setzt die Branche auf SAF, um ihre Emissionen bis 2050 um zwei Drittel zu senken.

Ein Ziel festzulegen, garantiert weder die Ressourcen noch die Energie, die zu seiner Umsetzung nötig sind. Darauf weist eine aktuelle Studie von The Shift Project und Aéro Décarbo

hin. Biotreibstoffe werden sehr begrenzt dienen, wenn man jede Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion vermeiden will. Zum Beispiel benötigt ein Hin- und Rückflug Paris-Montréal pro Passagier\*in etwa 370 Liter Altöl – die Menge, die in zwei Monaten in einem Fast-Food-Lokal anfällt.

Bei den synthetischen Treibstoffen würde ein Ersatz des heutigen globalen Kerosinverbrauchs das Äquivalent der aktuell weltweiten Produktion erneuerbarer Energien, also fast ein Drittel des weltweit erzeugten Stroms, erfordern. Eine solche Energiemenge aufzubringen, um die Vielfliegerei einer Minderheit aufrechtzuerhalten, stellt das System unserer kollektiven Prioritäten in Frage.

### Den Absturz vermeiden

In der Gegenüberstellung der ehrgeizigsten Prognosen der Luftfahrt- und der Energiebranche kommt die Studie zum Schluss, dass die durchschnittlichen Jahresemissionen der Luftfahrt zwischen 2025 und 2050 um 3 Prozent über dem Niveau von 2025 bleiben könnten.

Doch noch ist es möglich, sich die Flügel nicht zu verbrennen: Man muss nur weniger fliegen. Laut der Studie wäre eine Senkung um mindestens 15 Prozent des weltweiten Flugverkehrs – eine Rückkehr auf das Niveau von 2010 – nötig, um mit einem CO<sub>2</sub>-Budget kompatibel zu bleiben, das die Erwärmung auf 1,7°C beschränkt.

Diese moderne Auslegung des Mythos von Ikarus macht nachdenklich. Die planetaren Grenzen anzuerkennen ist kein Verzicht, sondern eine Notwendigkeit, um die Lebensqualität zukünftiger Generationen nachhaltig zu sichern, zusammen mit der Möglichkeit, gelegentlich und massvoll das Flugzeug zu nehmen. Es ist auch eine Chance, unsere Art des Reisens zu überdenken. Mit ihrer Lage mitten in Europa bietet die Schweiz zahlreiche Möglichkeiten, um wunderbare Regionen auf dem Landweg zu erreichen. Das Fazit, oft wiederholt, doch immer wieder wahr: Bei einer Reise zählt nicht das Ziel, sondern der Weg. ■

Yves Chatton, Projektleiter Verkehrspolitik, VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aéro Décarbo, Shift Project (2026) : *Pouvoir voler sans pétrole: quel approvisionnement énergétique pour le secteur aérien?*

## Revision des Luftfahrtgesetzes zementiert umstrittene Nachtflüge und stellt die kantonale Autonomie infrage

Bundesrat Albert Rösti will eine Besitzstandsgarantie für den Betriebsumfang und die Betriebszeiten der Landesflughäfen Zürich und Genf einführen. Damit sollen vor allem umstrittene Nachtflüge rechtlich besser abgesichert werden. Die zuständige Kommission hat diesem Schritt zugestimmt – insbesondere das Mitte-rechts-Lager unterstützt ihn mit Verweis auf die wirtschaftliche Bedeutung der Flughäfen. Nun wird die Revision im Nationalrat diskutiert. Die KLUG ist besorgt: Die Interessen der Luftfahrtbranche dürfen nicht über die Gesundheit der Bevölkerung und die Autonomie der Kantone gestellt werden.

Als die Besitzstandsgarantie für die Landesflughäfen 2018 eingeführt wurde, bezog sie sich ausdrücklich auf bauliche Fragen. Ziel war es, dass das höher gewichtete Bundesinteresse des Moorschutzes einem allfälligen Ausbau der Anlagen der Flughäfen nicht entgegengehalten werden kann. Die damalige Bundesrätin stellte ausdrücklich klar, dass diese Regelung «nur im Hinblick auf diese beiden Infrastrukturen [Landesflughafen Zürich und Genf] und ihr Verhältnis zum Moorschutz zum Tragen kommen wird» (siehe Ratsdebatte zur Teilrevision des Luftfahrtgesetz 2018).

Genau das soll sich nun ändern: die Besitzstandsgarantie soll neu explizit auch den Betrieb einschliessen – und damit die Zeiten, in denen Flüge erlaubt sind. Bundesrat Albert Rösti will damit politische Initiativen für mehr Lärmschutz – beispielsweise kantonale Initiativen oder Gerichtsverfahren – ins Leere laufen lassen. Dies wirft die Frage nach dem Handlungsspielraum der Kantone auf.

Im schlimmsten Fall könnte verhindert werden, dass das Bundesgericht darüber entscheidet, ob die geltenden Nachtflugsperrn aus Gründen des Lärm- und Umweltschutzes noch verhältnismässig sind. Die Besitzstandsgarantie

könnte so ausgelegt werden, dass der Flughafenbetrieb faktisch Vorrang vor anderen gleichwertigen öffentlichen Interessen eingeräumt wird – insbesondere vor dem Lärmschutz. Damit würde das bewährte Schweizer System der Interessenabwägung ausgehebelt. Das ist weder für die betroffene Bevölkerung noch aus verfassungsrechtlicher Sicht akzeptabel.

Dabei werden die Lärmgrenzwerte rund um die Flughäfen seit Jahren überschritten, die Nachtruhebedürfnisse der Bevölkerung werden leider noch nicht respektiert – trotz klarer wissenschaftlicher Erkenntnisse, dass Fluglärm gesundheitsschädlich ist. In Genf haben die Flugbewegungen nach 22 Uhr seit 2009 um rund 70% zugenommen (von 5'810 auf 9'879). Die Bemühungen des Flughafens zur Reduzierung der Abflüge sind zwar zu begrüssen, doch die Zahl der Landungen bleibt weiterhin sehr hoch, wie sein Jahresbericht zeigt. In Zürich ist die Situation ähnlich: Es kommt fast täglich zu «Verspätungsabbau» ausserhalb der regulären Betriebszeiten. Die Bevölkerung wehrt sich seit Jahren – politisch und juristisch.

### Für KLUG ist klar:

Die Stimme der Bevölkerung muss Gehör finden. Mit der betrieblichen Besitzstandsgarantie könnten künftige Anstrengungen zum Schutz der Nachtruhe faktisch blockiert werden. Der Betrieb der Landesflughäfen muss sich auch an den lokalen Herausforderungen und Bedürfnissen orientieren. Ihre Bedeutung darf nicht dazu führen, dass keine Interessensabwägung mehr im Hinblick auf den Umweltschutz und die Gesundheit der Bevölkerung stattfindet. ■

Samira Amos  
Geschäftsführerin der KLUG

© Cercle Bruit Schweiz / www.lärm.ch

**Fluglärm macht krank**

Vereinigung gegen Fluglärm Grenchen  
vgfg.ch

**Laut ist out**  
lärm.ch

Ruhe tut gut – auch dem Herz

## Keine Luxusflüge in Schutzgebieten: Mountain Wilderness fordert Einhaltung des Gesetzes

Die Alpenschutzorganisation Mountain Wilderness Schweiz fordert, touristische Gebirgslandungen in den wertvollsten Landschaften der Schweiz zu verbieten. Helikopter- und Flugzeuglandungen in diesen Gebieten widersprechen nachweislich deren Schutzziele. Die Landungen haben in den letzten Jahren stark zugenommen. Noch in diesem Jahr will die Organisation ein entsprechendes Gesuch beim UVEK einreichen.

Bereits 2012 stellte ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) fest, dass Gebirgslandungen nicht mit den Schutzziele von Landschaften von nationaler Bedeutung (BLN-Gebiete) vereinbar sind. Der Bund hat diesen Missstand nie behoben.

Unterdessen sind die Flugbewegungen stark gestiegen. Wurden im Jahr 2007 bei offiziellen Landeplätzen in den BLN-Gebieten noch 10'112 Flugbewegungen registriert, waren es 2024 bereits 17'024. Dies entspricht einer Steigerung von fast 70 Prozent. Rund die Hälfte der Flugbewe-

gungen entfallen auf touristische Zwecke wie Heliskiing oder Gletscher-Apéros.

Mountain Wilderness wird noch dieses Jahr an das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) ein Gesuch stellen. Darin fordert die Organisation die Überprüfung der Nutzung der Gebirgslandeplätze auf die Vereinbarkeit mit dem Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG) und die Aufhebung touristischer Gebirgslandungen in BLN-Gebieten.

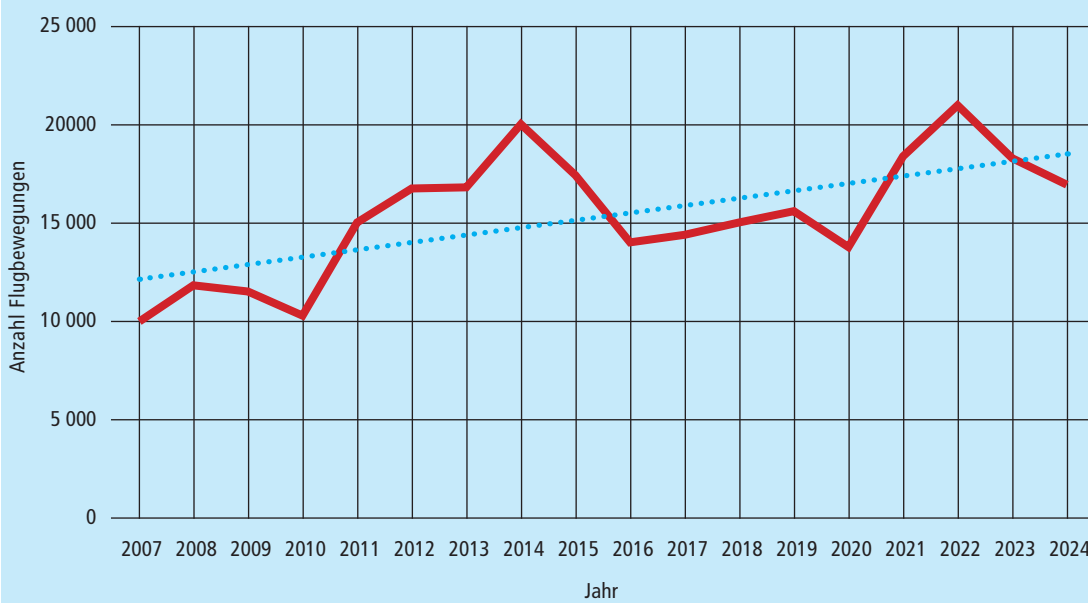
«Schutzgebiete in den Bergen müssen Räume der Ruhe bleiben. Lärm und Abgase durch touristische Flüge stehen im direkten Widerspruch zu diesem Anspruch», sagt Aaron Heinzmann, Projektleiter Alpenschutz bei Mountain Wilderness Schweiz. «Mit dem geplanten Gesuch setzen wir ein klares Zeichen zur konsequenten Umsetzung des Natur- und Heimatschutzgesetzes. Wir erwarten, dass Bund und Behörden ihrer Verantwortung nachkommen und die bestehenden gesetzlichen Grundlagen konsequent umsetzen.» ■



Bei strahlend blauem Himmel und frühlingshaften Temperaturen macht Mountain Wilderness Schweiz am Osterwochenende beim Gebirgslandeplatz Rosablanche (VS) auf die Verletzung der Schutzziele der wertvollsten Landschaften der Schweiz durch Gebirgslandungen aufmerksam.

© Foto: Mountain Wilderness Schweiz / Marta Corrà

Nutzung der 17 Gebirgslandeplätze in BLN-Gebieten (2007–2024)



Laut Daten des Bundesamt für Zivilluftfahrt wurden im Jahr 2007 10'112 Flugbewegungen (Start oder Landung) in den Bereichen Tourismus und Ausbildung registriert. Bis 2024 stieg diese Zahl auf 17'024. Im Mittel wurden zwischen 2007 und 2024 jährlich 15'466 Flugbewegungen gezählt, davon etwa die Hälfte für touristische Zwecke wie Heliskiing oder Taxiflüge (ca. 7'770 pro Jahr).

## Lärm macht krank

Mehr als jede/jeder fünfte Europäer:in ist laut dem neuen Bericht der Europäischen Umweltagentur (EEA) ungesund hohem Verkehrslärm ausgesetzt – mit teils gravierenden Folgen wie Krankheiten oder sogar vorzeitigen Todesfällen.

«Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest.» Robert Koch, deutscher Mediziner und Nobelpreisträger, ahnte bereits Anfang des 19. Jahrhunderts, dass die Lärmbelastung zu einer eigentlichen Volkskrankheit werden würde. Wer ständig Lärm ausgesetzt ist, wird mit der Zeit krank, denn der Körper steht unter Dauerstress.

### Wieso reagiert unser Körper mit Stress auf Lärm?

Unser Gehör ist an die Geräuschkulisse einer längst vergangenen Naturlandschaft angepasst. Laute und ungewohnte Geräusche waren ursprünglich ein Signal für Gefahr, auf die der Körper mit erhöhter Alarmbereitschaft bzw. mit Flucht oder Kampf reagierte. Die Geräuschkulisse hat sich inzwischen stark verändert: Eine Vielzahl von verschiedensten technischen Geräuschen überflutet uns ständig. Auf störende und laute Geräusche reagiert unser Körper aber immer noch gleich wie zu Urzeiten – mit der Ausschüttung von Stresshormonen. Das Nervensystem und das hormonelle System werden dadurch beeinflusst – auch bei Menschen, die sich subjektiv nicht von Lärm belästigt fühlen.

### Lärm geht ans Herz und auf die Psyche

Europaweit sterben jährlich etwa 73'000 Menschen vorzeitig infolge chronischer Verkehrslärmbelastung an Herz-Kreislauf-Erkrankungen – in der Schweiz sind es jedes Jahr rund 500 Personen. Diese Menschen sterben natürlich nicht am Lärm allein. Doch Lärm kann bestehende Krankheiten und Beschwerden verschlimmern. Zudem gefährdet Lärm durch Schlafmangel,

Ärger, Stress und Erschöpfung langfristig unsere psychische Gesundheit.

### Was Lärm in der Schweiz kostet

Lärm stört und macht krank – und verursacht volkswirtschaftliche Kosten. Rund 3 Milliarden Franken betragen im Jahr 2022 die gesamten Lärmkosten infolge des Verkehrs (Strasse, Schiene, Luft). Davon entfallen 1,7 Milliarden Franken auf lärmbedingte Gesundheitskosten und 1,3 Milliarden auf Wertverluste von Immobilien. All diese Kosten müssen von der Allgemeinheit getragen werden und fallen nicht bei den Verursachenden an.

### Ruhe ist wichtig für unsere Gesundheit

Lärm schadet, Ruhe hingegen fördert die körperliche und psychische Erholung: Bei Ruhe entspannt sich der Körper, der Blutdruck sinkt, Stresssymptome nehmen ab und die Konzentrationsfähigkeit steigt. Ruhe ist also eine kostbare, natürliche Ressource, die für unsere Gesundheit unverzichtbar ist – und sie darf kein Luxus sein.

### Tag gegen Lärm

Jeweils am letzten Mittwoch im April findet der Internationale Tag gegen Lärm statt. Seit über 20 Jahren nimmt die Schweiz an diesem Aktionstag teil. Jedes Jahr steht ein anderer Aspekt der Lärmproblematik im Vordergrund. Unter dem Motto «Lärm macht krank» lag dieses Jahr am 29. April 2026 der Fokus auf den gesundheitlichen Auswirkungen von Lärm. Alle Informationen zur Kampagne finden Sie unter [www.lärm.ch/2026](http://www.lärm.ch/2026) ■

Autorinnen  
Béatrice Balsiger, Cercle Bruit Schweiz  
Andrea Kaufmann, Koordinationsstelle «Tag gegen Lärm»



**KLUG CESAR COTAS**  
Coalition environnement et santé pour un transport aérien responsable

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

## Zürich

### Flughafen-Nachtruhe-Initiative

Die Sicht der Initianten – Lagebericht April 2026

Aktuell wurde im Zürcher Kantonsrat Ende März 2026 über die Flughafen-Nachtruhe-Initiative, bzw. einen von der vorberatenden Kommission (KEVU) ausgearbeiteten Gegenvorschlag debattiert und beraten. Die Debatte am 30. März im Zürcher Kantonsrat ist für uns weitgehend zufriedenstellend verlaufen. Es ist uns gelungen, das Thema in den Kantonsrat zu bringen und wir haben gesehen, dass unsere Anliegen gehört und verstanden wurden. Die GLP hat einen Gegenvorschlag ausgearbeitet, der im Rat mehrheitsfähig ist. Wir gehen davon aus, dass der Kantonsrat in ein paar Wochen dem Gegenvorschlag zustimmen wird. Auch sehen wir eine grosse Chance, dass kein Referendum ergriffen wird. Wenn beides zutrifft, wird das Initiativkomitee die Initiative zurückziehen.

Der Gegenvorschlag ist für uns inhaltlich zufriedenstellend, auch wenn wir es begrüsst hätten, dass er weiter gehen würde. Drei Minderheitsanträge fanden im Rat keine Mehrheit. Wir hätten auch diese begrüsst, da sie mehr Verbindlichkeit und Transparenz in die Nachtlärm-Frage gebracht hätten. Wir können aber auch ohne mit dem Gegenvorschlag leben. Die Themen Gesundheit und Klimaschutz kamen in der Debatte zu kurz. Es wurden vor allem die wirtschaftlichen Aspekte behandelt. Darüber sind wir enttäuscht. Die Wirtschaft darf nicht höher gewichtet werden, als das Wohlergehen der Bevölkerung.

### Allgemein

Die Initiative vertritt die Interessen der Bevölkerung, ohne dem Flughafen unzumutbare Grenzen zu setzen. Der Spielraum im kantonalen Gesetz ist leider klein, doch es ist wichtig, ihn zu nutzen. Der Kanton hat als grösster Minderheitsaktionär Rechte am Flughafen, aber auch Pflichten. Der Kantonsrat und der Regierungsrat sind für den Schutz der Bevölkerung verantwortlich. Sie wurden von einem grossen Teil der Bevölkerung gewählt. Auch der Bund ist dafür verantwortlich. Beide nehmen ihre Verantwortung nur ungenügend wahr. Der Flughafen und die Wirtschaft werden nicht zusammenbrechen, wenn der Gegenvorschlag angenommen wird. Die heraufbeschworenen Szenarien (Arbeitsplatzverluste, Schäden für die Wirtschaft, Reduktion des Wohlstands) überzeugen uns nicht. Über Grenzen des Wachstums darf und soll diskutiert werden. Es gibt Alternativen zum Fliegen und die Kapazität des Flughafens ist für die Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft noch lange gross genug. Wir sehen den Flughafen Genf als Vorbild. Mit den Strafgebühren für Nacht-Flüge konnte dort eine Lärmreduktion in der Nacht bewirkt werden. Die Zahlen belegen das.

### Unsere Erwartungen

Die Betriebszeiten am Flughafen Zürich gehen bis 23 Uhr. Und nicht bis 23.30 Uhr. Verspätungsabbau darf nicht als Betriebszeit betrachtet werden. Der Kantonsrat, die Zürcher Regierung und auch der Bund müssen den Schutz der Bevölkerung vor Nachtlärm ernst nehmen. Die Staatsvertretungen im Verwaltungsrat des Flughafens sollen in die Pflicht genommen werden.

### Fazit

Es ist uns gelungen, das Thema in den Kantonsrat zu bringen und wir haben gesehen, dass unsere Anliegen gehört und verstanden wurden. Die GLP hat einen Gegenvorschlag ausgearbeitet, der im Rat mehrheitsfähig ist. Wir gehen davon aus, dass der Kantonsrat in ein paar Wochen dem Gegenvorschlag zustimmen wird.

Walter Oertle, Präsident,  
Verein Flughafen-Nachtruhe-Initiative

Karin Joss, Vorstandsmitglied,  
Verein Flughafen-Nachtruhe-Initiative

## Alpenregion

### Wir wollen Fakten und kein Hörvergleich

Der Verein Interessengemeinschaft für weniger Fluglärm in der Alpenregion (IGF Alpenregion) macht sich seit mehr als 20 Jahren für eine Eindämmung der Lärmbelastung in der Region Haslital-Brienzersee stark. Die aktuellen Aktionen zielen auf die Verhinderung der Stationierung des F-35A in Meiringen-Unterbach ab.

2019 fand der einzige Testflug mit dem F-35A in Unterbach statt. Doch anstatt eines normalen, beidseitigen Starts wie üblich, startete der Kampfjet nur in Richtung Brienz. Warum? Weil man den Lärm so gering wie möglich halten wollte: kaum Treibstoff, kein Nachbrenner – ein gedämpfter Start, um ja keine Aufmerksamkeit zu erregen.

Die Messung der IGF zeigt einen Unterschied von 12 dB(A) zwischen dem F/A-18 und dem neuen F-35A! Das bedeutet viermal mehr Schalldruck, was vom menschlichen Ohr als doppelt so laut empfunden wird!

Im Jahr 2024 hat das VBS die Lärmdaten des F/A-18 kurzerhand auf 120 dB(A) hochgeschraubt – ein drastischer Sprung von den früheren 113 bis 114 dB(A). Offensichtlich soll damit die Differenz zum neuen F-35A minimiert werden. Die Bevölkerung von Unterbach fühlt sich hintergangen und nicht ernst genommen.

Nun hätte am 21. April 2026 ein «Testflug als Hörvergleich» in Meiringen-Unterbach stattfinden sollen. Das VBS hat aber den Hörvergleich kurzerhand abgesagt: als Grund wird angegeben, dass das italienische Militär die «vorgesehenen F-35A-Kampfflugzeuge aus operationellen Gründen nicht wie geplant in die Schweiz verlegen wird».

Die IGF nimmt die Absage des Hörvergleichs zur Kenntnis und bedauert, dass dadurch – vorerst – keine Faktenlage geschaffen werden kann, die den zu erwartenden Lärmzuwachs in unserer Region sichtbar macht. Und ob es wirklich ein neues Datum dafür geben wird, sei dahingestellt. Aber Hörvergleich = was soll das?

Ein «Hörvergleich» bedeutet nichts anderes, als dass die Menschen den Lärm subjektiv spüren und erleben sollen, heisst es vonseiten VBS.

Dieser Testflug liefert keine objektiven Daten, keine belastbaren Fakten, sondern nur eine vage Wahrnehmung.

Die IGF fordert endlich Klarheit: Wir verlangen handfeste Ergebnisse, konkrete Zahlen und präzise Werte zu jedem einzelnen Ereignis. Nur mit solchen Fakten kann überprüft werden, ob die Berechnungen, die von Payerne auf Unterbach übertragen wurden, tatsächlich stimmen.

Es ist höchste Zeit, dass das VBS Verantwortung übernimmt und Transparenz schafft.

Apropos Messungen: seit Anfang dieses Jahres können online die Daten der Einzelereignisse in Unterbach live mitverfolgt werden. Jedoch muss der Zugang dazu angefordert werden. Und wenn das Login dann vorhanden ist, kommt der Gau: die Dezibel-Skala hört bei 120 dB(A) auf – das Bild wird einfach abgeschnitten und ist auch nur für 15 min gespeichert! So schafft man definitiv kein Vertrauen.

Es geht um weit mehr als die Beschaffung eines neuen Kampfjets – es geht um das Schutzbedürfnis, die Lebensqualität sowie Gesundheit, die Ehrlichkeit und den Respekt dieser wunderschönen Region und ihrer Bewohnern gegenüber.

Der Vorstand der IGF Alpenregion

info@igfalpenregion.ch  
www.igfalpenregion.ch

## Basel

### Flughafen Basel-Mulhouse: Phrasen und Fakten

Der EuroAirport präsentiert sich in seinem Strategiepapier als zentrale Verkehrsinfrastruktur im Dienst der trinationalen Region Basel-Mulhouse-Freiburg i.Br.. Der EAP folge dabei den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung, womit Ausgewogenheit zwischen Wirtschaft, Sozialem und Umwelt gemeint ist. – Was wunderbar klingt, hält der genaueren Betrachtung aber nicht stand.

■ So sollen die Treibhausgas-Emissionen auf der Flughafenplattform reduziert werden. Schön und gut, aber die machen nur einen Bruchteil dessen aus, was der landende und startende Flugverkehr ausstösst, insbesondere die alten Billig-Airline- und Frachtmaschinen, die täglich hier verkehren.

■ Der nächtliche Fluglärm soll weiter abnehmen. 2022 trat ein Verbot geplanter Starts nach 23 Uhr in Kraft. Doch im dicht besiedelten Süden des Flughafens erreichte der Dauerschallpegel in der zweiten Nachtstunde nie dagewesene Spitzenwerte. Statt geplant erfolgten viele Starts halt verspätet erst nach 23 Uhr. Nördlich des Flughafens, wo keine einzige Ortschaft im Tiefflug direkt überflogen wird, bewirkte das Verbot letztes Jahr eine Reduktion des Dauerschallpegels um knapp 10 dB, im Süden mit Abertausenden Anwohnenden hingegen nur um 2-3 dB. Im Grenzort Allschwil wurde der Immissionsgrenzwert in der zweiten Nachtstunde 2025 immer noch überschritten und in der ersten Nachtstunde nur ganz knapp verfehlt.

■ Die Servicequalität für Passagiere soll verbessert werden. Zwar ist der Bahnanschluss für den Flughafen in weite Ferne gerückt, weil Frankreich seinen Finanzierungsanteil sistiert hat. Doch es wird eine neue Abfertigungshalle erstellt und der Gate-Bereich erweitert. Das heisst aber auch, dass noch mehr Passagiere abgefertigt werden können, was wiederum mehr Flugverkehr bedeutet und keineswegs dem Nachhaltigkeitsgedanken, sondern der Wirtschaftswachstum-Philosophie entspricht.

■ Die Attraktivität des Destinationsportfolios soll zum wirtschaftlichen Nutzen der trinationalen Region gesteigert werden. Ein gewisser wirtschaftlicher Nutzen vom EAP lässt sich nicht leugnen. Immerhin bieten die am Flughafen angesiedelten Firmen über 6'000 Arbeitsplätze an, die allerdings zu drei Vierteln von Personen aus dem Elsass belegt sind. Nur: Das Arbeitsplatzangebot hat überhaupt nichts mit dem Angebot an Flugzielen zu tun.

Obwohl der EAP im Frachturnschlag an dritter Stelle aller französischen Flughäfen steht, generiert er seine Einnahmen zu 80% aus dem Passagierverkehr. Nach seinen eigenen Angaben stammen 70% der Fluggäste von hier, die wegfliegen; nur 30% sind auswärtige Passagiere, die hierherkommen. Bei einem Verhältnis von 2:1 dürfte der Geldabfluss aus der Region wohl eher grösser sein als der Zufluss durch die Gäste.

Geschäftsreisen spielten am EAP nie eine grosse Rolle und sind seit der Corona-Pandemie weiter rückläufig. Der Ferienverkehr ist in Zeiten globaler wirtschaftlicher und politischer Unsicherheiten volatil. So setzt der EAP zunehmend auf ein weiteres Kundensegment: Diaspora-Angehörige, insbesondere aus Südosteuropa. Mehrere Fluggesellschaften, allen voran WizzAir, Easyjet und GP Aviation, bedienen mittlerweile 26 Destinationen in 13 slawischen Ländern. Der Kosovo belegt den sechsten Rang der 37 Länder, die vom EAP aus angefliegen werden (Sommerflugplan 2026), und Pristina führte 2025 die Passagierangliste der über 100 Destinationen an.

Der Flughafen wirbt neuerdings mit dem Kürzel VFR, der in der Aviatik-Sprache für «Visual Flight Rules» steht (Start- oder Landeprozeduren im Sichtflugverfahren): Uminterpretiert heisst VFR nun «Visit Friends and Relatives». «Besuche Freunde und Verwandte zuhause!» ist die Message, und das zu Billigtarifen. Trotz stark gestiegener Kerosinpreise lassen sich aktuell mit einem Monat Vorlauf Flugtickets finden, die von Basel-Mulhouse z. B. nach Budapest

CHF 56 -112 oder nach Pristina CHF 128 kosten. Für ein Zugbillet zweiter Klasse von Basel nach Lugano berappen wir im Volltarif CHF 92!

Wie die Flugfrequenzen in diese Länder und die wieder stetig steigenden Passagierzahlen belegen, ist VFR eine sehr erfolgreiche Strategie, jedenfalls für den EAP und die Fluggesellschaften, kaum aber für die trinationale Region und schon gar nicht für die Bevölkerung, die in der Nähe des Flughafens lebt und dem Fluglärm ausgesetzt ist.

Von Nachhaltigkeit kann keine Rede sein!

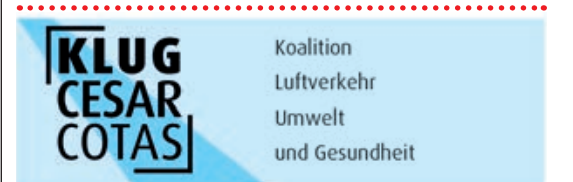
Katrin Joos Reimer  
Schutzverband Nordwestschweiz



Fahne bestellen unter: [mobilitaetsbon.ch](http://mobilitaetsbon.ch)

**KLUG vereint regionale und nationale Organisationen, die sich für die Reduzierung der schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs einsetzen. Die Koalition besteht derzeit aus 28 Mitgliedern.**

- ACG Association Climat Genève
- ADRB Association de Défense des Riverains de la Blécherette
- AEFU Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz
- AgF Aktion gegen Fluglärm Altenrhein
- ARAG Association des Riverains de l'Aéroport de Genève
- ATCR-AIG Association transfrontalière des communes riveraines de l'aéroport internationale de Genève
- CARPE Coordination régionale pour un aéroport urbain, respectueux de la population et de l'environnement
- Casafair
- FAIR in AIR
- FluglärmSolidarität
- Greenpeace
- IG Fluglärm Surental
- IG pro zürich 12
- IG Zivillflugplatz Dübendorf NEIN
- IGF - Alpenregion
- LärmLiga Schweiz
- Mountain Wilderness Schweiz
- Ökostadt Basel
- oeku Kirche und Umwelt
- Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel Mülhausen
- Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich
- Schutzverband der Bevölkerung um den Flugplatz Emmen
- Stiftung gegen Fluglärm
- umverkehr
- Verein gegen Fluglärm Grenchen
- VgF Vereinigung gegen Fluglärm
- VCS Verkehrs-Club der Schweiz
- WWF



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

KLUG / CESAR / COTAS  
Postgasse 15, Postfach 817, 3000 Bern 8  
T 031 313 34 50  
info@klug-cesar.ch

Impressum  
FLAB KLUG 1/2026 (34. Jahrgang FLAB SSS)  
Erscheint halbjährlich  
Auflage: 1800  
Herausgeber: KLUG / CESAR / COTAS, 3000 Bern 8  
Redaktion: Samira Amos, Yves Chatton  
Redaktionskommission: Samira Amos, Priska Seiler Graf, Yves Chatton, Katrin Joos Reimer, Margot Wohnlich, Rolf Wyder  
Gestaltung: Viktor Stampfli  
Druck: NiedermannDruck St. Gallen

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