



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



Editorial

Als Klotenerin kenne ich den Flughafen Zürich gut, auch während der stark frequentierten Sommer- oder Weihnachtszeit. Aber den Anblick, den der Flughafen Zürich in den dies-jährigen Frühlingsferien bot, hat doch alles Bisherige überboten: Wer nicht ins verregnete Tessin fuhr, nutzte offenbar diese Ferien, um an die schon wärmende Sonne im Süden von Europa zu gelangen. So viele Leute vor den Check-in-Schaltern habe ich selten gesehen. Kein Wunder, der Flughafen Zürich bietet mit dem Sommerflugplan wieder einige neue Destinationen an. Allein bei der Billig-Airline «easyjet» sind es 6 zusätzliche. Somit ist es auch klar, wo beim Flugverkehr das grösste Wachstum stattfindet: beim Freizeitverkehr. Vorbei sind die Zeiten von «Flugscham» oder von ökologischen Bedenken. Dieses Wachstum schadet aber nicht nur enorm dem Klima, sondern beeinträchtigt auch die Gesundheit der Flughafenanwohner:innen. Doch das Wohlergehen der Bevölkerung rund um die Flughäfen in diesem Land scheint niemanden mehr gross zu interessieren. Die Eidgenössische Kommission gegen Lärmbekämpfung hat schon vor Jahren ihre Empfehlungen ausgesprochen, wie die Lärmgrenzwerte verschärft werden sollen. Bis jetzt ist nicht bekannt, wie und ob überhaupt das UVEK darauf reagieren und Konsequenzen ergreifen wird. Die Revision des Luftfahrtgesetzes lässt auf alle Fälle nichts Gutes ahnen. Mit dieser Revision soll ja eine Besitzstandgarantie für die Betriebszeiten beim Flughafen Zürich festgesetzt werden. Selbstverständlich gilt der Verspätungsabbau dann als Betriebszeit. Dagegen wehrt sich die Bevölkerung mit der Nachtruhe-Initiative, die sich jetzt im politischen Prozess befindet.

Bei KLUG/CESAR gibt es eine Veränderung im Co-Präsidium: Mitgründerin Lisa Mazzone ist vom Präsidium zurückgetreten. Vielen Dank, Lisa, für Deinen unermüdlichen Einsatz fürs Klima und die Menschen!

Nationalrätin Delphine Klopfenstein Broggini aus Genf hat sich bereit erklärt, ihre Nachfolge anzutreten. Das freut mich enorm! Zudem ist Delphine Mitglied der nationalrätlichen Verkehrskommission, das ist sehr wertvoll für KLUG/CESAR.

Priska Seiler Graf
Nationalrätin
Co-Präsidentin KLUG

Le surplus du trafic aérien ne doit pas se faire au détriment des aéroports régionaux

Le secteur aérien est en train de planifier l'avenir des aéroports régionaux, sans inclure la population dans les discussions. En réponse, différentes organisations membres de CESAR renforcent leur collaboration, afin d'avoir plus de poids au niveau fédéral. Le but est de mieux défendre les intérêts des personnes qui souffrent des nuisances causées par le trafic aérien autour des aéroports régionaux.

Dans notre dernière édition, nous avons informé que l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) est actuellement en charge du projet AVI-STRAT. L'objectif est de rendre l'espace aérien plus sûr, mieux coordonné et « plus respectueux de l'environnement ». Parmi les priorités stratégiques, il y a le « développement et utilisation coordonnées du système des aérodromes » qui a été confiée à l'Association suisse des aérodromes (ASA).

L'ASA a effectué en 2024 une enquête auprès des exploitants des aéroports régionaux pour mettre à jour les données et les statistiques. Il s'agit notamment de déterminer les aéroports régionaux qui pourraient absorber le surplus de trafic des aéroports nationaux, compte tenu de l'utilisation de leurs capacités actuelles.

Au moment de la rédaction de cet article (début mai), les résultats de l'enquête ne sont pas connus. Seul le secteur aérien a été consulté jusqu'à présent. Ni les communes concernées, ni les organisations environnementales, ni les instances politiques n'ont été informées du projet, ni même invitées à y participer.

Pour CESAR, il est inacceptable que le secteur aérien définisse soi-même l'évolution des aéroports régionaux, sans intégrer la population qui subit le bruit et la pollution du trafic aérien. De manière générale, les associations de riveraines et de riverains des aérodromes ont de la peine à se faire entendre face au puissant lobby aérien. C'est la raison pour laquelle les différentes organisations membres de CESAR concernées ont décidé de renforcer leur collaboration au sein d'un groupe de travail. Les premières discussions ont abouti à la charte suivante, qui servira de ligne directrice pour les activités futures de ce groupe de travail. Nous vous tiendrons informés.

Charte

En général

Les aéroports régionaux s'engagent pleinement aux trois dimensions de la durabilité.

- ➔ **Environnement**
Les aéroports régionaux prennent en compte les objectifs climatiques, la protection de l'environnement et la qualité de vie de la population locale. Ils limitent autant que possible les nuisances liées à leurs activités.
- ➔ **Economie**
Les aéroports régionaux doivent autant que possible s'autofinancer. Elles veillent à ce que les flux financiers soient équilibrés et visent à garantir durablement leurs propres investissements.
- ➔ **Société**
Les aéroports régionaux et l'office fédéral de l'aviation civile (OFAC) assurent une culture du dialogue et de la transparence. L'acceptation de la population locale vis-à-vis des activités aériennes doit être privilégiée. En cas d'une pesée des intérêts, un poids prépondérant est accordé à la qualité de vie de la population, ainsi qu'à la protection du climat et de l'environnement.

Revendications

Exploitation

- **Mouvements aériens** : Le nombre de mouvements aériens doit rester ou devenir compatible avec les objectifs climatiques, la protection de l'environnement et la qualité de vie de la population locale, même si cela implique une réduction du trafic aérien.
- **Heures d'exploitation** : Les heures d'exploitation doivent être fixées de sorte qu'elles limitent autant que possible les nuisances du trafic aérien le matin, le temps de midi, le soir et les week-ends. Pour les aéroports non soumis à une obligation d'ouverture, plusieurs weekends sans vols par année devraient être prévus. De manière générale, les horaires de vol ne doivent pas être étendus. Les horaires des vols de lignes et de charters doivent être conçus de sorte que, même en cas de retards significatifs, les heures d'exploitation ne soient pas dépassées.
- **Taxe d'atterrissage** : les taxes liées au bruit et aux émissions doivent être fixées de sorte qu'elles aient réellement un effet incitatif à utiliser les avions et les hélicoptères les moins polluants et les moins bruyants. Les revenus de ces taxes doivent être comptabilisés séparément et affectés à la réduction du bruit.
- **Transparence** : les données liées au trafic aérien et d'hélicoptères de chaque aéroport régional doivent être publiées de manière transparente. Sont notamment concernés : le nombre de mouvements aériens et d'hélicoptères, les heures de vols, les types d'avions, les mesures de bruit, le bilan environnemental et climatique. Le nombre de dérogations accordées doit être publié de manière transparente et justifiée.
- **Routes de vols** : Les routes de vols sont clairement définies sur les plans et doivent être respectées. Les infractions doivent être sanctionnées de manière conséquente.

Infrastructure

- **Capacité** : De manière générale, il n'y a plus d'extension de la capacité des aéroports régionaux. Si une augmentation de l'infrastructure est autorisée, celle-ci doit rester compatible avec les objectifs climatiques, la protection de l'environnement et la qualité de vie de la population locale.
- **Efficacité énergétique et énergie renouvelable** : Les aéroports régionaux fixent des objectifs en matière d'efficacité énergétique et de recours aux agents énergétiques renouvelables qui sont

la suite ➔

compatibles avec les objectifs climatiques et énergétiques. Pour ce faire, ils présentent d’ici fin 2025 une trajectoire de réduction concrète avec des objectifs intermédiaires pour atteindre zéro émission nette de CO₂ d’ici 2050.

■ **Biodiversité et compensation écologique** : Les aéroports régionaux participent activement à la promotion de la biodiversité, ainsi qu’à la protection de la nature et du paysage. Un concept avec des mesures de compensation écologique doit obligatoirement être inclus dans chaque Plan Sectoriel des Infrastructures Aéronautiques (PSIA).

■ **Accessibilité** : les aéroports régionaux doivent bénéficier d’une bonne qualité de desserte par les transports publics. Des mesures sont mises en place pour inciter l’utilisation des transports publics et la mobilité douce.

■ **Aménagement** : Les infrastructures, installations et bâtiments doivent être disposés et aménagés de manière à assurer un maximum de protection de la population locale :

- Murs anti-bruit le long des parkings avions/piste et voies de roulement,
- Parois et vitrages absorbants sur les bâtiments qui sont eux-mêmes insonorisés,
- Emplacements pour tests/nettoyages/carburants/exercices du feu éloignés des habitations. ■



L’aviation est à nouveau le plus grand pollueur en Suisse

L’Office fédéral de l’environnement (OFEV) a publié l’inventaire des gaz à effet de serre de la Suisse pour 2023. Les émissions de nombreux secteurs comme les bâtiments et l’industries ne cessent de diminuer. Mais ce n’est pas le cas du transport aérien dont les émissions continuent d’augmenter fortement, atteignant presque le niveau observé avant le COVID. En 2023, le transport aérien était à l’origine de 27% de l’impact climatique en Suisse, ce qui en fait le plus grand pollueur.¹

Aux vues des très faibles ambitions de la politique aéronautique, ses émissions vont continuer à augmenter ces prochaines années. Sans la fixation d’un budget carbone et d’un plan de réduction des émissions, ainsi que la mise en oeuvre de mesures appliquant le principe pollueur-payeur, telle que la taxe sur les billets d’avion, les efforts climatiques fournis dans les autres secteurs seront anéantis et l’atteinte des objectifs climatiques de la Suisse fortement compromise. ■

¹ La communauté scientifique recommande de pondérer les émissions de CO₂ du transport aérien avec un facteur de 3 pour prendre en compte l’impact climatique de tous les composants émis par un avion.
² Die Wissenschaft empfiehlt, die CO₂-Emissionen des Flugverkehrs mit dem Faktor 3 zu gewichten, um die Auswirkungen aller von einem Flugzeug emittierten Komponenten auf das Klima zu berücksichtigen.

Der Luftverkehr ist wieder der grösste Klimasünder in der Schweiz

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) hat das Treibhausgasinventar der Schweiz für 2023 veröffentlicht. Die Emissionen in vielen Bereichen wie Gebäuden und Industrie sinken weiter. Nicht so beim Luftverkehr. Hier steigen die Emissionen weiter stark an und erreichen fast das Niveau von vor der Corona-Pandemie. Im Jahr 2023 war der Luftverkehr für 27 % der Klimaauswirkungen in der Schweiz verantwortlich und damit der grösste Verursacher.²

Angesichts der sehr geringen Ambitionen in der Luftfahrtpolitik werden die Emissionen in den nächsten Jahren weiter steigen. Ohne die Festlegung eines CO₂-Budgets und eines Absenkpfeils sowie der Umsetzung von Massnahmen nach dem Verursacherprinzip, wie - etwa einer Flugticketabgabe - werden die Klimabemühungen in anderen Bereichen zunichte gemacht und die Erreichung der Klimaziele der Schweiz stark gefährdet. ■

Arbeitsgruppe Regionalflugplätze

Association de Défense des Riverains de la Blécherette

L’Association de Défense des Riverains de la Blécherette est une association qui lutte contre les nuisances produites par l’aéroport de Lausanne. Les riverains sont particulièrement impactés par les nuisances parce que l’aéroport est très proche de la ville, dans un quartier très dense en habitations. De plus, l’aéroport a engagé une politique de développement de la formation de pilotes et d’accueil de jets privés. Les membres de l’association se mobilisent pour que les nuisances soient limitées et essaient de dialoguer avec les élus communaux pour qu’ils interviennent auprès de l’aéroport afin qu’ils prennent davantage en compte les riverains.

➔ www.adrb.ch

Aktion gegen Fluglärm Altenrhein AgF

Der Schutzverband wurde bereits 1981 gegründet. Dank AgF und der Mithilfe der vorarlbergischen Anrainer-Gemeinden konnte die Konzessionierung auf dem privaten Flugfeld verhindert werden. 2022 wollten Politik und Betreiberin die Betriebszeiten ausdehnen, die Mittagspausen und die freien Flugtage streichen. Auch dies konnte die AgF zusammen mit Vorarlberg abwenden.

➔ www.agf-altenrhein.ch

IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN (IG ZFDN)

Der Verein IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN (IG ZFDN) wurde im Jahre 2015 gegründet, um die Ziele des Bundes zu verhindern, den Militärflugplatz Dübendorf für die Geschäftsfliegerei umzunutzen. Dieses Projekt wurde im Jahre 2020 ganz in unserem Sinne gestoppt. Seither wird unter der Leitung des Kantons Zürich gesamtheitlich und in einem kooperativen Verfahren an der weiteren Entwicklung des Areals gearbeitet. Im Fokus liegt die Dreifachnutzung von Innovationspark, Flugplatz und militärischer Nutzung. Die IG ZFDN setzt sich in diesem Prozess für eine für die Bevölkerung verträgliche Aviatik ein.

➔ www.ig-zfdn.ch

Vereinigung gegen Fluglärm, Bern

Die VgF ist eine überparteiliche Organisation mit rund 600 Mitgliedern und Sympathisanten. Sie setzt sich seit ihrer Gründung vor rund 40 Jahren in Bern mit dem Regionalflughafen Bern-Belp und den schädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs auseinander. Um die Wohn- und Lebensqualität – auch als unersetzbarer Standortvorteil! – in den Flughafenanrainergemeinden zu erhalten und um drohenden Wertverminderungen der Liegenschaften entgegenzuwirken, setzt sich die VgF mit politischen und juristischen Mitteln konsequent dafür ein, dass die Bevölkerung vor den Belastungen des Flugverkehrs besser geschützt wird.

➔ www.vgf.ch

Vereinigung gegen Fluglärm Grenchen

Im August 2024 wurde die Vereinigung gegen Fluglärm Grenchen gegründet. Einzelne Anwohnende hatten das Bedürfnis nach mehr Ruhe vor 2024 immer wieder geäussert, sie wurden aber kaum ernst genommen. Im Gebiet um Grenchen wird sehr viel geflogen – 60’000 Flugbewegungen/Jahr: Freizeitvergnügen wie Herumfliegen von A nach B, Fallschirmspringen und Schlepp-Flüge der Segelflugszeuge, Flugtage mit und ohne Armee, aber vor allem rund 40’000 Schulungsflüge der Lufthansa und besonders lärmige der Rega. Mit vereinten Kräften setzen wir uns gegen die Vielfliegerei ein.

➔ www.vvgf.ch

FORUM ENGADIN, Samedan

FORUM ENGADIN engagiert sich seit 1993 für den Lebens-, Wohn- und Wirtschaftsraum Engadin und der angrenzenden Täler. Die über dreihundert Mitglieder setzen sich hälftig aus Ein- und Zweitheimischen zusammen. Die Auswirkungen des Regionalflughafens Samedan sind seit der Gründung des Vereins ein Dauerthema. Im Sommer 2022 konnte FORUM ENGADIN zusammen mit anderen Organisationen mittels einer Petition einen überdimensionierten Ausbau der Flughafengebäude verhindern, nachdem wir bereits 2008 ebenfalls mittels einer Petition den Verkauf des gesamten Flughafengeländes an den Financier Urs E. Schwarzenbach verhindert haben.

➔ www.forum-engadin.ch



Mountain Wilderness Engagement pour des sports de montagne respectueux du climat : l’association des guides de montagne a un grand potentiel d’amélioration

Fin avril, Mountain Wilderness Suisse a remis les signatures de la pétition « Earn your turns ! » à l’Association suisse des guides de montagne (ASGM). La pétition appelle les guides de montagne à prendre leurs responsabilités et à proposer exclusivement des excursions en montagne respectueuses du climat. Une première rencontre entre les organisations a eu lieu dans le cadre de la remise de la pétition. Mountain Wilderness salue le fait que l’ASGM ait formulé une stratégie interne dans laquelle elle s’engage pour des sports de montagne respectueux du climat. Cependant, la plupart des mesures concrètes allant dans ce sens font défaut.

A l’occasion de la remise des 6’049 signatures, une rencontre constructive et amicale a eu lieu entre Mountain Wilderness et l’ASGM. L’association des guides de montagne a reconnu l’importance des offres de sports de montagne respectueuses du climat et a expliqué ses efforts en vue d’un sport de montagne plus durable. Ces efforts consistent principalement en la promotion interne de l’utilisation des transports publics.

Pas de mesures suffisants de la part de l’ASGM pour des sports de montagne respectueux du climat

Du point de vue de Mountain Wilderness, ces efforts sont loin d’être des mesures suffisants pour atteindre l’objectif stratégique d’un sport de montagne respectueux du climat et de la nature, comme l’a confirmé l’assemblée des délégués. Nous regrettons l’absence de mesures concrètes dans le domaine du développement durable et de la protection du climat. Mountain Wilderness regrette en outre que l’ASGM n’envisage pas de réduire les vols d’hélicoptère dans sa stratégie 2025-2029 – cette pratique néfaste devrait être révoquée, comme dans la plupart des autres pays alpins.

La rencontre entre l’ASGM et Mountain Wilderness a marqué le début d’un échange régulier entre les organisations. Dans ce contexte, nous continuons à nous engager pour des sports de montagne durables.

Pourquoi une pétition à l’association des guides de montagne ?

Les guides de montagne jouissent d’une grande confiance auprès de la population en raison de leur formation qualifiée et de leur expérience en terrain alpin. Les guides de montagne et l’ASGM ont donc un rôle important de modèle. Lorsque les guides de montagne proposent des excursions respectueuses du climat, ils incitent les sportifs de montagne et l’ensemble de la population à suivre cet exemple. Les sports de montagne respectueux du climat deviennent ainsi une évidence.

Concrètement, la pétition «Earn your turns!» a demandé à l’ASGM de recommander à ses membres:

- De renoncer entièrement à l’hélicoptère et aux autres vols touristiques en montagne.
- De ne pas proposer d’excursions nécessitant un voyage en avion.
- D’utiliser les transports publics ou le covoiturage pour réaliser leurs excursions en montagne.

Mountain Wilderness est l’organisation de protection des Alpes en Suisse. Nous nous engageons en faveur des espaces sauvages et d’un sport de montagne respectueux de l’environnement. Nous sensibilisons et enthousiasmons pour la beauté et le caractère sauvage des montagnes – car l’on ne peut apprécier et protéger que ce que l’on connaît. ■

Aaron Heinzmann
Mountain Wilderness Schweiz

Pünktlicher Flugverkehr

Beschreibung: Erstrebenswert ist, dass am Flughafen Zürich die An- und Abflüge pünktlich erfolgen, da Verspätungen sich auf Anschlussflüge und den Betriebsablauf negativ auswirken. Ebenso wird durch Flugverkehr nach 23 Uhr die sowieso schon kurze Nachtruhe der Bevölkerung in den Anflug- und Abflugschneisen stark beeinträchtigt.

Durch Wachstum und weiteren Airlines ist das Ziel der Pünktlichkeit wahrscheinlich noch schwieriger zu erreichen.

Dazu lässt sich folgendes beobachten:

1. Trotz Verspätungen bot die Swiss im Jahr 2024 10% mehr Kapazität an, für das Jahr 2025 sind 5% Wachstum geplant.

2. Die Erweiterung des Streckennetzes sowie die Ansiedlung neuer Airlines im Jahr 2024 sind Beleg dafür, dass der Flughafen Zürich weiterhin als attraktiver Flughafen geschätzt wird.¹

3. Anzahl durch Nachtlärm stark gestörte Personen hat 47'000 überschritten², von Massnahmen, zu denen die Zürcher Regierung verpflichtet wäre, ist weiterhin nichts zu sehen.

4. Auf den Websites von Indeed³ oder GLASS DOOR⁴ sind die Vergütungen für Mitarbeitende von Swissport wie Kofferschlepper/Reinigungskräfte usw., die in der Schweiz arbeiten, ersichtlich. Falls Sie für diesen Lohn schwer arbeiten möchten, könnten Sie sich bewerben. Wie Sie dann die, in Ihrem Haushalt für den ganzen Monat anfallenden Rechnungen bezahlen, müssen Sie selbst bewältigen.

5. Gemäss Presse setzt die Swiss noch Aufseher ein, um die hart arbeitenden Kofferschlepper und Reinigungskräfte des Swissport zu beaufsichtigen, was den psychologischen Druck nochmals erhöht.

6. Gemäss Presse partizipieren die Geringverdiener der Flughafen Zürich AG nicht am hohen Gewinn.

7. Dem Vernehmen nach hat die Swiss, nach respektablem Gewinn, die an Swissport zu zahlende Preise für den Bodenservice weiter gedrückt.

8. Die am 7. Januar 2025 vom Flughafen Zürich geforderten höheren Nacht-Lärmgebühren werden ihre Wirkung nicht verfehlen, wenn man den Aussagen der Führung glauben will. Die Verfügung des BAZL ist im Internet verfügbar.⁵ Darin wird eine Erhöhung der Lärmgebühren u.a. für Nachtstarts und -Landungen verfügt. Aus unserer Sicht sind die Lärmgebühren zu tief und werden ihren Zweck nicht erfüllen. Gebühren (5'000 -20'000 Europaflüge, 10'000 -40'000 Interkontinentalflüge), wie sie in Genf angewendet werden, sind zielführend. Es betrifft vor 22 Uhr geplante Starts, die erst nach 22 Uhr durchgeführt werden können. Dieses System sieht progressiv steigende Abgaben mit einer stark abschreckenden Wirkung vor, sobald die Quote ausgeschöpft ist.

9. Im Jahr 2024 waren 65% der Swiss-Flüge pünktlich, womit in etwa das Pünktlichkeitsniveau der Deutschen Bahn im Fernverkehr erreicht ist.

■ *Sehr geehrte Damen und Herren, könnten Sie sich bitte vorstellen, dass die Verspätungen durch diese Massnahmen verringern werden?*

Die Flughafen-Nachtruhe-Initiative

Beschreibung: Die Initiative fordert, dass am Flughafen Zürich sämtliche Ab- und Anflüge innerhalb der Betriebszeit bis 23 Uhr abzuwickeln sind, sodass der lärmgeplagten Bevölkerung ab 23 Uhr wenigstens kein Fluglärm mehr aufgebürdet wird.

Ursache: Der Verspätungsabbau von 23.00 bis 23.30 Uhr wurde sehr intensiv genutzt. Sogar nach 23.30 Uhr war häufig viel Fluglärm. Ein wichtiges Argument ist, dass die fluglärmgeplagte Bevölkerung einen Nutzen hat, auch da dem Flughafen einen viel zu hohen wirtschaftlichen Nutzen herbeigeredet wird und die effektiven Zahlen nicht auf offiziellen Hochglanzflyern zu finden sind.

Kürzlich fand die Anhörung unserer Argumente vor der KEVU (Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt des Kantonsrates Zürich) statt. Der Antrag des Regierungsrats zur Initiative ist im Internet verfügbar.⁶

Eine Idee: Bildungshungrige Leser*innen können sich gerne ins 17-seitige Dokument vertiefen.

Wie zu erwarten war, überbieten sich bezahlte Lobbyisten und andere «Flughafenfachpersonen» mit Szenarien, warum die Initiative gegen Bundesrecht verstosse bzw. welche tiefgreifenden Konsequenzen sie haben soll.

Noch eine Bemerkung: Trotz offizieller Betriebszeit bis 23 Uhr erläuterte eine Führungsperson des Flughafens, dass der Flughafen Zürich 30 Minuten (23.00 bis 23.30 Uhr) der offiziellen Betriebszeit verlieren würde. «Eine Studie geht von einem Wertschöpfungsverlust von 1,6 Milliarden Franken und 8000 Arbeitsplätzen aus. Nochmals 30 Minuten, dann haben wir ein echtes Problem, das Angebot und letztlich unseren Bundesauftrag sicherzustellen». Gleichzeitig jammern die Flughafenverantwortlichen mit sehr fragwürdigen Darstellungen, dass sie ein enges Korsett mit der strengsten Nachtruheregelung vergleichbarer Flughäfen hätten. Diese Aussage muss sehr bezweifelt werden mit einem Blick in die Einschränkungen des Nachtflugverkehrs in Frankfurt.

Feststellung: Das monatliche Lärmbulletin des Flughafens zeigt, dass an einigen Tagen zwischen 23.00 und 24.00 Uhr keine An- bzw. Abflüge stattfanden. Der gesamte Flugverkehr kann bis 23.00 Uhr innerhalb der Betriebszeit abgewickelt werden. Das heisst, dass die Zeit des Verspätungsabbaus gar nicht beansprucht werden musste.

■ *Nun eine Frage: Wie wirken die Aussagen einer Führungsperson des Flughafens auf Sie?*

Pistenverlängerung

Wir haben bis vor Bundesgericht unsere Stimmrechtsbeschwerde weitergezogen.

Grund war, dass im Abstimmungsbüchlein unsere Darstellung gekürzt und abgeändert wurde mit der Begründung, dass sie gegen Treue und Glauben verstossen würde.

Das Bundesgericht legt die einschlägigen Bestimmungen leider sehr behördenfreundlich aus und betont, dass das Referendumskomitee faktisch nur die nach Ansicht der Behörde wesentlichen Argumente vorbringen kann und auch die von den Behörden vorgegebenen Formvorschriften einzuhalten hat. Das Bundesgericht gesteht den zuständigen Behörden bei der Anwendung der einschlägigen Bestimmungen also einen sehr grossen Ermessensspielraum zu. Dies wäre keinesfalls zwingend, da der Wortlaut der einschlägigen Bestimmungen eigentlich nur sehr restriktive behördliche Interventionsmöglichkeiten vorsieht. Das Bundesgericht verzichtete dann auch auf eine eigentliche materielle Prüfung bzw. Auseinandersetzung mit dem Streitthema (Grafiken), was sehr ernüchternd ist. Die Urteilsbegründung fiel auch entsprechend knapp aus.



Enttäuschend sind auch die sehr kurzen Erwägungen des Bundesgerichts zur gerügten Verletzung von Treu und Glauben; dies wohl auch vor dem Hintergrund, dass selbst bei einer Verletzung von Treu und Glauben eine Wiederholung der Abstimmung kaum in Betracht gekommen wäre (deutliches Abstimmungsergebnis). Inhaltlich vermögen auch die diesbezüglichen bundesgerichtlichen Ausführungen unseres Erachtens nicht zu überzeugen. Die Staatskanzlei stellte das «Gut zum Druck» für den 8. Dezember 2023 in Aussicht. Da die Stellungnahme am 7. Dezember 2023 eingereicht wurde, hätte das «Gut zum Druck» folglich – entgegen der Ansicht des Bundesgerichts – ohne Weiteres eingeholt werden können.

Letztlich ist man als Referendums- oder Initiativkomitee also dem Gutdünken der Behörde ausgeliefert. Das ist keine gute Entwicklung. Als Staatsbürger sollten auch die Argumente der Gegnerschaft ungefiltert geprüft werden können. Leider müssen wir das bundesgerichtliche Verdikt akzeptieren.

Wie auch immer, herzlichen Dank an Alle, die uns unterstützt haben. ■

Urs Dietschi, FAIR in AIR

SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich

Stellungnahme des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Zürich zur Anpassung des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Objektblatt Zürich

Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) des Bundes legt die Rahmenbedingungen für den zukünftigen Betrieb des Flughafens Zürich fest. Infolge eines Gerichtsurteils aus dem Jahr 2021 musste der Bund (Bundesamt für Zivilluftfahrt, BAZL) diesen Plan überarbeiten. Die angepasste Version liegt aktuell zur Vernehmlassung auf.

Der Schutzverband musste leider feststellen, dass nicht nur, wie im Gerichtsurteil verlangt, die künftige Lärmbelastung korrekt berechnet worden ist. Die angepasste Version enthält zu unserem Bedauern verschiedene weitere Festlegungen, welche sich in Zukunft zum Nachteil der Bevölkerung auswirken werden. Z. B. hat eine neu eingefügte «betriebliche Besitzstandsgarantie» zur Folge, dass die nächtlichen Verspätungen mit dem damit verbundenen übermässigen Nachtfluglärm nicht zurückgehen werden. Auch werden die Anträge für einen verbesserten Lärmschutz, welche die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung an den Bundesrat gestellt hat, beim Flughafen Zürich nicht mehr umgesetzt werden können. Der heutige, vor allem in der Nacht unbefriedigende Zustand wird zementiert.

Bemerkenswert ist ferner, dass durch die vorgeschlagenen Bestimmungen die Zürcher Gesetzgebung und der dahinter stehende Volksentscheid (Flughafengesetz, ZFI-Verordnung) vom Bund einfach ausgehebelt wird.

Der Schutzverband hat deshalb zu diesem Objektblatt eine sorgfältige Stellungnahme erarbeitet, mit der er den vorliegenden Entwurf zur Überarbeitung zurückweist.

Der Schutzverband steht für einen qualitativ hochstehenden Flughafen ein. Nicht erstrebenswert erscheint dem Schutzverband hingegen die Entwicklung eines nächtlichen Massengeschäftes mit Billigtouristen. Qualität vor Quantität.

Unsere Stellungnahme finden Sie auf unserer Website und auch mittels QR-Code unten: <https://www.schutzverbandzuerich.ch/info-downloads/stellungnahmen-und-diverses> ■



1 Flughafen Zürich AG – Integrierter Bericht 2024 - Seite 5
2 ZFI (Zürcher Fluglärmindex) 2023
3 <https://ch.indeed.com/cmp/Swissport-8ea42602/salaries>
4 <https://de.glassdoor.ch/Bewertungen/Swissport-Bewertungen-E24212.htm>
5 Verfügung über die Genehmigung der Anpassung der Lärmgebühren am Flughafen Zürich - Aktenzeichen: BAZL-361 . 141 -1 1/3/1/5/3, Datum: 31. März 2025 - Umfang: 20 Seiten
6 Antrag des Regierungsrates vom 11. Dezember 2024. Vorlage 5996: Beschluss des Kantonsrates über die kantonale Volksinitiative «Flughafen-Nachtruhe-Initiative»

.....

IGF Alpenregion

Laut, lauter, unerträglich

Während der Evaluationsphase für die Beschaffung des F-35 im Jahr 2019 wurden in Payerne und Meiringen Lärmmessungen durchgeführt. Dazu folgende Anmerkungen: 1. in Meiringen-Unterbach wurde gerade 1 Messung durchgeführt, es handelt sich um eine einzige Messung ohne statistische Relevanz. 2. in Payerne konnten die Messpunkte 1 und 12, Messungen am seitlichen Pistenrand, nicht ausgewertet werden – technisches Problem der Messstation,so die Begründung. 3. Die Messungen erfolgten grossmehrheitlich bei Starts ohne Nachbrenner. Von den 12 in die Berechnungen der EMPA eingeflossenen Messwerte von F-35 Starts aus Payerne waren deren 11 Starts ohne Nachbrenner.

Weshalb ist das von Bedeutung: die bewohnte Umgebung der Flugplätze Meiringen-Unterbach und Payerne unterscheiden sich in 3 Punkten wesentlich: 1. Der Flugplatz Meiringen-Unterbach liegt direkt in bewohntem Gebiet, angrenzend an die Start- und Landepiste. Dies sind bewohnte Häuser, die bereits vor der Eröffnung des Flugplatzes Unterbach im Jahr 1941 dort standen! 2. Der Flugplatz Meiringen-Unterbach liegt in einem engen Bergtal, der Fluglärm wird von den nahen Felswänden reflektiert und addiert sich, leicht verzögert, zum Ursprungslärm. 3. Aus topografischen Gründen würde der F-35, wegen seiner schlechteren Steigfähigkeit, in Meiringen-Unterbach fast ausschliesslich mit Nachbrenner starten müssen, das ergäbe eine nicht unwesentliche Steigerung der Lärmemission.

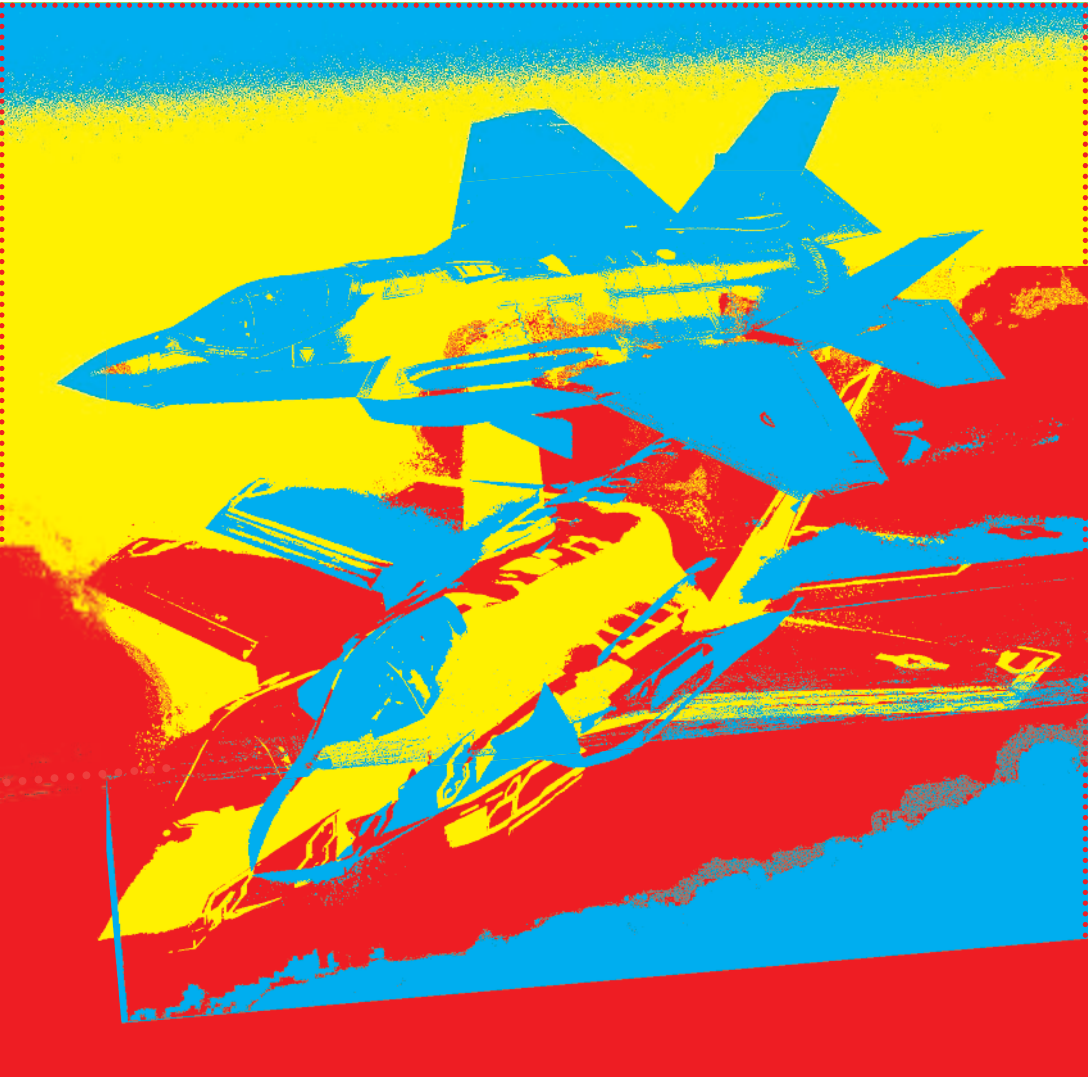
Wie viele dB bei Start und Landung beim F-35 tatsächlich gemessen werden, ist weiterhin unklar. Gemäss Aussage von Seite des VBS soll es sich bei einem Start des F-35 gegenüber dem Start mit einem F/A18 lediglich um + 3 dB handeln. Demgegenüber liegen Zahlen aus den USA vor: Der F-35 verglichen mit dem F/A18 kann bis zu + 15 dB lauter sein. Wo liegt die

Wahrheit? Mehr Klarheit würden nur eine grössere Messreihe bei Start und Landungen von F-35 auf dem Flugplatz Meiringen-Unterbach schaffen. Von Seite des VBS wird dies Forderung der Bevölkerung Unterbach und der IGF aus Kostengründen als nicht realistisch eingeschätzt.

Was wissen wir: je höher die Leistung eines Militärjet, desto lauter. Durch Reduktion der Flugbewegungen soll die Lärmbelastung im Tal abnehmen. Diese Aussagen durch Vertreter des VBS können nicht beruhigen, denn was zählt ist das Einzelereignis – die Lärmbelastung wird zunehmen – diese Sorge bleibt. Denn «Lärm ist störender Schall. Das physikalische Mass für den Schalldruckpegel ist das Dezibel (dB)». Und «Eine Erhöhung des Schalldruckpegels um 10 dB entspricht etwa einer Verdoppelung der empfundenen Lautstärke» (News Service Bund, Das Portal der Schweizer Regierung, 22.02.2022) und «Lärm stresst und macht krank: Hohe Schallpegel führen zu einer dauerhaften Schädigung des Gehörs. Doch auch tiefere Pegel, etwa solche des Strassen-, Bahn-, oder Flugverkehrs können als unerwünschter und ungesunder Schall das seelische und körperliche Wohlbefinden beeinträchtigen.» (Gesundheitliche Auswirkungen von Lärm, BAFU, 16.06.2023).

Tiger 106 dB, F/A-18 112 dB, F-35? dB. Laut, lauter, unerträglich..... das ist die ganz grosse Sorge der «IGF für weniger Fluglärm in der Alpenregion» und einem grossen Teil der lokalen Bevölkerung, wenn es um die geplante Stationierung der F-35 auf dem Flugplatz Meiringen-Unterbach geht. In dieser, für unsere Region bis anhin ungeklärten Lärmsituation durch den F-35, bekämpfen wir eine Stationierung mit allen Mitteln.

*IGF-Alpenregion
(IG für weniger Fluglärm in der Alpenregion)*



Webinaire de l’ATE : Comment transformer l’aviation vers le net zéro, et avec quelles implications sociétales?
Que faudrait-il pour que l’aviation devienne neutre pour le climat d’ici à 2050 ? Quelles options techniques et opérationnelles, quel financement, quelle gouvernance internationale, et surtout dans quelle société une aviation net zéro aurait-elle une chance de se développer ? Ce sont à ces questions que nous avons répondu avec le Professeur Sascha Nick, chercheur en transitions de société vers plus d’inclusion et de durabilité.

Visionner le webinaire :

<https://www.ate.ch/pointsforts/webinaire-avion>



.....

AgF Altenrhein

Im Luftraum Altenrhein ist es oft brenzlig

Korrektes An- und Abfliegen ist erforderlich, schreibt die Aktion gegen Fluglärm Altenrhein in einer Medienmitteilung an die Presse in der Ostschweiz. Im St. Galler Tagblatt waren kürzlich zum Thema Sicherheit am privaten Flugfeld Altenrhein zwei grosse Beiträge zu lesen: «Im Luftraum über Altenrhein ist es oft brenzlig» und im Bund Ostschweiz heisst es weiter «Chronik einer Beinahekatastrophe». Die AgF Altenrhein wundert sich über gewisse Aussagen in der Berichterstattung, denn seit über 30 Jahren sind die Flugrouten nebst geringen Änderungen für den An- beziehungsweise Abflug festgelegt.

Seit 1992 regelt ein Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Österreich die fliegerischen Voraussetzungen um und auf dem privaten Flugfeld Altenrhein. In verschiedenen integrierenden Reglementen werden die Details festgelegt. So sind auch die Flüge über den vorarlbergischen Anrheiner-Gemeinden nur unter bestimmten Voraussetzungen und in beschränkter Anzahl erlaubt. Schuld an der problematischen Situation sei der Staatsvertrag mit Österreich, ist im Tagblatt zu lesen. Dass das Flugfeld nur wie ein Sackbahnhof beflogen werden kann, liegt hauptsächlich am «Natura-2000-Gebiet-Rheindelta». Dieses im Europa-Schutzverzeichnis eingetragene, einzigartige Naturschutzgebiet verdient den hohen Stellenwert und wird niemals der Vielfliegerei weichen.

Im Weiteren kann im Artikel gelesen werden, dass zwar «eine sicherere Abflugprozedur eingeführt wurde, diese jedoch nur nütze, wenn sich die Pilotinnen und Piloten auch daranhalten würden.» Tatsache ist leider, dass die vorgegebenen Flugrouten immer wieder missachtet werden. Dies wird von der Anwohnerschaft wie aber auch vom Flugbeobachter auf österreichischer Seite des Öfteren festgestellt. Reklamationen in dieser Sache werden von der Flugfeldbetreiberin wie aber auch von der Flugsicherung stets «verharmlost». Gemäss den Verantwortlichen sind nicht die Piloten oder Pilotinnen für das Falschfliegen verantwortlich, sondern immer schwierige Wetterbedingungen. Der AgF ist nicht bekannt, dass je ein Pilot wegen der Missachtung von Vorgaben gebüsst wurde. Es trifft zu, dass durch vermehrten Flugverkehr mit unterschiedlicher Fluggeschwindigkeit die Anforderungen an Piloten gestiegen sind. Wer aber als Pilot diesen Ansprüchen nicht gerecht werden kann und oder verantwortungslos handelt, gefährdet Menschen und gehört somit nicht in die Luft.

Das private Flugfeld Altenrhein wird – wie auch die anderen Flugplätze – bestimmt sicherer, wenn weniger geflogen wird. Sicherheit vor Vielfliegerei und konsequentes Einhalten der Regeln heisst die einfache Lösung.

*Cécile Metzler
Präsidentin Aktion gegen Fluglärm AgF*

.....

CARPE Genève

Sans surprise, l’augmentation des revenus

de l’aéroport de Genève a été portée par la croissance du trafic passager et les redevances. Ainsi, les investissements colossaux de 2,6 milliards de francs projetés à l’horizon 2040 ne pourront être soutenus qu’au prix d’une augmentation délibérée – et inévitable – du nombre de voyageurs et voyageuses, avec pour corollaire l’intensification des décollages et des atterrissages. Sous couvert de promesses d’amélioration de la qualité, se dissimule la nécessité impérieuse d’un trafic aérien en constante progression. En somme, l’Aéroport devra multiplier les vols pour assurer le financement de ses investissements.

Le nombre de mouvements réalisés par des avions les moins bruyants et polluants en 2024 a représenté 31.85 %, soit une légère baisse par rapport à 2023. Si l’Aéroport n’y est pour rien dans les investissements des compagnies qui achètent des avions de la dernière génération, nous revendiquons un réel engagement de la part de l’Aéroport afin de privilégier les compagnies soucieuses de minimiser leurs impacts environnementaux.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre imputées aux avions, que l’Aéroport promet, demeure à ce jour un horizon sans contours, privée de tout chiffrage précis. Nulle part n’apparaissent des objectifs intermédiaires, ni les échéances auxquelles les diminutions espérées devraient se réaliser. L’aéroport annonce simplement qu’il contribuera activement à atteindre le Net-zéro en 2050, sans expliquer comment il le fera tout en sachant précisément que la production massive de carburants synthétiques (SAF) nécessite une quantité d’énergie inexistante à ce jour au niveau mondial. La production de bio-kérosène, elle, bute sur l’étroitesse des ressources, déjà disputées par d’autres nécessités vitales. Dès lors, une question fondamentale surgit : faudra-t-il choisir entre nourrir les êtres-humains ou remplir des réservoirs d’avions ?

La CARPE déplore une nouvelle fois que l’aéroport persiste à axer son développement uniquement sur une augmentation du trafic aérien, sous couvert d’amélioration qualitative, alors que pour respecter ses engagements climatiques et le respect de la santé des riveraines, il faut impérativement diminuer le trafic aérien.

*Margot Wohnlich
Coordinatrice CARPE*

KLUG CESAR COTAS

Koalition
Luftverkehr
Umwelt
und Gesundheit

www.klug-cesar.ch

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

Impressum
FLAB KLUG 1/2025 (33. 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, Margot Wohnlich, Rolf Wyder
Gestaltung: Viktor Stampfli
Druck: NiedermannDruck St.Gallen

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