

KLUG

CESAR

COTAS

► 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

Mit dem Herbst kehren nicht nur die wunderschön verfärbten Bäume zurück, sondern leider auch die berüchtigten Herbststürme. Ich wohne in der Ost-Anflugschneise des Flughafens Zürich. Seit einer Woche haben wir jeden Tag Westwind, das heisst, die Flugzeuge landen in dieser Wetterlage ununterbrochen von Osten her. Das ist besonders in den frühen Morgenstunden und am Abend lästig und störend. Wie froh und erleichtert sind wir Anwohnerinnen und Anwohner daher über die siebenstündige Nachtruhe am Flughafen Zürich. Doch leider dauert die Nachtflugsperre nur auf dem Papier sieben Stunden an. In der Realität sieht es nämlich anders aus. Der gesetzlich bewilligte Verspätungsabbau bis 23:30 Uhr wird immer voll ausgeschöpft. Der Flugplan ist so dicht ausgelegt, dass selbst unter optimalen Bedingungen Verspätungen unvermeidbar sind. Anstatt den Flughafen deswegen zu rügen, passiert jedoch genau das Gegenteil: Im neu aufgelegten SIL-Objektblatt erhält der Flughafen Zürich eine sogenannte «Besitzstandgarantie». Das bedeutet in der Praxis, dass die Betriebszeiten um diese halbe Stunde ausgedehnt werden können. Damit wird der derzeit vor allem nachts unbefriedigende Zustand endgültig zementiert. Dagegen wird sich KLUG mit all seinen betroffenen Mitgliedorganisationen wehren. Die Nachtruhe ist die grösste Errungenschaft für die Flughafenanwohnerinnen und -anwohner. Auch wenn die modernsten Triebwerke tatsächlich leiser sind, bleiben sie immer noch laut genug. Die Physik lässt sich nicht ändern. Eine zuverlässige, planbare und ausreichend lange Nachtflugsperre ist für die Bevölkerung rund um alle Flughäfen von grosser Bedeutung, um sich wieder zu erholen und zu regenerieren. Darum wurde im Kanton Zürich auch die Nachtruhe-Initiative lanciert, die sich aktuell in der Beratung des Kantonsrates befindet. Wir bleiben dran am Thema!



Priska Seiler Graf
Nationalrätin
Co-Präsidentin KLUG



Neuer Schwung für KLUG

Dem mächtigen Lobbydruck der Luftfahrtbranche kann man nur mit vereinten Kräften begegnen. Genau das ist seit fast zehn Jahren die Aufgabe der KLUG. Ein Wechsel in ihrer Geschäftsstelle markiert nun eine neue Etappe dieses gemeinsamen Engagements.

Vor zehn Jahren erhielt ich den Auftrag, die Gründung einer Koalition von Verbänden zu koordinieren, die sich für einen umwelt- und menschenfreundlicheren Luftverkehr einsetzen. Diese Aufgabe war sehr motivierend, aber auch etwas einschüchternd: Ich wusste, dass Fliegen das Klima belastet und dass Flugzeuge laut sind. Doch die technischen Aspekte und die Luftverkehrspolitik waren mir damals noch wenig vertraut. Zwar war der Fluglärm bereits ein Thema, doch die Vielfalt der Flughäfen machte es schwierig, den Überblick zu behalten. Auch Informationen zur Klimawirkung waren schwer zu

finden: Es gab kaum politische Debatten, wenige Presseartikel, unvollständige Daten und wenig Transparenz bei den Bundesämtern – kurz: verstreute und schwer zugängliche Informationen.

Durch den Austausch mit verschiedenen Organisationen – zukünftigen KLUG-Mitgliedern – begannen sich die Puzzleteile allmählich zusammenzufügen. Dabei zeigte sich, wie sehr die oft lokal oder thematisch spezialisierten Verbände eine starke gemeinsame Stimme auf nationaler Ebene brauchten – dort, wo über die grossen Linien der Luftverkehrspolitik entschieden wird.

So wurde KLUG im September 2016 gegründet – damals mit rund zehn Mitgliedsorganisationen. Heute zählt die Koalition etwa dreissig Mitglieder: grosse Umweltverbände, lokale Vereine, Fachleute und engagierte Einzelpersonen. Unterstützt wird sie von einem Co-Präsidium, bestehend aus den Nationalrätinnen Priska Seiler Graf und Delphine Klopfenstein Broggini,

die kürzlich Lisa Mazzone abgelöst hat. Dank dieser gemeinsamen Stärke hat sich KLUG als wichtige Akteurin in den politischen Debatten rund um den Luftverkehr in Bern etabliert.

Der Weg zu einem umwelt- und menschenfreundlichen Luftverkehr bleibt jedoch noch lang. Der Luftverkehr ist für 27% der Klimaauswirkungen der Schweiz verantwortlich, und Zehntausende von Menschen leiden unter Fluglärm in ihrem Alltag.

Leider setzen Bundesrat und Parlamentsmehrheit weiterhin fast ausschliesslich auf technologische Versprechen, die sich im Laufe der Jahre eher als Vorwand für politisches Nichtstun denn als echte Lösungen erwiesen haben. Die Realität ist klar: Wir müssen weniger fliegen, um unsere Klimaziele zu erreichen und die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner von Flughäfen zu verbessern. Die Politik von dieser

Fortsetzung nächste Seite

Un nouveau souffle pour CESAR

Face au puissant lobby aérien, seule la force du collectif peut faire bouger les lignes. C'est tout le sens de la coalition CESAR, qui depuis bientôt dix ans rassemble des associations engagées pour un transport aérien plus respectueux de l'environnement et de l'humain. Un changement à son secrétariat général marque une nouvelle étape dans cet engagement commun.

Il y a dix ans, on m'a confié la tâche de concrétiser la création d'une coalition d'associations qui s'engagent pour une réduction de l'impact climatique et sonore du trafic aérien et d'en gérer le secrétariat général. Cette tâche était très motivante, mais aussi un peu intimidante : je savais que voler pollue et qu'un avion c'est bruyant. Mais je ne maîtrisais pas encore ni les aspects techniques ni la politique aéronautique. Et si la problématique du bruit aérien était déjà thématisée, la spécificité des différents aéroports

rendait la vue d'ensemble compliquée. Par ailleurs, trouver des informations sur l'impact climatique relevait aussi du défi : débat public quasi inexistant, peu d'articles dans la presse, des données incomplètes, des offices fédéraux peu transparents... bref, des informations peu accessibles et dispersées.

C'est en échangeant avec d'autres organisations – les futurs membres de la coalition – que les pièces du puzzle ont commencé à s'assembler. Ces premiers échanges ont surtout mis en lumière à quel point les associations, souvent actives localement ou spécialisées dans un domaine précis, avaient besoin d'une voix forte et unifiée au niveau national, là où se décident les grandes orientations de la politique aéronautique.

C'est ainsi qu'en septembre 2016, CESAR voyait le jour avec une dizaine d'organisations membres. Aujourd'hui, elle en rassemble une trentaine : de grandes associations environnementales, des associations locales, des spécialistes et des personnes engagées, soutenus par une

coprésidence composée des conseillères nationales Priska Seiler Graf et Delphine Klopfenstein Broggini, qui a récemment succédé à Lisa Mazzone. Grâce à cette force collective, CESAR s'est imposée comme un acteur important dans les débats autour de la politique aéronautique à Berne.

Le chemin vers un transport aérien respectueux de l'environnement et de l'humain reste pourtant long. Le transport aérien représente à lui seul 27 % de l'impact climatique de la Suisse, et des dizaines de milliers de personnes souffrent du bruit des avions chez elles.

Malheureusement, le Conseil fédéral et la majorité parlementaire continuent de miser presque exclusivement sur des promesses technologiques – tels que les carburants d'aviation dits « durables » – qui se révèlent au fil des ans être davantage des alibis à l'inaction que de véritables solutions. La réalité est claire : il faut

Suite à la prochaine page

➔ Notwendigkeit zu überzeugen, wird eine der grossen Herausforderungen der KLUG in den kommenden Jahren bleiben.

Im Jahr 2026 wird die Koalition ihr zehnjähriges Bestehen feiern. Nach all den Jahren, in denen ich die Geschäftsstelle betreut habe, übergebe ich nun den Stab an Samira Amos von der Agentur politimpuls. Ich heisse sie herzlich in der Koalition willkommen und bin überzeugt, dass sie unserer Zusammenarbeit zusätzlichen Schwung verleihen wird!

Samira Amos ist Umweltnaturwissenschaftlerin (ETH Zürich) und engagiert sich seit ihrer Jugend in verschiedenen Kollektiven und Vereinen – unter anderem, als die Klimademonstrationen an Fahrt aufnahmen. Dieses Engagement hat ihre soziale und politische Haltung früh geprägt. Dadurch bringt sie ein grosses Interesse an den Themen von KLUG, Freude an der Zusammenarbeit mit Menschen und ein Gespür für die Realitäten von Graswurzelinitiativen und Allianzen mit.

In den letzten Jahren hat sich Samira beruflich mit verschiedenen umweltrelevanten Themen beschäftigt, insbesondere mit der Agrarpolitik. Nun freut sie sich darauf, sich vertieft mit der Flugverkehrspolitik auseinanderzusetzen und ihr Engagement in ihre neue Rolle bei KLUG einzubringen. Ihre Arbeit für KLUG wird sie im Rahmen ihrer Anstellung bei der Agentur politimpuls wahrnehmen. Politimpuls ist ein politisches Büro in Bern, das sich seit über 25 Jahren dafür einsetzt, dass gesellschaftliche Anliegen in der Politik Gehör finden.

Ich selbst freue mich darauf, mich weiterhin innerhalb der KLUG zu engagieren – künftig als Vertreter des VCS. Der Schutz des Klimas und unserer Gesundheit ist und bleibt ein zentrales Anliegen für mich. Dabei bin ich überzeugt: Nur gemeinsam, mit starken Koalitionen wie KLUG, können wir den Lauf der Dinge wirklich verändern. ■

Yves Chatton
(ehemaliger) Geschäftsführer der KLUG

Suite de l'article
«Un nouveau souffle pour CESAR»

➔ dra moins voler pour respecter nos engagements climatiques et améliorer la qualité de vie des riveraines et riverains des aéroports. Convaincre le monde politique de cette évidence restera l'un des grands défis de CESAR dans les années à venir.

En 2026, la coalition fêtera ses dix ans. Après m'être occupé du secrétariat général durant toutes ces années, je vais passer le relais à Samira Amos, de l'agence Politimpuls. Je lui souhaite la bienvenue dans la coalition et suis convaincu qu'elle saura apporter un nouveau souffle, qui donnera encore plus d'élan à notre travail collectif !

Samira Amos est diplômée en sciences environnementales à l'EPFZ. Elle s'engage depuis son adolescence dans différents collectifs et associations, notamment lorsque les manifestations pour le climat ont pris de l'ampleur. Elle apporte ainsi avec elle un vif intérêt pour les thématiques de CESAR, le plaisir de travailler avec les gens, ainsi qu'une bonne compréhension des réalités des initiatives citoyennes et des alliances.

Au cours des dernières années, Samira s'est consacrée professionnellement à divers thèmes liés à l'environnement, en particulier à la politique agricole. Elle est maintenant impatiente de se plonger dans la politique du transport aérien et de mettre son engagement au service de CESAR. Elle exercera sa fonction au sein de CESAR dans le cadre de son poste à l'agence Politimpuls. Ce dernier est un bureau politique à Berne qui, depuis plus de 25 ans, s'engage pour que les préoccupations sociales soient entendues en politique.

De mon côté, je me réjouis de poursuivre mon engagement au sein de la coalition, en tant que représentant de l'ATE. Parce qu'au-delà des chiffres et des débats politiques, il s'agit d'un enjeu vital : préserver notre climat et notre santé. Et c'est en avançant ensemble, avec des coalitions fortes comme CESAR, que nous parviendrons à changer le cours des choses. ■

Yves Chatton
(ancien) Secrétaire général de la coalition CESAR

Teilrevision des Umweltschutzgesetzes und der Lärmschutzverordnung: Deutliche Schwächung des Lärmschutzes rund um Flughäfen

Im Jahr 2024 hat das Parlament eine Teilrevision des Umweltschutzgesetzes (USG) verabschiedet. Ursprünglich sollte die Gesetzesänderung eine bessere Abstimmung zwischen der Innenentwicklung und dem Schutz vor Lärm ermöglichen. Das Ergebnis ist jedoch das Gegenteil: Der Lärmschutz wird erheblich geschwächt.

Bisher mussten die Lärmgrenzwerte – die dem Schutz der Bevölkerung dienen – grundsätzlich an allen Fenstern eines Neubaus eingehalten werden. Die neue Gesetzgebung sieht nun jedoch weitreichende Ausnahmen vor. Gemäss dem neuen Artikel 22 USG kann eine Baubewilligung in lärmbelasteten Gebieten erteilt werden, wenn:

- eine kontrollierte Lüftung in Kombination mit einem Kühlsystem oder einem Lüftungsfenster (ein Fenster, bei welchem die Grenzwerte eingehalten werden) vorhanden ist und

- die Hälfte der Räume über ein Fenster verfügt, bei welchem die Grenzwerte eingehalten werden oder die Wohnung einen Aussenraum hat, bei welchem die Grenzwerte eingehalten werden.

Besonders besorgniserregend ist die Situation beim Fluglärm. Der Bundesrat kann zusätzliche Ausnahmen vorsehen – und genau dies schlägt er in der Revision der Lärmschutzverordnung vor, die das USG umsetzen soll und diesen

Sommer in die Vernehmlassung geschickt wurde. Künftig könnten somit Neubauten bewilligt werden, in denen kein einziges Fenster die geltenden Grenzwerte für Fluglärm einhält – sofern die Wohnungen mit Lüftungs- und Kühlsystemen ausgestattet sind.

Gleichzeitig sind keine Massnahmen vorgesehen, um den Lärm an der Quelle zu verringern. Diese Ausrichtung zeigt deutlich die Prioritäten von Bundesrat und Parlamentsmehrheit: Die Bevölkerung soll gezwungen werden, mit geschlossenen Fenstern zu leben, während Flughäfen weiterhin übermässigen und gesundheits-schädlichen Lärm verursachen dürfen.

Die KLUG verurteilt diesen Ansatz der baulichen Verdichtung entschieden. Er birgt erhebliche soziale, gesundheitliche und städtebauliche Risiken.

Es ist inakzeptabel, dass die Bevölkerung die Folgen des Lärms tragen muss, anstatt dessen Ursachen konsequent zu bekämpfen. Das USG schreibt ausdrücklich vor, dass Massnahmen an der Quelle Vorrang haben müssen, um Lärmbelastungen zu reduzieren.

Über diese politische Debatte hinaus wird die Koalition sich weiterhin mit Nachdruck dafür einsetzen, dass dieses Grundprinzip respektiert wird und der Schutz der Gesundheit und des Wohlbefindens der Bevölkerung endlich zur Priorität der Behörden wird. ■

Yves Chatton
(ehemaliger) Geschäftsführer der KLUG

Mehr Züge statt Flüge

Eine Greenpeace-Studie zeigt: Grenzüberschreitende Zugfahrten sind in Europa meist teurer als Fliegen. Das ist absurd. Der Zug sollte in Europa die günstigste und einfachste Reiseoption sein.

In der zweiten Oktoberwoche hoben gemäss dem Reisemagazin Travelnews in Zürich 78 Flugzeuge mit Ziel Berlin ab. Nach London waren es 143, nach Florenz und Prag je 28. Kein Wunder. Es waren Herbstferien und Gelegenheit macht Flieger.

Die Vielfliegerei hat Gründe: Airlines wie Ryanair, Wizz Air, Vueling und Easy Jet dominieren den europäischen Luftraum mit Ticketpreisen, die oft niedriger sind als Flughafen- und Ticketgebühren.

Solche Dumpingpreise sind nur möglich, weil kein einziges Land Steuern auf Kerosin erhebt und internationale Flugtickets von der Mehrwertsteuer befreit sind – anderes als Zugtickets.

Greenpeace hat von April bis Juni 2025 die Zug- und Flugpreise in 31 europäischen Ländern verglichen. Resultat: Flüge sind auf über der

Über die Studie

Greenpeace verglich in 31 europäischen Ländern die Ticketpreise für 142 Strecken, 109 grenzüberschreitend und 33 im Inland. Die Preise erhob Greenpeace an neun verschiedenen Daten zwischen April und Juni. Berücksichtigt wurden nur Strecken mit einer Flugdistanz von weniger als 1500 km. Diese müssen sowohl mit der Bahn als auch mit dem Flugzeug zurückgelegt werden können.

Hälfte der 109 untersuchten grenzüberschreitenden Strecken deutlich günstiger als Zugfahrten. Das schadet nicht zuletzt dem Klima: Flüge verursachen im Durchschnitt fünfmal mehr CO₂-Emissionen pro Passagierkilometer als Züge.

Iris Menn, Geschäftsleiterin von Greenpeace Schweiz, sagt: «Es ist absurd, dass ein Flug von Barcelona nach London 14,99 Euro kostet, während die Zugfahrt bis zu 26-mal teurer ist. Der Flugverkehr profitiert von unfairen Steuerprivilegien. Ticketpreise spiegeln keinen funktionierenden Markt wider, sondern ein manipuliertes System.»

Nur auf 39 Prozent der untersuchten, grenzüberschreitenden Strecken waren Züge immer oder fast immer günstiger. Viele dieser Strecken sind in Mittel- und Osteuropa – vor allem im Baltikum und in Polen.

In Frankreich, Spanien und Grossbritannien waren Züge auf bis zu 95 Prozent der grenzüberschreitenden Strecken teurer als Flüge. Zugreisen können bis zu 26-mal teurer sein als Flüge: Barcelona–London kostet mit dem Flieger 14,99 Euro, mit dem Zug 389 Euro.

Besonders stossend: Auch die beliebten Nachtzüge können mit den stark subventionierten Fliegern nicht konkurrieren. Ab Genf gibt es keine einzige Nachtzugverbindung. Im Gegensatz zur Deutschschweiz mit Nachtzügen ab Zürich, etwa nach Berlin, Wien und Budapest.

Greenpeace fordert international ein Ende der Subventionen für den Luftverkehr und ein europaweites, einfaches Buchungssystem, wie es für Flugtickets schon längst selbstverständlich ist. Das motiviert zum Umsteigen. ■

Roland Gysin
Greenpeace Schweiz

Altenrhein

Zeppelin landet in Altenrhein

Was für eine tolle Show! Das Luftschiff landet im August nächstes Jahr auf dem Flugfeld Altenrhein. Grund ist die 100-Jahr-Feier des privaten Flugfeldes. Geplant werden eine Flugshow und ein Fest während drei Tagen. Positiv ist, dass unser Schutzverband sehr frühzeitig zu einem Informationsgespräch eingeladen wurde. Auch die Bürgermeister ennet der Grenze wurden bereits vorinformiert.

Die AgF hat sich in einem Schreiben an den OK-Präsidenten, Daniel Sollberger, für die persönlich und frühzeitig erhaltenen Informationen bedankt. Sie zeigt auch vollstes Verständnis, dass das Flugfeld Altenrhein dieses Jubiläum gebührend feiern möchte. Die Aktion gegen Fluglärm versteht auch, dass Flugzeuge aus dem Fliegermuseum nicht nur am Boden, sondern auch in der Luft gezeigt werden möchten und somit eine Flugshow geplant wird. So stellt sich die AgF – im Vergleich zu den in früheren Jahren geplanten Flugshows – nicht grundsätzlich gegen fliegerische Aktivitäten und akzeptiert in einem gemässigten Rahmen auch Vorführungen in der Luft. Allerdings sollten diese für die gesamte Bevölkerung erträglich sein.

Eine Voraussetzung für diese Bedingung ist, dass die fliegerischen Tätigkeiten inklusive Trainings auf maximal zwei Tage begrenzt werden. Die Lärmbelastung ausgerechnet an einem Wochenende ist für ruhebedürftige Personen auch so noch enorm hoch.

Wie vom OK gewünscht sollen vermutlich nebst der Patrouille Suisse noch weitere Flugshows mit Militärflugzeugen über die Region donnern. Vorführungen mit Kampffjets jeglicher Art lehnt die AgF jedoch aus verschiedenen Gründen vollumfänglich ab.

- Der verursachte Lärm ist für Mensch und Tier unerträglich und schädlich.

- Gemäss unserer Einschätzung ist es pietätlos Militärflugzeuge zur Show zu stellen, wenn in nächster Nähe Krieg herrscht.

- Auch bei uns wohnen Kriegsflüchtlinge, welche leider eigene Erfahrungen durch fliegerische Angriffe erleiden mussten und daher keinen zusätzlichen Belastungen ausgesetzt werden sollten.

- Ebenso ist es verantwortungslos, die Luft derart stark zu belasten, während unsere Berge bröckeln, Extremereignisse stark zunehmen und Menschen wegen der Klimaveränderungen ihr Zuhause verlieren.

- Obwohl viele Personen Freude an der Patrouille Suisse zeigen, rechtfertigt dies nicht die enorme und leider sehr nachhaltige Belastung von Menschen und Umwelt.

- Niemand kann garantieren, dass sich die Pilotinnen und Piloten in jedem Fall ihrer grossen Verantwortung bewusst sind und keine übermässigen Risiken eingehen.

- Jede Flugshow birgt grosse Gefahren und dafür kann auch niemand die Verantwortung übernehmen. Der Flugzeugabsturz während einer Flugshow am Zugersee vom 19. September 2025 mit einer toten Person, zeigt dies einmal mehr.

- Auch andere Grossveranstaltungen, wie das Eidgenössische Schwingfest in diesem Sommer, hat die Patrouille Suisse aus dem Programm gestrichen.

Die Aktion gegen Fluglärm macht deshalb einen alternativen Vorschlag, welcher die Attraktivität der Feier unterstützen kann. Lasst, wie eingangs geschrieben, den Zeppelin auf dem Flugfeld Altenrhein landen, so unser Vorschlag. Eine solche Ankündigung wird ebenso viele Zuschauer anlocken, wäre eine Sensation und erstmalig in der 100jährigen Geschichte des privaten Flugfeldes.

Wir rechnen damit, dass die Organisatorinnen und Organisatoren des Festes auch für unsere Anliegen Verständnis zeigen und unseren Anregungen Folge leisten.

Cécile Metzler
Präsidentin Aktion gegen Fluglärm AgF

Basel-EuroAirport

Lärmschutzmassnahmen oder Lärmverlagerungsmassnahmen?

Der EuroAirport verfügt über zwei Pisten, wovon jedoch fast ausschliesslich die 3'900 m lange Hauptpiste benützt wird. Deren südliches Ende liegt knapp 3 km nördlich der Landesgrenze; woran Allschwil – die grösste Baselbieter Gemeinde mit 22'000 Einwohner*innen – anstösst. Mehrheitlich wird von Norden her gelandet und nach Süden gestartet, wozu es sechs verschiedene satelliten-gestützte Prozeduren gibt. Für Destinationen im Westen und Norden werden die Startverfahren LUMEL, TORPA und MOROK angewendet, für Ziele im Osten vornehmlich die Prozedur ELBEG. Das Startverfahren OLBEN-Y führt in der Pistenachse auf 11 km Länge über die sehr dicht besiedelte Basler Agglomeration. Die Prozedur OLBEN-S dreht 10 km weiter westlich nach Süden ab.

Letztes Jahr trat für das französische Territorium um den EuroAirport ein neuer Lärmvorsorgeplan in Kraft. Eine der Massnahmen zur Lärminderung im französischen Hoheitsgebiet ist die Verdoppelung der Nutzungsquote von OLBEN-Prozeduren zur Entlastung der übrigen Startverfahren. Zwar machen die OLBEN-Starts nur etwa die Hälfte der Abflüge Richtung Westen oder Osten aus, sie betreffen aber ein Vielfaches an Personen im dicht überbauten Schweizer Siedlungsraum. Die seit Jahren wiederholten Forderung, an der Landesgrenze für Starts wenigstens eine verbindliche Mindestflughöhe vorzugeben, wird vom Flughafen nach wie vor verweigert.

Die lagegleiche Route wie OLBEN-Y wird bei Nordwindlagen in entgegengesetzter Richtung von den Südlandungen beflogen. Die binatio-

nale Vereinbarung zwischen Frankreich und der Schweiz sieht eine Limitierung derselben aus Sicherheitsgründen vor: Die Nutzungsquote ist auf 8 % beschränkt; übersteigt sie 10 %, müssen Massnahmen geprüft werden. Seit Einführung dieser radar-gestützten ILS33-Landungen 2008 wurde die 8%-Marke nur sechsmal unter- und die 10%-Marke fünfmal überschritten. Massnahmen? – Fehlanzeige! Während die international anerkannte Empfehlung gilt, bei einer Rückenwindkomponente von mehr als 5 kn gegen den Wind zu landen, wechselt der EuroAirport bereits bei einer Windgeschwindigkeit von 5 kn (9.26 km/Std.) das Landeregime. Mit der überdurchschnittlichen Pistenlänge wäre der etwas längere Bremsweg bei stärkerem Rückenwind problemlos zu bewältigen, zumal die heutigen Flugzeuge ohnehin auf 10 -15 kn ausgelegt sind.

Seit 2022 ist es am EuroAirport untersagt, Starts nach 23 Uhr zu planen. (Gelandet wird bis 24 Uhr.) Verspätungen dürfen aber noch abgewickelt werden. Diese Massnahme sollte im Vergleich zum verkehrsintensivsten Flugbetriebsjahr 2019 südlich des Flughafens eine Lärmreduktion im Dauerschallpegel der zweiten Nachtstunde von 11 dB und nördlich von 6 dB bringen. Im dünn besiedelten Norden, wo keine einzige Ortschaft in niedriger Höhe direkt überflogen wird, hat sich 2024 die Lärminderung wie prognostiziert eingestellt. Im dicht besiedelten Süden aber betrug sie nur 1.5 dB, was im Dauerschallpegel überhaupt nicht wahrnehmbar ist. Nach wie vor wird in Allschwil der schweizerische Immissionsgrenzwert wie auch der französische Lärmgrenzwert überschritten.

Ein Schelm, wer beim Lärmschutz die einzigartige Binationalität dieses Flughafens vermisst.

Katrin Joos Reimer
Schutzverband Nordwestschweiz

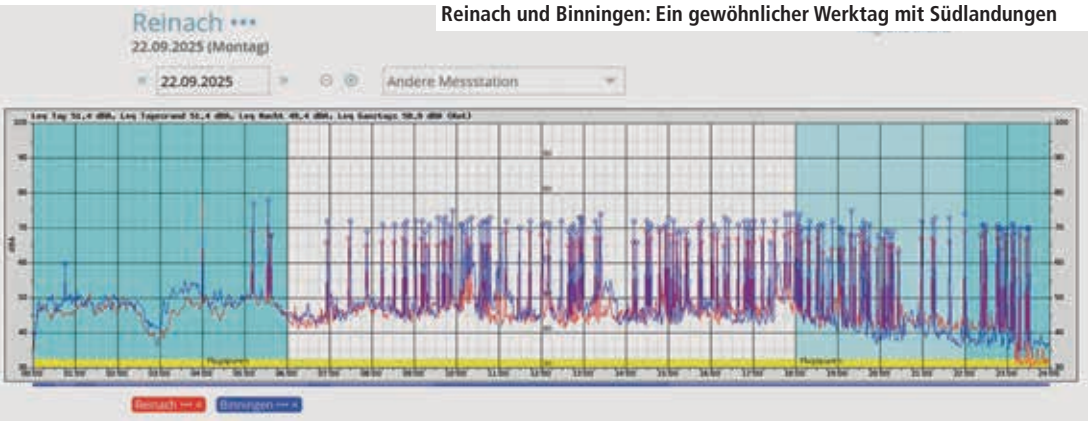
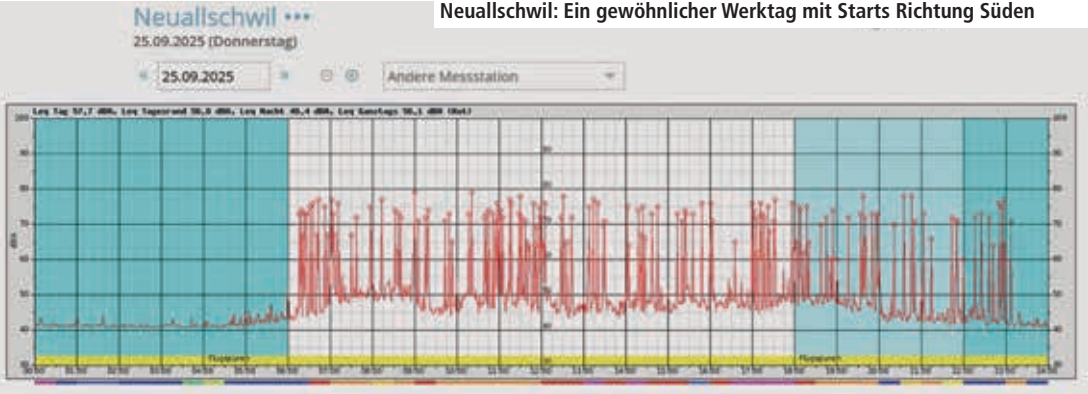
Startprozeduren



Radarspuren von Starts (18.10.2025)



Lärmkurven der Lärmmessstationen:



Alpenregion

Schweigemarsch gegen die Stationierung des F-35 auf dem Flugplatz Meiringen-Unterbach

Viel war in den letzten Wochen und Monaten über die Beschaffung der neuen Militärjets F- 35 in den Medien zu lesen und zu hören. Es ging um Geld, Fixpreis, Lieferfristen, Sicherheitsmassnahmen und vieles mehr.

Die Sorgen und Ängste der Bewohner in der Umgebung des Flugplatzes Unterbach Meiringen fanden dabei kaum Beachtung. Diese Ängste und Sorgen betreffen die Zunahme der Lärmimmissionen durch die neu zu beschaffenden F-35 und deren Stationierung auf dem Flugplatz Unterbach Meiringen. Wie viel lauter die neuen Jets sein werden, ist weiterhin ungewiss, es ist mit einer Verdoppelung der aktuellen Lärmintensität im Einzelereignis zu rechnen. Eine Lärmintensität, die bereits mit den FA/18 das erträgliche Mass im engen Bergtal überschritten hat. Da hilft auch eine Reduktion der Flugbewegungen zur Reduktion der Lärmbelastung wenig.

Gegen 700 Menschen folgten dem Aufruf von Vertretern aus der Bevölkerung und der IGF Alpenregion und nahmen am 20. Oktober 2025 an einem Schweigemarsch «Leise gegen Laut» teil und brachten damit ihre Sorgen zum Ausdruck. Nach der lauten Landung der FA/18 nach dem wöchentlichen Nachtflugtraining setzte sich der Umzug ruhig und friedlich über die Flugpiste in Bewegung zum Kundgebungsplatz. Die Oberländer sind kein Volk von Demonstranten, es braucht viel, bis sie auf die Strasse gehen. Doch wenn bei jungen Familien die Kinder nicht mehr draussen spielen können, wenn Anwohner auf ihrem Grund und Boden eine Personenkontrolle über sich ergehen lassen müssen, wenn alte, kranke, psychisch beeinträchtigte Menschen ab dem monströsen Kampfjetlärm leiden, gesunde Menschen krank werden, dann haben auch die «Bergler» genug. So kann es nicht weitergehen, vor allem und definitiv nicht mit der zu erwartenden Verdopplung des Lärms durch den F-35. Diese Botschaft brachten die Bewohner von Unterbach bei ihren Statements eindrücklich und mit persönlichen Erlebnissen auf den Punkt. Ebenso erläuterte die anwesende Nationalrätin Ursula Zybach aus Spiez, dass sie die Problematik der hier lebenden Bevölkerung sehr wohl verstehe und ernst nehme. Sie versprach, dass sie sich mit allen ihren Möglichkeiten für eine Lösung zugunsten der Bevölkerung einsetzen werde. Der Gemeindepräsident der Standortgemeinde Meiringen, Daniel Studer, hob die offene und zukunftsgerichtete Zusammenarbeit mit dem VBS hervor und versicherte, dass der Gemeinderat die Lärmproblematik und damit die Befürchtungen der Betroffenen sehr ernst nehme. Die Gemeinde habe dem VBS einen entsprechenden, mit einer Fachperson erarbeiteten, Fragenkatalog zugestellt. Oberst/Instruktor a.D. Hans Immer aus Meiringen, forderte in seiner Ansprache, dass viel mehr in den Simulatoren geübt werden müsse, als in Echt. Damit würde sich der Lärm mit deutlich weniger Flugbewegungen reduzieren. Bei der Forderung an das VBS, dass vor dem Eintreffen einer allfälligen F-35 Fliegerstaffel einige Flugtage mit Nachbrenner-Starts von F-35 organisiert werden müssen, waren sich alle einig. Die Bevölkerung muss erleben können, was sie erwartet, wenn dereinst tatsächlich eine Staffel F-35 in Meiringen stationiert würde.

Die ganz grosse Skepsis bleibt bei einem grossen Teil der Menschen in der Region. Denn der inzwischen auch vom VBS zugegebene deutliche Mehrlärm durch den F-35 ist für Bewohner/in-

nen in der Umgebung des Flugplatzes nicht zu ertragen. So bleibt die Forderung der Organisatoren des Schweigemarsches bestehen: Eine Stationierung der F-35 in Unterbach/Meiringen ist für die hier lebende Bevölkerung untragbar, nicht verkraftbar. Die IGF Alpenregion wird sich weiterhin, mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln, gegen diese geplante Stationierung engagieren.

Doris Heiniger
Interessengemeinschaft für weniger Fluglärm in der Alpenregion (IGF ALPENREGION)

Genève

Genève : système de quotas insuffisant pour réduire les nuisances sonores

En janvier 2025, l'aéroport de Genève a mis en place un système de quotas visant à inciter les compagnies aériennes à adapter leurs horaires afin de réduire les nuisances sonores nocturnes: tout décollage après 22h peut désormais être sanctionné d'une amende.

Selon les chiffres obtenus par le RTS, durant les six premiers mois de l'année 2025, les décollages après 22h ont diminué de 25% par rapport à la même période l'an passé. Si le nombre de décollages nocturnes a baissé, peu de vols ont été pénalisés. En effet, le mécanisme mis en place par l'aéroport ne sanctionne pas automatiquement chaque vol après 22h. Chaque compagnie dispose d'un crédit de points diminuant à chaque décollage tardif. Ce n'est qu'une fois ce crédit épuisé qu'une amende est appliquée. Ainsi, entre janvier et juin 2025, environ 400 décollages ont eu lieu de nuit, mais la plupart sont restés dans la limite autorisée.

La CARPE déplore que la marge de tolérance soit autant élevée. Cette mesure dissuade très peu les compagnies aériennes qui se sont organisées pour rester dans la jauge autorisée. Par conséquent, l'effet des quotas ne se fait pas comme en témoigne les associations riveraines de l'aéroport de Genève. Il est également important de mettre en lumière une grosse lacune du dispositif : les quotas concernent uniquement les décollages alors que les atterrissages représentent la majorité des mouvements nocturnes.

La CARPE continuera de dénoncer les pratiques dilatoires de l'aéroport qui préfère privilégier les compagnies aériennes au détriment de la qualité de vie des riverains et riveraines exposés quotidiennement aux nuisances sonores.

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



www.cesar-klug.ch

Bern-Belp

Neuer Südanflug ab Frühling 2026

Durch die neue satellitengestützte Anflugmöglichkeiten auf die Piste des Flughafens Bern von Süden her steigt dessen Attraktivität für Airlines und Piloten. Bei schwierigen Wind- und Sichtverhältnissen musste bisher teilweise auf Flüge nach Bern verzichtet werden. Die Vereinigung gegen Fluglärm VgF befürchtet mit der Einführung der Südanflüge längerfristig eine Zunahme der Flugbewegungen und dadurch eine Zunahme von Fluglärm, insbesondere im Süden des Flughafens.

Weiterer Ausbau der Infrastruktur

Der Infrastrukturausbau am Flughafen Bern wird unvermindert weiter getrieben, obwohl die grundsätzlich genehmigte 4. Ausbaustappe mit Hangar- und Betriebsgebäuden auf der Westseite der Piste, gegen die sich die Vereinigung gegen Fluglärm VgF juristisch gewehrt hatte, vor allem aus finanziellen Gründen noch gar nicht in Angriff genommen wurde. In den letzten Jahren sind jedoch auf der Ostseite der Piste mehrere grössere Hangar- und Betriebsgebäude erstellt worden, die alle Flugverkehr auf den Flughafen bringen und damit Fluglärm in die Region.

Ausbau von Ferienflügen

Der Flughafen Bern baut neben dem Privat-Jet-Verkehr auch die Ferienflüge ab Bern-Belp aus. Neu kommt ab Frühling 2026 zum Beispiel eine Destination in Andalusien dazu, welche von der in Zürich beheimateten Airline Chair angeflogen wird. Dabei wird ein Airbus 320 mit 150-180 Sitzplätzen eingesetzt, vermutlich eine ältere, eher laute Version. Dabei handelt es sich um das grösste Passagierflugzeug, das im Rahmen eines regelmässigen Linien- oder Charterfluges ab Bern betrieben wurde, mit entsprechenden Auswirkungen für die Anwohnenden.

Einigung für Solarprojekt im Belpmoos

Entlang der Start- und Landepiste des Flughafens Bern soll die bisher grösste Freiflächen-Solaranlage der Schweiz entstehen. Der vorgesehene Standort liegt grossmehrheitlich auf einer geschützten Trockenwiese. Die Projektbeteiligten der neu gegründeten Belpmoos Solar (BKW, EWB und Flughafen Bern) haben sich mit vier nationalen Umweltorganisationen und dem Bundesamt für Umwelt darauf geeinigt, die geplante Fläche zu redimensionieren. Dies schmerzt insbesondere die unter mangelnder Rentabilität und hohem Sanierungsbedarf leidende Flughafen Bern AG, die mit Erträgen aus der Nutzung der Solaranlage ihren ungenügend wirtschaftlichen Flugbetrieb quersubventionieren möchte.

Mögliche Verlegung der Rega-Jet-Basis nach Bern

Die Rega muss den Flughafen Zürich verlassen und sucht neue Standorte. Der Flughafen Bern könnte zur neuen Jet-Basis werden. Mit bereits genehmigter 4. Ausbaustappe westlich der Start- und Landebahn und dem mit dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt SIL genehmigten Potential von mehr als 25'000 zusätzlichen Flugbewegungen steht die Infrastruktur in Bern grundsätzlich bereit. Eine Rega-Jet-Basis würde rund 100 neue Arbeitsplätze, aber mit jährlich rund 1000 zusätzlichen Flügen auch mehr Fluglärm nach Bern bringen. Eine neue Rega-Jet-Basis in Bern wäre ein Beispiel für den in der letzten FLAB vom Frühling 2025 thematisierten aviatischen Überlauf von den Landesflughäfen auf Regionalflugplätze.

Militärische Flüge in Bern

Im letzten Frühling hat die Luftwaffe Starts und Landungen von FA 18-Jets auf dem Flughafen Bern geprobt. Nun sei man bereit dafür, mehrheitlich zivil genutzte Flugplätze auch wieder kurzfristig für militärische Zwecke zu nutzen. Dies ist Teil der Strategie, neben den heutigen Militärflugplätzen Meiringen, Emmen und Payeren auch wieder die früheren Militärflugplätze St. Stephan, Buochs und Mollis sowie zivile Flugplätze wie Bern oder Autobahnabschnitte für Starts und Landungen von Kampffjets zu nutzen. Auch dies bringt mehr Fluglärm in die Region Bern.

Dan Hiltbrunner
Präsident Vereinigung gegen Fluglärm VgF

Samedan

Manchmal ist ein zähneknirschendes JA zu einem Flughafen besser als ein Nein, weil die Alternativen unberechenbarer sind

Am 17. August 2025 stimmten 54 % der Oberengadiner Stimmbevölkerung der Erneuerung der Infrastruktur des Regionalflughafens Samedan (RFS) für CHF 68.5 Mio. zu. Eine Petition stoppte ein früheres, überdimensioniertes Projekt. Die SP Maloja als Teil der Petitionär:innen empfahl ein zähneknirschendes Ja mit klaren Forderungen, um zu verhindern, dass das Volk beim RFS plötzlich nicht mehr mitreden kann.

Der RFS ist ein Paradebeispiel dafür, wie das Volk die Entwicklung eines Flughafens mitbestimmen kann: Im Jahr 2009 konnte dank einer Petition der Verkauf des Flughafens durch den Kanton an eine Privatperson verhindert werden. In den eigens dafür formulierten «10 Flughafen-Geboten» forderten die Petitionär:innen unter anderem, dass die Landschaft ein öffentliches Gut bleiben müsse, das 500'000 m2 (entspricht ca. 50 Fussballfeldern) grosse Flughafengelände nicht privatisiert werden dürfe und die öffentliche Hand nicht nur die Infrastruktur finanzieren, sondern auch beim Betrieb mitbestimmen könne. Die Umsetzung dieser Forderungen bleibt ein Ziel.

2017 stimmte der Souverän der 11 Oberengadiner Träergemeinden einem 22-Millionen-Projekt zu, das bis 2021 hätte realisiert werden sollen. Doch 2022 wurde das Vorhaben – inzwischen auf 88 Millionen oder noch mehr angewachsen – durch eine erneute Petition gestoppt. Das aufgeblähte Projekt umfasste neben der Flughafeninfrastruktur auch noch zusätzliche Angebote und war entsprechend gross konzipiert.

Am 17. August 2025 stimmte nun die Stimmbevölkerung einem redimensionierten Erneuerungsbau im Umfang von CHF 68.5 Mio. zu. Was war diesmal anders und warum empfahl die SP Maloja diesem Projekt zähneknirschend zuzustimmen – eine grundsätzliche Ablehnung gegen den RFS hätte doch auch eine attraktive Option sein können?

Aus dem einfachen Grund: Mit einem Nein hätten wir riskiert, dass der sich im Eigentum der 11 Oberengadiner Gemeinden befindende RFS privatisiert würde – und damit auch das Mitbestimmungsrecht, etwa über die Grösse des Flughafens und dessen Angebote. Nach zwei erfolgreichen Petitionen und zahlreichen weiteren Interventionen ist zudem klar: Die Bevölkerung zieht mit, wenn es darum geht, die Notbremse zu ziehen. Unser zähneknirschendes Ja war zudem an fünf klare Forderungen gebunden, deren Einforderung durch das eher knappe Ergebnis noch mehr Berechtigung erhalten haben:

Die fünf Forderungen lauten: 1. Keine weitere Privatisierung nebst dem Heliport ohne Volksentscheid; 2. Unterhalt und Erneuerung der Infrastruktur müssen künftig selbsttragend sein; 3. Die Leistungsvereinbarung mit der Betreiberin ist schnellstmöglich anzupassen. Zudem sollen Möglichkeiten der Mitbeteiligung interessierter Gemeinden an der Betreibergesellschaft geprüft werden; 4. Die Transparenz der Geschäftstätigkeiten und Projekte der Infra muss jederzeit gewährleistet sein; 5. Die bestehende Begleitgruppe ist aktiv und verbindlich in alle weiteren Planungsschritte einzubeziehen.

Diese klar definierten Forderungen gilt es nun Schritt für Schritt umzusetzen – Mitbestimmung, Mitverdienen und Transparenz – mit dem Selbstvertrauen, dass wir die Notbremse auch weiterhin jederzeit ziehen können und dies zusammen mit der Bevölkerung auch formidabel beherrschen.

Franziska Preisig
Co-Präsidentin SP Maloja

Zürich

SIL-Revision Flughafen Zürich: Warum die Anliegen der Bevölkerung erneut auf der Strecke bleiben

Was sind SIL und Objektblatt?

Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) ist das zentrale raumplanerische Instrument des Bundes für die Zivilluftfahrt. Er legt für jeden Flugplatz die Ziele, Rahmenbedingungen und verbindliche Vorgaben fest. Diese anlagespezifischen Vorgaben stehen im jeweiligen Objektblatt. Für Zürich musste das Objektblatt aufgrund des BVGer-Urteil vom 7. 9. 2021 (unter anderem wurde der Nachtlärm nicht korrekt ausgewiesen) überarbeitet werden. Das neue Objektblatt wurde schliesslich vom Bundesrat am 19. 9. 2025 genehmigt.

Was umfasst die Revision – und wogegen wir uns wehren

Die definitive Fassung hält unter anderem folgende Punkte fest:

● **Betriebszeiten:** Tag 06:00–22:00 Uhr, Nacht bis 23:00 Uhr; Verspätungsabbau bis 23:30 Uhr ohne Bewilligung wird als ordentliche Betriebszeit präzisiert; Ausnahmen nach 23:30 Uhr kann die Flughafenhalterin bewilligen (Verhältnismässigkeit). Zudem werden die Betriebszeiten neu mit einer betrieblichen Besitzstandsgarantie versehen.

● **Betriebliche Bestandesgarantie:** Der vom Bundesrat neu eingeführte Begriff der „betrieblichen Besitzstandsgarantie“, der in der laufenden Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG, SR 748.0) weiter gestärkt werden soll (siehe Art. 37u), steht im Widerspruch zu den verfassungsrechtlichen Anforderungen des Umweltrechts. Zudem wird der betriebliche Bestandsschutz in der Revision des SIL-Objektblatts bereits als selbstverständlich betrachtet, obwohl er rechtlich noch nicht verankert ist. Das Umweltrecht und der Lärmschutz sollen dabei ausgehebelt und die sanierungspflichtige Anlage Flughafen Zürich „auf dem Papier saniert“ werden, um ein ungehinderes Wachstum des Flughafens zu ermöglichen.

● **Lärm in der 2. Nachtstunde:** Neu gibt es eine separate Lärmbelastungskurve; der Berechnung liegt ein Mengengerüst von 3'200 Bewegungen/Jahr (2. Nachtstunde) zugrunde.

● **Lärmzuschläge:** Ab 23:00 Uhr werden die Zuschläge für Starts mit lauterer Flugzeugen erhöht – kurzfristig (+1/3, Periode 2026) und langfristig (bis Faktor 3 bis 2033).

● **Kapazität & Verfahren:** Zielvorgabe 70 Bewegungen/Stunde im Tagesbetrieb (Nord/Ost); Erhöhung der deklarierten Kapazität erst nach Nachweis der Lärmeinhaltung bzw. wenn keine negativen Effekte auf die Abendverspätungen entstehen.

Dagegen haben wir – der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (sbzf) – in unserer Stellungnahme vier zentrale Anträge erhoben: echte Nachtruhe von 23:00–06:00 Uhr, Begrenzung auf 320'000 Bewegungen/Jahr gemäss kantonalem Recht, weitergehende Lärmschutz- und Gebührenmassnahmen sowie Sistierung des SIL-Verfahrens bis zur Revision der Lärmschutzverordnung resp. Lärmgrenzwerte. Insbesondere kritisieren wir auch die neu festgehaltene betriebliche Besitzstandsgarantie als umweltrechtlich verfehlt. In unserer Medienmitteilung warnten wir, dass die neue Besitzstandsgarantie die nächtlichen Verspätungen zementiert und Empfehlungen der EKLB (Eidg. Kommission für Lärmbekämpfung) leer laufen lässt. Besonders stossend ist auch die Tatsache, dass eine betriebliche Besitzstandsgarantie für einen nach kantonalem Recht und gültigem Betriebsreglement illegalen Zustand erteilt wird.

Unsere Enttäuschung: Wesentliche Einwände blieben unberücksichtigt

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 EKLB 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.

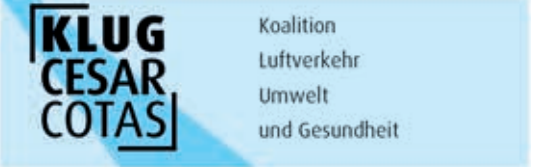
Wofür wir weiter einstehen

Wir stehen zu einem leistungsfähigen, sicheren Flughafen Zürich – aber nicht zu einem System, das Nachtruhe verletzt, Wachstum priorisiert und kantonales Recht ignoriert. Wir fordern: Nachtruhe von 23:00–06:00 Uhr, klare Bewegungsobergrenzen, wirksame Lärmgebühren und ein SIL-Objektblatt, das die Nachtflugsperre und das Umweltrecht nicht durch «Bestandesgarantien» aushebelt. Wir werden das laufende Betriebsreglementsverfahren des Flughafen Zürichs weiterhin eng begleiten. Dort entscheiden sich konkrete Routen, Kapazitäten – und ob die Bevölkerung endlich spürbar von Fluglärm entlastet wird oder ob mit einer weiteren nächtlichen Lärmzunahme zu rechnen ist.

David Schwarz
Geschäftsleiter Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

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

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

Impressum
FLAB KLUG 2/2025 (33. Jahrgang FLAB SSF)
Erscheint halbjährlich
Auflage: 1900
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 IBAN CH02 0900 0000 8954 1448 2
Vielen Dank für Ihre Spende