Herbst 2026

www.klug-cesar.ch Postgasse 15 3000 Bern 8

KLUG CESAR COTAS

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

FLAB

FRISCHE LUFT ALS BÜRGERRECHT

Editorial

Le bruit : qui décide pour vous ?

Une autoroute qui se remplit dès l'aube. Des avions qui décollent jusque tard le soir. Une installation militaire. Un chantier. À chaque fois, certaines personnes décident. D'autres vivent avec le bruit.

On parle souvent du bruit en décibels, en valeurs limites ou en procédures. Mais derrière ces chiffres, il y a une question simple : qui doit supporter les nuisances ? Et qui a son mot à dire ?

Le bruit touche à notre quotidien. Au sommeil très souvent. À la santé surtout. À la possibilité d'ouvrir une fenêtre ou de profiter de son balcon. Le long d'une autoroute ou sous une trajectoire aérienne, ces nuisances ne sont pas théoriques. Elles sont là, chaque jour, chaque soirée et souvent malheureusement chaque nuit.

C'est pour cela que nous avons des règles. Elles ne sont pas de la bureaucratie inutile. Elles protègent la population et sa santé. Elles obligent aussi celles et ceux qui produisent du bruit à le réduire.

Pourtant, dès qu'une autoroute doit être élargie ou qu'un aéroport veut augmenter ses capacités, la même tentation revient : accélérer les procédures, assouplir les normes, limiter les possibilités de recours. Les bénéfices sont présentés comme collectifs. Les nuisances, elles, restent chez les riverain·es.

Et elles ont un prix. Un logement exposé au bruit peut perdre de sa valeur. À force de vouloir valoriser les grandes infrastructures, on finit par dévaloriser les lieux où vivent leurs voisin·es. On ne peut pas simplement déplacer la facture sur celles et ceux qui habitent à côté. C'est là que la question devient démocratique.

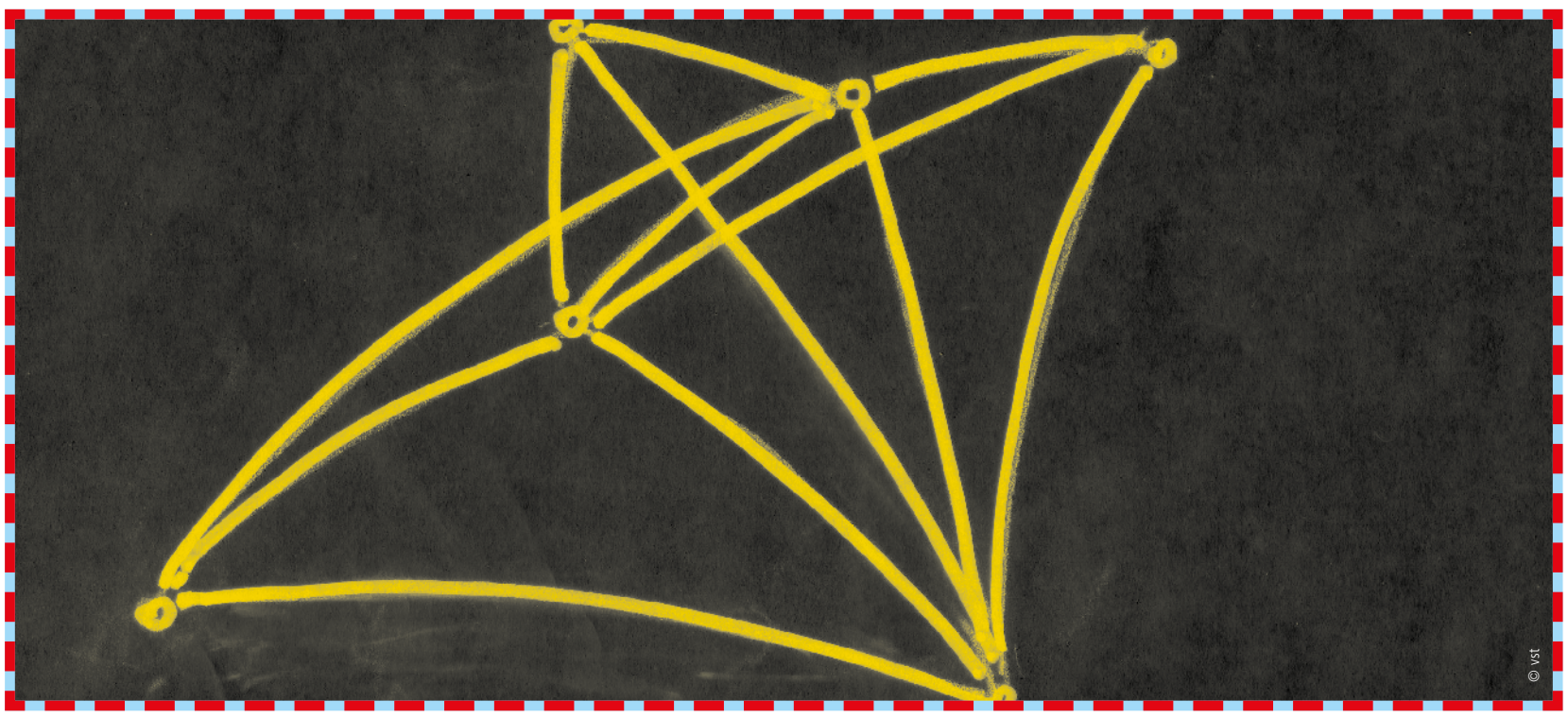
Une démocratie ne consiste pas seulement à voter tous les quatre ans. Elle permet de participer aux décisions qui transforment notre cadre de vie. Les personnes qui vivent près d'un aéroport ou d'un grand axe routier doivent pouvoir être entendues. Et les règles doivent s'appliquer aussi lorsque des intérêts économiques importants sont en jeu.

Bien sûr, une société vivante fait du bruit. Nous avons besoin de mobilité, de logements et d'activités économiques. L'objectif n'est pas le silence.

L'objectif est de décider ensemble quel bruit nous acceptons, où, quand et à quelles conditions. Car vivre au bord d'une autoroute ou sous un couloir aérien ne devrait jamais signifier renoncer à sa voix.



Delphine Klopfenstein Broggini
Conseillère nationale
Co-présidente CESAR



Der Ständerat zementiert umstrittene Nachtflüge und ebnet den Weg für ausländische Inlandflüge

Im Sommer stimmte der Nationalrat für eine Besitzstandsgarantie bei den Betriebszeiten und beim Betriebsumfang der Landesflughäfen Zürich und Genf. Damit sollen vor allem umstrittene Nachtflüge rechtlich besser abgesichert werden. Der Ständerat behandelte die Vorlage am 16. September 2026 als Zweitrat – und stimmte ebenfalls mit grosser Mehrheit für die Besitzstandsgarantie. Doch damit nicht genug: Der Ständerat machte zugleich den Weg für ausländische Inlandflüge frei. Wegen verbleibender Differenzen geht das Geschäft nun zurück an den Nationalrat.

Zur Erinnerung: Die Besitzstandsgarantie wurde 2018 eingeführt und bezog sich ausdrücklich auf bauliche Fragen an den Flughäfen Zürich und Genf. Neu soll sie auch den heutigen Betrieb schützen, also die Betriebszeiten (wann geflogen werden darf) und den Betriebsumfang (wie viel geflogen werden darf). Das führt dazu, dass der Flughafenbetrieb bei der Interessenabwägung ein stärkeres Gewicht erhält als Lärmschutz und Gesundheit. Klagen gegen Nachtflüge hätten einen schwierigeren Stand, da der Betrieb «garantiert» ist. Genau diese Ausweitung der Besitzstandsgarantie hat der Ständerat nun bestätigt.

Mit der Revision des Luftfahrtgesetzes wird zudem ein Anliegen der parlamentarischen Initiative des Mitte-Politikers Regazzi (25.447) «Effiziente Anbindungen sicherstellen. Anpassung des Luftfahrtgesetzes» aufgenommen: Der Ständerat beschloss mit 28 zu 12 Stimmen bei zwei Enthaltungen, dass künftig auch Unternehmen mit Hauptsitz in der EU oder EFTA unter bestimmten Voraussetzungen Personen und Güter im Linienverkehr zwischen zwei Orten in der Schweiz befördern dürfen. Der Nationalrat muss dieser Neuerung nun zustimmen.

KLUG kritisiert dies scharf: Inlandflugverbindungen verursachen erhebliche Emissionen, die dank bereits vorhandener Bahnalternativen leicht vermeidbar wären.

KLUG hat ihre Anliegen eingebracht: mit Schreiben an die zuständigen Ratsmitglieder sowie mit mehreren Medienmitteilungen. Die Haltung bleibt klar: Mit der Änderung des Luftfahrtgesetzes wird der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm, insbesondere die Nachtruhe, geschwächt. Weil der heutige Betrieb samt Nachtflügen rechtlich abgesichert werden soll, wird es für die Bevölkerung und die Kantone erheblich schwieriger, sich künftig gegen Fluglärm zu wehren. Wie weit die Garantie reicht, werden letztlich die Gerichte klären. ■

Nelly Müller und Samira Amos
Geschäftsstelle der KLUG

Mehr Lärmschutz für die Bevölkerung – im Nationalrat leider ohne Erfolg

Im Nationalrat setzten sich die SP, Grüne und GLP für einen besseren und ausgeweiterten Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner von Militärflugplätzen vor dem zunehmenden Fluglärm ein. Doch sämtliche Anträge wurden leider abgelehnt. Damit bleibt die betroffene Bevölkerung mit ihren Sorgen und den möglichen Folgen der F-35-Einführung weitgehend allein.

Wer in der Nähe eines Militärflugplatzes lebt, weiss, was Fluglärm bedeutet. Mit der geplanten Einführung des F-35-Kampfjets wächst die Sorge vor einer zusätzlichen Lärmbelastung. Die Befürchtungen der betroffenen Bevölkerung sind berechtigt und müssen ernst genommen werden. Im Nationalrat setzten sich SP, Grüne und GLP deshalb dafür ein, dass der Bund seine Verantwortung wahrnimmt und die Menschen besser vor dem Lärm schützt. Die Mehrheit des Nationalrates wollte davon jedoch nichts wissen.

Beim Fluglärm gibt es grundsätzlich zwei Möglichkeiten: Entweder werden die Flugbewegungen reduziert, oder die betroffenen Menschen werden wirksam vor dem Lärm geschützt. Wenn der Bund mit der Beschaffung des F-35 zusätzliche Belastungen verursacht, darf er die Bevölkerung nicht einfach damit alleinlassen.

Dass bauliche Schutzmassnahmen einen Unterschied machen, zeigt die Erfahrung rund um die Landesflughäfen. Schallschutzfenster sind für die betroffenen Menschen ein Segen: Sie verbessern die Lebensqualität spürbar. Solche Massnahmen müssen deshalb dort verstärkt umgesetzt werden, wo Militärflugplätze die Bevölkerung besonders stark belasten.

Besonders kritisch ist die Situation in Meiringen. Aufgrund der geografischen Verhältnisse müssen die Kampfjets dort mit Nachbrenner starten. Das verursacht zusätzlichen Lärm. Gleichzeitig befindet sich der Flugplatz in einer Tourismusregion, in der Ruhe und Erholung wichtige Voraussetzungen für die Lebensqualität der Bevölkerung und den Tourismus sind. Diese besonderen Bedingungen müssen bei der

Fortsetzung nächste Seite →

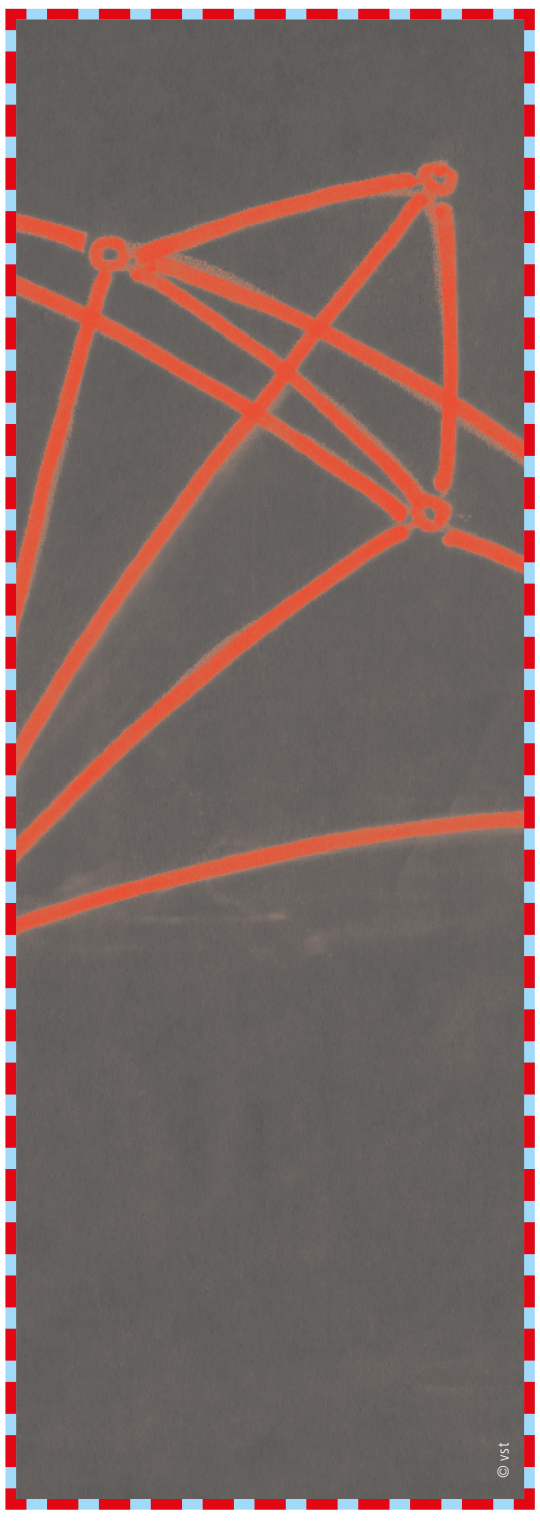
Fortsetzung: Mehr Lärmschutz...

Beurteilung der Lärmbelastung berücksichtigt werden.

Ein zentrales Anliegen der ökologischen Kräfte im Nationalrat war deshalb auch, endlich verlässliche Daten über die tatsächliche Lärmbelastung zu erhalten. In Meiringen wurden bisher keine entsprechenden Messungen durchgeführt. Die vorgesehenen Massnahmen stützen sich auf Berechnungen, die auf Messungen in Payerne beruhen. Doch lassen sich die dortigen Ergebnisse einfach auf Meiringen übertragen? Gerade bei einem neuen Kampfjet wie dem F-35 braucht es Messungen vor Ort. Nur so lässt sich feststellen, wie gross die Belastung tatsächlich ist und ob die vorgesehenen Schutzmassnahmen ausreichen. Die Forderungen sind daher klar: Der Bund soll Verantwortung übernehmen, die Lärmbelastung vor Ort messen und die Schutzmassnahmen anpassen, wenn die tatsächlichen Werte höher ausfallen als erwartet.

Leider verzichtete der Nationalrat aber darauf, den Kredit für die Lärmsanierung der Liegenschaften rund um die Militärflugplätze in der Armeebotschaft 2026 über die vom Bundesrat vorgesehenen 30 Millionen Franken hinaus zu erhöhen. KLUG/CESAR kritisiert diesen Entscheid scharf. Die zusätzliche Lärmbelastung durch die neuen Kampflugzeuge F-35 darf nicht auf dem Rücken der Bevölkerung ausgetragen werden. Für KLUG/CESAR ist darum klar: Die Menschen rund um die Militärflugplätze haben Anspruch auf Schutz und auf eine Politik, die ihre Gesundheit und Lebensqualität ernst nimmt. Der Kampf für wirksamen Lärmschutz geht deshalb weiter. ■

Priska Seiler Graf
Co-Präsidentin der KLUG


© vsvt

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

www.cesar-klug.ch

Mit der Mobilitätsbon-Initiative Klimaschutz konkret umsetzen

Während die Folgen der Klimakrise immer sichtbarer werden, bleibt die Politik im Bereich mit den höchsten Emissionen – dem Flugverkehr – weiterhin untätig. Das ändert die Mobilitätsbon-Initiative, welche demnächst eingereicht wird und die sich einer breiten Unterstützung erfreut.

Seit der Lancierung der Mobilitätsbon-Initiative im letzten Mai sind in den vergangenen Monaten hunderte Freiwillige auf die Strassen gegangen und haben Unterschriften gesammelt Dank dieses enormen Engagements sind zuversichtlich, dass wir die nötigen 100‘000 Unterschriften für die Mobilitätsbon-Initiative demnächst einreichen können.

Temperatur- und Flugrekorde

Wie bitter notwendig diese Vorlage ist, welche die Einführung einer Flugticketabgabe fordert, deren Einnahmen in den öffentlichen Verkehr fliessen, hat der hinter uns liegende Sommer aufgezeigt. Einerseits sind Temperatur- und Trockenheitsrekorde nur so gepurzelt, die Hitze war nur schwer ertragbar und hat hunderte Leben in der Schweiz gefordert. Diverse Wissenschaftler*innen haben sich zu Wort gemeldet und klar gemacht: Das ist erst der Anfang. Sommer wie 2026 werden zur neuen Normalität, wenn wir nicht sofort handeln. Und andererseits ist dieses sofortige Handeln eben gerade nicht passiert. Noch nie sind so viele Menschen an einem Schweizer Flughafen ins Flugzeug gestiegen wie dieses Jahr. Dabei sind die Folgen des ungebremst wachsenden Flugverkehrs aufs Klima seit Jahren bekannt. Genau deshalb braucht es jetzt politische Massnahmen.

Parteiübergreifende Mehrheit für Mobilitätsbon-Initiative

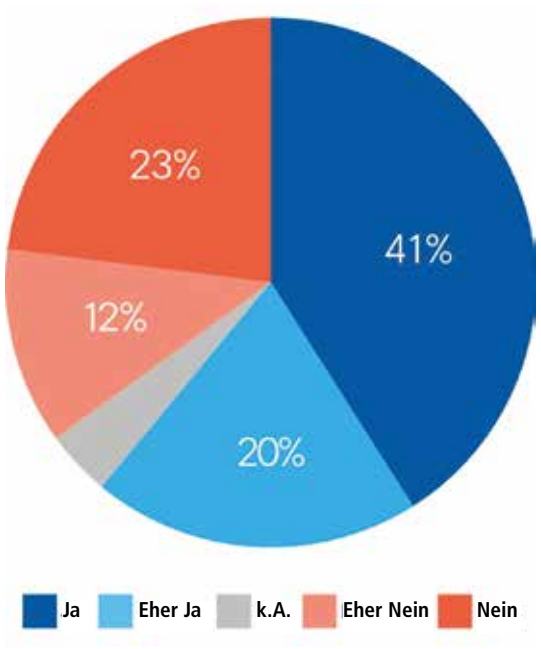
Zuversichtlich stimmt uns dabei die Unterstützung der Bevölkerung. Als Reaktion auf den Hitzesommer hat das Institut Leewas in Auftrag von Tamedia eine repräsentative Umfrage durchgeführt, in der unter anderem die Meinung zu verschiedenen Initiativen im Klimabereich abgefragt wurde. Die Mobilitätsbon-Initiative erfreut sich dabei grosser Zustimmung. 61% der Schweizer Bevölkerung würde die Vorlage aktuell annehmen. Besonders interessant: Die Unterstützung ist unabhängig des Siedlungstypes – Stadt, Land, Agglomeration – sowie der Zugehörigkeit zu einer Generation ungebrochen hoch. Auch der Ja-Anteil im bürgerlichen Lager ist beachtlich. Neben den GLP-Wähler*innen unterstützt auch eine Mehrheit der Mitte-Wähler*innen die Mobilitätsbon-Initiative. Bei der FDP liegt die Unterstützung noch bei 42%, bei der SVP immerhin bei 38%. Darauf lässt sich im Hinblick auf einen möglichen Abstimmungskampf aufbauen! Insgesamt haben übrigens 74% der Befragten sich für mehr Klimaschutz ausgesprochen.

Der Bundesrat ist am Zug

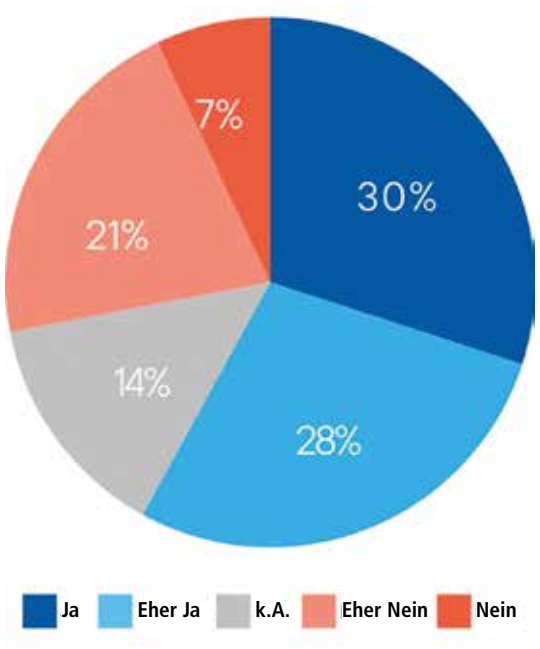
Nach Einreichen der Mobilitätsbon-Initiative bleibt dem Bundesrat ein Jahr, um aufzuzeigen, wie er dieser Forderung nach Klimaschutz im Flug- und Mobilitätssektor nachkommen wird. Auch wenn die aktuelle Zusammensetzung des Gremiums nicht viel Grund zur Hoffnung lässt, appellieren wir an das Verantwortungsbewusstsein der Bundesrät*innen und schmieden zur gleichen Zeit im Hintergrund bereits Allianzen für die parlamentarische Phase sowie für den möglichen Abstimmungskampf. Unser Ziel ist klar: Ein Ruck muss durch die Verkehrspolitik dieses Landes gehen – spätestens dieser Sommer sollte auch unserem Umweltminister die Augen geöffnet haben. ■

Magdalena Erni
umverkehR

Stimmen Sie den Zielsetzungen der Mobilitätsbon-Initiative zu?



Soll der Bund Nachtzüge vermehrt finanziell unterstützen?



© mobilitaetsbon.ch

Die Bevölkerung unterstützt die Mobilitätsbon-Initiative und wünscht sich mehr finanzielle Unterstützung des Bundes für Nachtzüge.

mobilitaetsbon.ch

Genève

Aéroport de Genève : le TAF donne la priorité au modèle low cost au détriment de la santé de la population et de l’environnement

Le 9 octobre dernier, le Tribunal administratif fédéral (TAF) a rejeté le recours des riverains, des associations et des communes contre le nouveau règlement d’exploitation de l’aéroport. Un recours au Tribunal fédéral est à l’étude.

C’est un dossier ouvert depuis plus de vingt ans. En 2006 déjà, la Commission de recours en matière d’infrastructures et d’environnement (CRINEN, aujourd’hui intégrée au TAF) demandait d’étudier un plafonnement des vols de nuit et une extension du couvre-feu. Cette décision n’a jamais été mise en œuvre. Au contraire, la fiche PSIA adoptée par le Conseil fédéral en 2018 vise 25 millions de passagers en 2030 et un vol toutes les 90 secondes. Le nouveau règlement d’exploitation de 2019 abandonne alors tout plafonnement des vols de nuit et toute extension du couvre-feu. Il fixe un bruit admissible permettant plus de 11’000 vols nocturnes par an, crée une nouvelle sortie rapide de piste pour augmenter la fréquence des vols et autorise de nouveaux long-courriers après 22 h. Approuvé par le DETEC en 2022, il a été attaqué au TAF par la CARPE, 23 autres associations, 21 communes et 103 riverains. Après quatre ans d’instruction, le tribunal vient de rejeter intégralement les recours.

Le modèle low cost érigé en intérêt public

Pour les recourants, le Tribunal a fait passer les intérêts commerciaux des compagnies avant la santé de la population, la préservation du climat et la valeur des territoires riverains. Alors que Genève Aéroport est dominé par le low cost et le voyage de loisir – à peine plus d’un passager sur dix voyage pour des raisons professionnelles –, le Tribunal a considéré ce modèle d’affaires comme un intérêt public prépondérant. Or les effets du bruit aérien sur la santé sont largement documentés : augmentation du risque cardio-vasculaire, dégradation de la santé mentale et troubles graves du sommeil. Les enfants payent un tribut particulièrement lourd : leur développement cognitif et leur concentration sont directement affectés. Selon les normes de l’OMS, plus de 180’000 personnes subissent quotidiennement des nuisances sonores excessives liées à l’aéroport.

Le bruit nocturne mal traité

Le TAF valide le système des quotas comme unique outil contre le bruit nocturne. Or les quotas ne visent que les décollages, et non les atterrissages tardifs, qui sont nettement plus nombreux. Depuis l’introduction de ce système en 2024, la quantité totale de vols de nuit n’a ainsi pas baissé.

La protection du climat ignorée

Après un nouvel été caniculaire, le TAF n’a pas jugé pertinents les effets de l’aviation sur le climat. Une position déconnectée des enjeux globaux : le trafic aérien demeure le seul secteur dont les émissions de gaz à effet de serre continuent d’augmenter fortement, annulant à lui seul les efforts considérables consentis dans les domaines du bâtiment, l’énergie et la mobilité terrestre. Le Tribunal n’a pas davantage pris en compte l’impact du bruit sur l’attractivité des quartiers et la valeur des biens, avec des effets directs tant pour les propriétaires que pour les collectivités publiques.

Un contexte inquiétant

Après la récente révision de la Loi sur la protection de l’environnement, qui permet de construire des habitations en zone de bruit aérien, et avant celle, en cours, de la Loi sur l’aviation, qui verrouille les horaires d’ouverture de l’aéroport, cet arrêt marque un pas supplémentaire vers la dégradation de la protection de la santé. Il va à l’encontre de la volonté populaire alors que, en 2019, le peuple genevois a accepté à 56 % l’initiative « Pour un pilotage démocratique de l’aéroport de Genève ».

Les associations, riverains et communes analysent actuellement la motivation de l’arrêt pour décider d’un éventuel recours au Tribunal fédéral.

Jérôme Strobel
Président de la CARPE

Basel-EuroAirport

Es entsteht der Eindruck, dass sich der EuroAirport immer mehr Übertretungen erlaubt, frei nach dem Motto: «Keine Vereinbarung und keine Vorschrift ist zu verbindlich, um nicht gebrochen zu werden.» Es überrascht nicht, denn während sich elsässische und badensische Magistraten für die Interessen ihrer Bevölkerung in Flughafennähe einsetzen, halten die Basler und Baselbieter Regierung und Bundesbern still, und dies, obwohl auf Schweizer Territorium ein Vielfaches mehr Anrainer*innen von Überflügen in tiefer Flughöhe betroffen sind als im angrenzenden Ausland.

Seit Jahren fordern alle drei Anrainerverbände eine raschere Veröffentlichung der Flugbetriebsstatistiken, und seit Jahren gelobt der EAP Besserung. Stand des Webreportings am 15. Oktober 2026: Zahlen ausgewiesen bis Ende Mai. Der EAP erlaubt sich 4½ Monate Rückstand im digitalen Zeitalter!

Einzig die Statistik zu den Südlandungen ist aktueller: Per Ende August betrug die Quote für die ersten acht Monate 21.4 %. Seit März wurde die in einem binationalen Abkommen vereinbarte monatliche Limite von 8 % mindestens um das Doppelte bis zum Fünffachen überschritten. Es ist absehbar, dass 2026 auch die ultimative Grenze von 10 % Südlandungen zum fünften Mal in Folge deutlich überzogen wird.

Das französisch bestellte Tower-Personal wechselt auf Südlandungen, sobald die Rückenwindkomponente 5 kn erreichen könnte. Die vom EAP veröffentlichten Winddaten von MeteoFrance bzw. seine daraus berechneten Rückenwindkomponenten sind jedoch vielfach nicht nachvollziehbar: Selbst bei weiten Windfächern wird nicht auf den Mittelwert der Windrichtung abgestellt, sondern der nächstgelegene Randwert stark gewichtet. Oft differieren die Werte erheblich von jenen, die **windfinder.com** von der EAP-Windstation veröffentlicht.

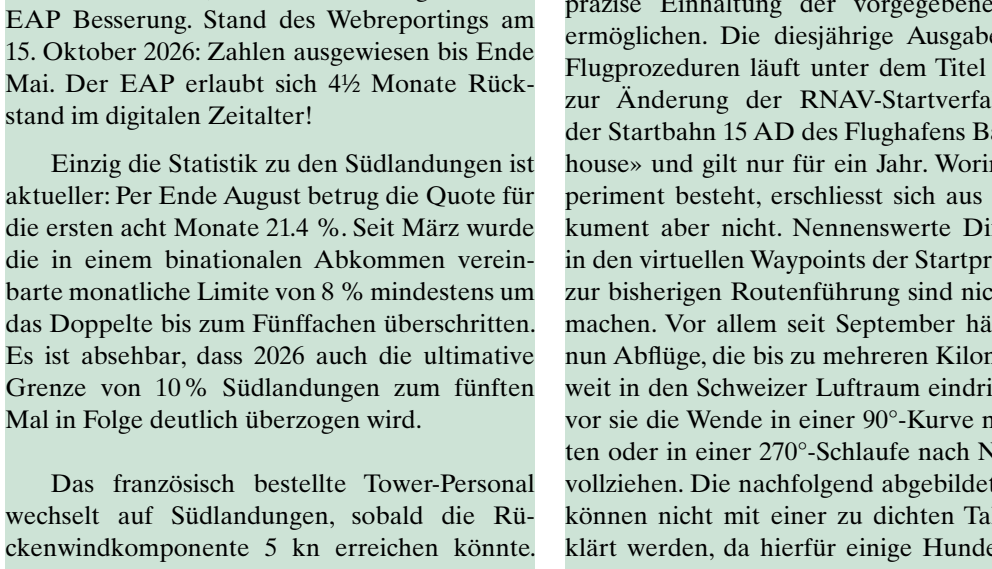
Beispiel: Sonntag, 11. Oktober 2026, 13:15-16:15 h: Der EAP publiziert Winddaten mit einer mittleren Windrichtung von ±270° und einer Fächerbreite von 230°-330° (die Piste liegt in der Achse von 330°) und Windstärken von 7-10 kn, woraus er Rückenwindkomponenten von 0-9 kn errechnet – und vollzieht 28 Südlandungen. Für den gleichen Zeitraum gibt windfinder.com für die EAP-Messstation Nordwind von 14°-15° an mit einer Windstärke von 1.9 kn.

Es drängt sich die Frage auf, ob die Südlandequote bewusst gepusht wird, um dem Wunsch der Franzosen Nachdruck zu verleihen, die zwischenstaatliche Vereinbarung zu lockern, was zu mehr Spielraum im Flugbetrieb und zu einer weiteren Lärmminderung auf französischer Seite führen würde – zu Lasten des am dichtesten besiedelten Gebiets um Basel.

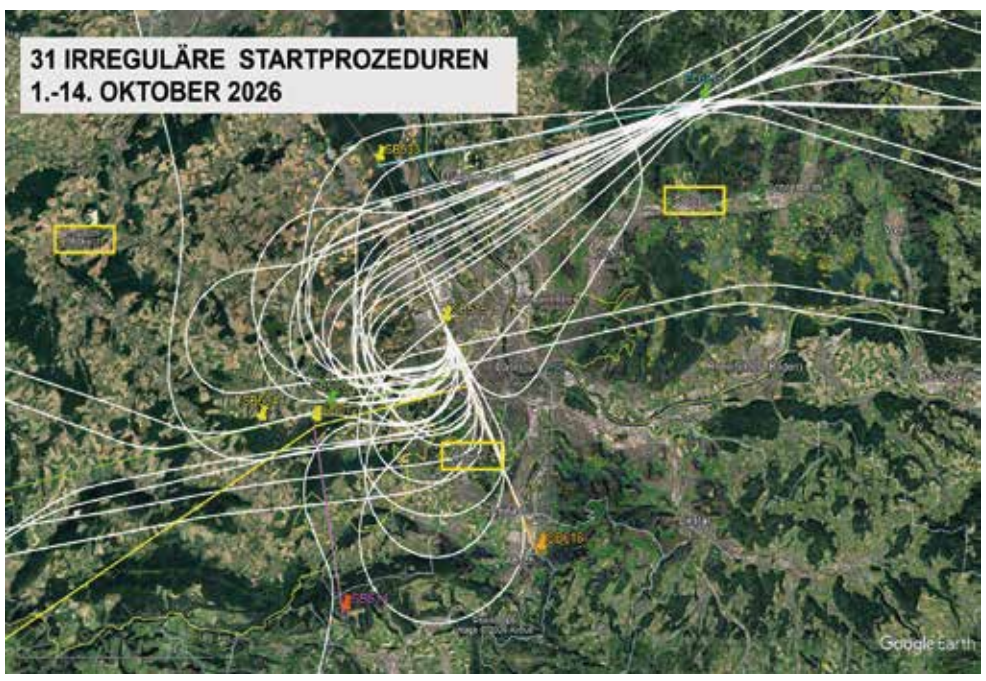
Merkwürdigkeiten häufen sich in letzter Zeit auch bei den Starts in südlicher Richtung. Hierfür bestehen sechs flächendeckend satellitengesteuerte RNAV-Prozeduren, die eine präzise Einhaltung der vorgegebenen Route ermöglichen. Die diesjährige Ausgabe zu den Flugprozeduren läuft unter dem Titel «Versuch zur Änderung der RNAV-Startverfahren auf der Startbahn 15 AD des Flughafens Basel-Mulhouse» und gilt nur für ein Jahr. Worin das Experiment besteht, erschliesst sich aus dem Dokument aber nicht. Nennenswerte Differenzen in den virtuellen Waypoints der Startprozeduren zur bisherigen Routenführung sind nicht auszumachen. Vor allem seit September häufen sich nun Abflüge, die bis zu mehreren Kilometern zu weit in den Schweizer Luftraum eindringen, bevor sie die Wende in einer 90°-Kurve nach Westen oder in einer 270°-Schlaufe nach Nordosten vollziehen. Die nachfolgend abgebildeten Starts können nicht mit einer zu dichten Taktung erklärt werden, da hierfür einige Hundert Meter seitliche Abweichung von der Ideallinie ausreichen. Gewitter fanden im genannten Zeitraum auch keine statt, die unübliche Ausweichrouten erfordert hätten. Im September wurden 23 und in den ersten 14 Tagen des Oktobers 31 abstruse Abflugverfahren registriert, die wohl vom Tower bewilligt worden waren.

Es ist haarsträubend, was sich die französische Flugüberwachung am EAP an Freiheiten herausnimmt und beschämend, was die untätige Politgilde beider Basel und vom Bund ihrer Bevölkerung zumutet.

Katrin Joos Reimer
Schutzverband Nordwestschweiz



Es stellt sich die Frage, was der Sinn dieser nach Süden oder Westen erweiterten Startrouten ist, wenn der anzusteuernde Waypoint für die Prozedur ELBEG-8B im Osten liegt. Nebst der noch grösseren Anzahl Anwohner*innen, die durch Fluglärm belastet werden, verlängert sich dadurch auch die zurückgelegte Wegstrecke um etliche Kilometer.



Die Zeit drängt

Eine aktuelle Studie zeigt, weshalb es zentral ist, ein CO_2-Budget festzulegen. Um die Klimaziele zu erreichen, müssen wir unsere Politik daran auszurichten.

Die Flugbranche muss drastische Massnahmen ergreifen, um sich den Klimazielen anzupassen. In der FLAB 1/2026 haben wir aufgezeigt, dass die zur Herstellung alternativer Brennstoffe notwendigen Ressourcen und Energien nicht ausreichen. Eine aktuelle Analyse des europäischen Dachverbandes Transport & Environment (T&E) geht die Frage unter einem anderen Blickwinkel an: jenem des CO_2-Budgets.

Um die globale Erwärmung unter einer bestimmten Grenze zu halten, darf die Menschheit nur noch eine begrenzte Menge an Treibhausgas emittieren. Mit diesem Ansatz des «CO_2-Budgets» wird aus einem weit entfernten Ziel – dem Erreichen der CO_2-Neutralität im Jahr 2050 – eine konkrete Frage: Wieviel dürfen wir bis dann noch emittieren?

Flughäfen über dem Budget

T&E hat diese Logik auf zwanzig Flughäfen in zehn Ländern Europas und der Schweiz angewandt. Die Studie stützt sich auf das weltweit verfügbare CO_2-Budget von 2023 bis 2050, das mit einer Begrenzung der Erwärmung auf 1,7 °C vereinbar ist. 2,4 Prozent dieses Budgets werden dem Luftverkehr zugewiesen. Das entspricht dem Anteil des Bereichs an den CO_2-Emissionen von 2019. Das Budget wird dann auf die Länder gemäss ihren Emissionen von 2019 und weiter auf die Flughäfen gemäss deren Gewicht in den jeweiligen nationalen Emissionen des Luftverkehrs verteilt.

Die Ergebnisse sprechen für sich. Werden die aktuellen Wachstumspläne der Branche umgesetzt, hätte der Luftverkehr auf europäischer Ebene sein CO_2-Budget bereits 2033 aufgebraucht. Das trifft auch auf die Schweiz zu. Die Flughäfen Genf und Zürich hätten 2050 ihr Budget um das 2,3-Fache überschritten. Um innerhalb der Budgetgrenzen zu bleiben, müssten ihre Emissionen jährlich um 10 Prozent sinken. Aktuell nehmen sie aber weiter zu.

Diese Ergebnisse sind umso besorgniserregender, als die getroffenen Annahmen günstig für die Luftfahrt sind. Die Studie berücksichtigt die CO_2-unabhängigen Klimaeffekte des Flugverkehrs nicht. Bei den nachhaltigen Treibstoffen geht sie von optimistischen Szenarien aus und setzt auf eine bessere Effizienz der Flugzeuge.

Budget vor Wachstum

T&E fordert, dass jeder Flughafen über ein mit dem Pariser Klimaabkommen vereinbares Klimabudget verfügt und seine Kapazitäten, insbesondere die verfügbaren Zeitfenster, dieser Grenze angepasst. Der Ansatz kehrt die aktuelle Logik um: Statt das Verkehrswachstum zu prognostizieren und dann zu schauen, wie man die Emissionen senken kann, geht es zuerst darum, die verfügbare CO_2-Menge zu bestimmen und dann den Flugverkehr innerhalb dieses Rahmens zu organisieren.

Über die Methodik der Studie lässt sich streiten. Sie begünstigt Ländern, die bereits heute viel Flugverkehr haben. Und sie verzichtet darauf, eine stärkere Reduktion des Anteils an den CO_2-Emissionen zu verlangen. Sie zeigt jedoch, dass das CO_2-Budget ein wesentliches Instrument ist, um zu bestimmen, ob unsere Klimapolitik – im Luftverkehr wie in anderen Bereichen – wirklich mit unseren Verpflichtungen vereinbar ist.

Für die Schweiz ist die Frage von besonderer Bedeutung. 2024 hat der europäische Gerichtshof für Menschenrechte namentlich die Unzulänglichkeiten der Schweiz bei der Senkung ihrer Emissionen und der Quantifizierung der noch zulässigen Emissionen hervorgehoben.

Ansätze sind vorhanden

Je stärker die Emissionen heute steigen, desto schneller müssen sie morgen sinken, was den Übergang erschwert und verteuert. Zudem wird jede Tonne, die der Luftverkehr über seinem Budget ausstösst, zusätzliche Senkungen in anderen Bereichen wie der Landwirtschaft oder der Industrie erfordern.

Beispiele gibt es bereits: In Grossbritannien sieht der Climate Change Act CO_2-Budgets vor, die den internationalen Luftverkehr einschliessen. Frankreich legt seinerseits einen Emissionspfad für den Luftverkehr fest. Ansätze, an denen sich die Schweiz orientieren könnte, um ihren Flugverkehr auf einen mit den Klimazielen kompatiblen Kurs zu bringen. ■

Yves Chatton, Projektleiter Verkehrspolitik
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Neue Fakten zu Elektro-Schulungsflugzeugen für Kurzstrecken

Die Arbeitsgruppe Regionalflugplätze von KLUG beschäftigt sich derzeit mit den ermutigenden Entwicklungen bei elektrischen Flugzeugen (E-Flugzeugen) für Kurzstrecken. Besonders interessant sind diese Flugzeuge für den Einsatz in Flugschulen.

Während das BAZL das Potenzial von E-Flugzeugen kleinredet, subventioniert die EU in Frankreich mit rund 700 Millionen Euro die Entwicklung eines leichten E-Fliegers. Bereits im nächsten Jahr soll eine Fabrik mit rund 3000 Angestellten entstehen. Das Ziel: rein elektrische Flieger der Kategorie 600 bis 800 kg, CO_2-frei und mit besonders lärmarmen Propellern. Die Firma erhält bereits verbindliche Bestellungen von Flugschulen aus Europa – bislang allerdings noch nicht aus der Schweiz.

Die Idee von KLUG ist nun, die Regionalflugplätze und andere kleinere Flugplätze mit Flugschulen zu motivieren, rasch auf E-Flieger umzusteigen. Ein freiwilliger Ersatz alter Benzinflieger könnte Jahrzehnte dauern. Wenn jedoch möglichst viele Flugplätze und Flugschulen den Umstieg aktiv vorantreiben, könnte sich die Situation deutlich schneller verändern.

Ein Beispiel gibt es bereits: Auf dem Flugplatz Schänis SG wird die Ausbildung mit E-Flugzeugen angeboten – und dies sogar zu einem tieferen Preis als mit herkömmlichen Flugzeugen.

Momentan sammeln wir konkrete Erfahrungen und fundierte Argumente für eine raschere und umfassende Umstellung auf E-Flugzeuge. Dies zugunsten der lärmgeplagten Anwohnenden und dem Klimaschutz, wo immer dieser ohne Widerstand einer benzingläubigen Bevölkerungsmehrheit möglich ist.

Wir können es uns nicht leisten, noch Jahrzehnte zu warten! Jeder Beitrag zählt! ■

Reiner Bernath
VgFG (Vereinigung gegen Fluglärm Grenchen)



Velis-Electro-Flugzeug in Schänis im Einsatz

Alpenregion

Protestmarsch gegen eine Stationierung des F-35 in Meiringen/Unterbach

Am Montag, 19. Oktober 2026, treffen sich um 19.00 Uhr in Unterbach, Gemeinde Meiringen, mehrere hundert Anwohner und Anwohnerinnen des Militärflugplatzes Meiringen, um ihren Widerstand gegen eine Stationierung des F-35 zu manifestieren. In diesem engen Talkessel, man stelle sich eine Badewanne vor, kann der Lärm des lautesten Kampfjets der Welt nicht fliehen. Im Gegenteil, dieser wird von den steilen Hängen und den Felswänden zurückgeschlagen und macht den Lärm noch unerträglicher. Zudem ist bekannt, dass die F-35 wegen der alpinen Topographie in Meiringen nur mit Nachbrenner starten können, was den lautesten Kampfjet der Welt noch lauter macht. Die Interessegemeinschaft für weniger Fluglärm in der Alpenregion (IGF) geht aufgrund von eigenen Messungen sowie Messdaten aus anderen Ländern und den beschriebenen Umständen auf dem Flugplatz Meiringen davon aus, dass ein F-35 rund 10 Dezibel lauter sein wird, als der heute schon sehr laute FA-18. Dies bedeutet, dass der Start eines F-35 doppelt so laut ist wie ein heutiger FA-18 Start. Bei über 120 Dezibel wird die Schmerzgrenze für uns Menschen massiv überschritten. Die Folgen für Mensch und Tier sind zunehmende gesundheitliche Probleme.

Wie soll man insbesondere Kinder, ältere Menschen und Kranke, die rund um den Flugplatz leben, vor diesen Lärmbelastungen schützen? Dies ist schlicht nicht möglich. Für alle Lebewesen in unserem Bergtal sind solche Lärmbelastungen in keiner Weise zu rechtfertigen, gar unzumutbar. Eine Stationierung des F-35 in einer ähnlichen alpinen Topographie wie im Haslital gibt es weltweit nirgends. Für die Teilnehmenden am Schweigemarsch ist die Stationierung einer F-35 Staffel auf dem Flugplatz Meiringen schlicht keine Option.

Nationalrätin Ursula Zybach bemängelt in ihrem Referat die fehlenden Lärmmessungsgrundlagen, die bei einem solch gigantischen Anschaffungsprojekt eine absolute Pflicht sein müssten. Sie engagiert sich im Nationalrat für die betroffene Bevölkerung und fordert deutlich bessere Ersatzmassnahmen. Weiter ist sie beeindruckt von der guten Zusammenarbeit bei den gemeinsamen Sitzungen der Behörden der betroffenen Gemeinden.

Der Präsident des IGF, Peter Michel, weist auf Ungereimtheiten in den Aussagen des VBS hin. Dieses behauptet, der F-35 sei nur drei Dezibel lauter als der F/A-18 – also kaum wahrnehmbar lauter. Gleichzeitig sollen mit dem F-35 die Flugbewegungen halbiert werden. Dadurch würde der berechnete Lärm gemäss Lärmschutzverordnung um drei Dezibel sinken. Nach dieser Rechnung müsste der Lärm insgesamt gleichbleiben: drei Dezibel mehr wegen des lauteren Flugzeugs, drei Dezibel weniger wegen der halbierten Flugbewegungen. Auf der im Frühjahr 2026 veröffentlichten Lärmmesskarte für das Planungsgenehmigungsverfahren steigt der ausgewiesene Lärm am Ort X jedoch trotzdem um 5-6 Dezibel an. Der Grund dafür ist folgerichtig bei der Lautstärke des F-35 zu suchen. Ohne Lärmmessungen zum F-35 offen zu legen, behauptet das VBS gebetsmühlenartig nach wie vor, der F-35 sei nur 3 Dezibel lauter als der FA-18. Peter Michel sieht in den nicht deckungsgleichen Aussagen des VBS einen klaren Widerspruch.



Protestmarch am 19.10.2026

Dieses Beispiel zeigt auf, dass bei der Kommunikation des VBS etwas nicht stimmt, denn der F-35 ist deutlich lauter als vom VBS behauptet. Die Anzahl Flugbewegungen beim F-35 müssten nochmals zweimal halbiert werden, damit der berechnete Lärm den heutigen Stand erreichen würde. Dies ergibt sich aus der aktuellsten Lärmmesskarte und den Aussagen des VBS.
Eine junge Mutter aus Unterbach, Gemeindegebiet Meiringen, beschreibt die grosse Schwierigkeit, ihre Kinder im Alltag bei den Starts der FA-18 zu schützen. Sie hat bisher keine Lösung gefunden. Eine riesige Herausforderung seien die Nachtflüge. Starts um 20.00 oder 21.00 Uhr, wenn die Kinder schlafen und dann aus dem Schlaf gerissen werden, bereiten ihnen Sorgen, denn das Wiedereinschlafen der Kinder sei häufig eine subtile und aufwändige Angelegenheit.

Doris Heiniger
IGF Alpenregion

Zürich

Wenn am Flughafen Zürich um 23 Uhr noch nicht Ruhe ist

Für die einen endet der Tag um 23 Uhr, für andere beginnt dann die Frage: Wann wird es endlich ruhig? Die kantonale Volksinitiative Flughafen-Nachtruhe-Initiative will die Nachtruhe am Flughafen Zürich verbindlicher machen. Sie fordert klare Regeln für Starts und Landungen in der Nacht, weniger Ausnahmen und mehr Transparenz darüber, wann und warum nach 23 Uhr noch geflogen wird.

Am Flughafen Zürich gilt heute grundsätzlich eine siebenstündige Nachtruhe von 23 Uhr bis 6 Uhr. Die Initianten kritisieren jedoch, dass trotzdem täglich Flugbewegungen nach 23 Uhr stattfinden und damit viele Menschen im Kanton Zürich vom Fluglärm betroffen sind.

Die Initiative will deshalb eine klare Grenze: Zwischen 23 Uhr und 6 Uhr sollen keine Flugzeuge mehr auf der Piste starten oder landen.
In schwierigen Ausnahmesituationen sollen in Einzelfällen Flüge bis Mitternacht möglich sein.

Eine kurzfristige technische Panne an einem einzelnen Flugzeug soll dagegen nicht genügen, um das Nachtflugverbot aufzuheben.

Ein weiterer Punkt betrifft die Transparenz: Wenn gegen die Nachtruhe verstossen wird, soll der Flughafen spätestens am folgenden Werktag öffentlich informieren, was passiert ist und welche Ausnahme dafür geltend gemacht wird.

Auch die Zahl der vom Fluglärm stark gestörten Menschen soll stärker beachtet werden. Der Kanton soll dafür einen Richtwert festlegen und die Entwicklung jährlich beobachten und über ergriffene Massnahmen Rechenschaft ablegen.

Und auch beim Wachstum des Flughafens setzt die Initiative eine Marke: Werden 320‘000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht, soll der Kantonsrat darüber beraten, ob die Zahl der Flüge begrenzt werden soll.

Damit geht es bei der Flughafen-Nachtruhe-Initiative um mehr als einzelne verspätete Maschinen. Im Zentrum steht die Frage, wie verbindlich die Nachtruhe am Flughafen Zürich sein soll – und wie viel nächtlicher Flugverkehr der Bevölkerung zugemutet werden soll.

Ergänzung: Die Flughafen-Nachtruhe-Initiative, im Kanton Zürich eingereicht (am 28. Mai 2024 von der kantonalen Verwaltung für gültig erklärt / im Kantonsrat war sie das Geschäft Nr. 5996, Gesetz Nr. 748.1), sollte das Flughafengesetz des Kantons Zürich verschärfen bezüglich Nachtruhe.
Das Bundesgesetz über die Luftfahrt (SR 748.0 Luftfahrtgesetz, LFG) ist Bundessache und nicht betroffen, wirkt sich aber sehr wohl aus und zeigt die Beschränktheit der Zürcher Gesetzgebung.

Nachtruhe oder Wirtschaftsinteressen ?

Ein Manager der Flughafen Zürich AG warnte vor Folgen für den Drehkreuzbetrieb und die internationalen Flugverbindungen. Insbesondere Langstreckenflüge nach Asien, Südamerika und Afrika könnten wegfallen. Dadurch könnten auch europäische Anschlussverbindungen verloren gehen. Zudem befürchtete er wirtschaftliche Einbussen und den Verlust von Arbeitsplätzen.

Ein Rechtsgutachten, das im Auftrag des Vereins Pro Flughafen erstellt wurde, kommt zum Schluss, dass die Initiative gegen das Bundesrecht verstosse. Sie widerspreche den geltenden Vorgaben für den Flughafenbetrieb und greife zudem in die Zuständigkeiten der Flughafen-Aktiengesellschaft ein. Deshalb hält der Gutachter die Initiative für ungültig.
Frage: Sind Sie der Ansicht, dass der Flughafen Zürich, mit seinem hohen Gewinn, von einem privaten Verein in der Abwehr einer Volksinitiative unterstützt werden muss ?

Schlussakkord:
Die Initiative wurde im Kantonsrat Zürich am 15. Juni 2026 mit 171 Nein zu 5 Ja-Stimmen leider deutlich abgelehnt. Später wurde die Initiative zugunsten eines Gegenvorschlages zurückgezogen.

Mehr Schutz vor Fluglärm – auch ohne Nachtflugverbot

Der Zürcher Kantonsrat will den Fluglärmschutz akzentuieren. Im Zentrum stehen weniger verspätete Flüge, höhere Lärmgebühren und mehr Transparenz bei späten Starts und Landungen.
Der Zürcher Kantonsrat will den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm verstärken. Er stimmte am 15. Juni 2026 der Vorlage 5996a, einem Gegenvorschlag zur Flughafen-Nachtruhe-Initiative, ursprünglich aus Kreisen der GLP, zu, dieser nimmt den Regierungsrat stärker in die Pflicht und soll insbesondere verspätete Flüge nach 23 Uhr reduzieren.

Konkret sollen die Lärmgebühren während der Zeit des Verspätungsabbaus zwischen 23 und 23.30 Uhr künftig progressiv steigen. Damit sollen verspätete Starts und Landungen auch aus wirtschaf tlichen Gründen möglichst vermieden werden.

Zudem soll der Flughafen künftig zeitnah über die Gründe informieren, wenn die Nachtflugordnung nicht eingehalten wird. Die Öffentlichkeit soll damit besser nachvollziehen können, weshalb es nach 23 Uhr zu Flugbewegungen kommt.

Auch die politische Kontrolle wird ausgebaut: Der Regierungsrat soll dem Kantonsrat künftig jährlich nicht nur über die Entwicklung des Fluglärms, sondern auch über die Einhaltung der Nachtflugordnung Bericht erstatten.

Auslöser der Vorlage ist die «Flughafen-Nachtruhe-Initiative», der leider nicht zugestimmt wurde. Der Gegenvorschlag übernimmt aber zentrale Anliegen der Initiative – insbesondere den Wunsch nach mehr Schutz vor nächtlichem Fluglärm – in einer Form, die nach Einschätzung der Urheber des Gegenvorschlages innerhalb der kantonalen Zuständigkeiten umsetzbar ist.

Ein vollständiges Nachtflugverbot kann der Kanton allerdings nicht selber beschliessen. Die entscheidenden Kompetenzen für die Betriebszeiten des Flughafens liegen beim Bund.

Die Kommission setzt deshalb auf konkrete Massnahmen innerhalb des kantonalen Handlungsspielraums: weniger verspätete Flüge, höhere Gebühren für Lärm in den Randzeiten, mehr Information und eine regelmässige politische Kontrolle.
Diesem Gegenvorschlag wurde am 15.06.2026 im Zürcher Kantonsrat mit 105 JA und 71 NEIN-Stimmen zugestimmt.

Was noch zu sagen ist

Die Swiss hatte im Sommer 2026 eine Pünktlichkeitsrate von etwa 60 Prozent.
War da nicht ein grosser ÖPNV/ÖPFV-Konzern, der grössenordnungsmässig etwa gleichauf ist?

Auch bei Skyguide kam es zu Störungen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob die Hardware und die Software den heutigen Anforderungen weiterhin optimal entsprechen

Wir werden noch sehen, wie viele Flugzeuge der Lärmklasse I nach 23 Uhr starten und die höheren Lärmgebühren zahlen.

Zur Beratung des Geschäfts Nr. 25.086 Luftfahrtgesetz am 18.06.2026 im Nationalrat kann auf www.parlament.ch ein amtliches Bulletin der FDP eingesehen werden.

Bemerkung: Vielleicht machen Sie sich selbst ein Bild davon, wie in diesem Bulletin die vielschichtigen Interessen dargestellt werden, die bei der Änderung des Luftfahrtgesetzes auf dem Spiel stehen.

Weiss noch jemand, wie Flugscham zu buchstabieren ist und was das bedeutet?

Wir nahmen zur Kenntnis, dass die Produktionsmengen von SAF (Sustainable Aviation Fuel) mit der geplanten Erhöhung der vorgeschriebenen SAF-Beimischungin den nächsten Jahren Schritt halten wird, gemäss den Aussagen der Firma Synhelion und anderen.

Zum revidierten CO_2-Gesetz, das im Jahre 2021 abgelehnt wurde.
Möchten wir uns die Argumente von 2021 vergegenwärtigen, dass die Preise für Flugreisen steigen würden und dass sich wenig begüterte Familien keine Flugreisen zu Verwandten leisten könnten, wenn wir uns die weit höheren Preise von heute, ohne CO_2-Steuer, vor Augen führen?

Es bleibt die Frage, inwieweit der Verwaltungsrat und die operative Führung von Swiss Helicopter über die hohe Anzahl der Starts und Landungen auf dem Heliport Gsteigwiler informiert waren.
Zudem nehmen wir zur Kenntnis, dass sich das BAZL bei seiner Beurteilung, ob die Grenzen der Betriebsbewilligung eingehalten wurden, möglicherweise nur auf die Meldungen des Flughafenbetreibers gestützt hat. Es stellt sich daher die Frage, ob diese Informationsgrundlage für eine umfassende Beurteilung durch diese Aufsichtsbehörde ausreichend war.

Rolf Wyder
FAIR in AIR

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 Zivilflugplatz 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

KLUG CESAR COTAS
Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

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 2/2026 (34. Jahrgang FLAB SSF)
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