

**KLUG
CESAR
COTAS**

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

FLAB

Flughafen Zürich
Pistenverlängerung / Seite 2

FRISCHE
LUFT
ALS
BÜRGERRECHT

Editorial

Wie weiter nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes?

Nein, der 21. Juni 2021 war definitiv kein guter Sonntag. Die Umfragen haben das Unheil zwar angekündigt, trotzdem war es sehr bitter, als das Ergebnis klar war: Das CO₂-Gesetz wurde vom Volk verworfen. Trotz Ablehnung des neuen CO₂-Gesetzes hat sich die Schweiz aber den Klimazielen von Paris verpflichtet. Es muss also auch jetzt dringend weitergehen in Sachen Klimaschutz. Nachbefragungen zur Abstimmung haben ergeben, dass nicht die Flugticketabgabe zum Absturz des CO₂-Gesetzes geführt hat. Hauptgrund dafür war vor allem die Angst vor der Erhöhung des Benzinpreises. Zudem war das «Potpourri» an verschiedenen Themen und Handlungsfelder wohl zu gross. Das hat zu einer heterogenen, aber leider breiten Ablehnungsfront geführt. Klar ist, dass der Flugverkehr weiterhin zu den grössten CO₂-Emittenten gehört und dass weiterhin Handlungsbedarf besteht. Die EU-Kommission hat dazu neue Klimamassnahmen vorgeschlagen, das sogenannte «Fit for 55»-Programm. Mehr zum Inhalt dieses Programms in dieser FLAB-Ausgabe. In der Schweiz müssen wir unserer Klimapolitik hinsichtlich des Luftverkehrs neuen Schub zu verleihen. Daher werden sich die Mitgliedsorganisationen der KLUG einmal im Herbst treffen, um gemeinsame Forderungen zu definieren.

Ungeachtet der Klimakrise und auch ungeachtet der momentan schwierigen Situation der Luftfahrt, will die Flughafen Zürich AG ernst machen: Die Pisten am Flughafen Klotten sollen verlängert werden. Das Projekt liegt schon lange in der Schublade, nun ist der langwierige politische Prozess angestossen worden. Nach dem Kantonsrat wird zum Schluss das Zürcher Volk über die Pistenverlängerungen entscheiden können. Der Flughafen Zürich will seine Pisten vorwiegend mit dem Argument der Sicherheit verlängern. Die Fluglärmmorganisationen im Kanton Zürich sind sich nicht einig, ob dieses Projekt unterstützenswert ist oder nicht. Fest steht jedoch, dass Pistenverlängerungen nicht dazu dienen dürfen, die Kapazität des Flughafens Zürich zu erhöhen. In dieser FLAB-Ausgabe werden darum beide Ansichten beleuchtet. Die Diskussionen über dieses Projekt werden uns noch eine ganze Weile begleiten.



Priska Seiler Graf
Nationalrätin
Co-Präsidentin KLUG

10.7.2021

Wie weiter nach dem Nein zum CO₂-Gesetz?

Für die Koalition KLUG ist klar: Mit dem Nein zum CO₂-Gesetz wurde der Klimaschutz nicht infrage gestellt. Wir werden uns weiterhin für einen klima-, umwelt- und menschenverträglichen Luftverkehr einsetzen.

Mit der Ablehnung des CO₂-Gesetzes am 13. Juni hat die Klimapolitik der Schweiz, auch hinsichtlich der Massnahmen im Luftverkehr, einen herben Rückschlag erlitten. Mit einer Lenkungsabgabe auf Flugtickets hätte eine erste wirksame Klimamassnahme für die umweltschädlichste Branche unseres Landes eingeführt werden können. Wie geht es nun weiter? Die Antwort gibt uns vielleicht Europa.

Kein Ehrgeiz mehr in Bern

Die Analysen nach der Abstimmung zeigten zwar, dass das CO₂-Gesetz nicht wegen der Flugticketabgabe abgelehnt wurde. Doch diese Botschaft ist leider nicht im Parlament angekommen, das offenbar jeden Ehrgeiz in Sachen Klimapolitik verloren hat. In der Herbstsession lehnte die Mehrheit der Parlamentarierinnen und Parlamentarier 9 Standesinitiativen ab, die die Einführung einer Flugticketabgabe oder einer Kerosinsteuer forderten.

Der Bundesrat wird seinerseits bis Ende Jahr einen neuen Gesetzesentwurf vorlegen, der die zukünftige Klimapolitik der Schweiz definiert. Doch der Flugverkehr wird nur soweit davon betroffen sein, dass die Fluggesellschaften verpflichtet werden, eine gewisse Menge nachhaltiger Treibstoffe zu verwenden und eventuell

die Herstellung synthetischer Treibstoffe finanziell zu unterstützen. Als alleinige Massnahmen werden diese Vorschläge bei weitem nicht ausreichen, um die Emissionen des Luftverkehrs rasch zu senken. Dieser dürfte sein Vor-Corona-Niveau in den nächsten zwei bis drei Jahren wieder erreichen. Beim gegenwärtigen Stand der Dinge wird es der Schweiz nicht gelingen, ihre Klimaziele mit dem Luftverkehr auch nur halbwegs in Einklang zu bringen.

Die EU wird zur Vorreiterin

Vielleicht lässt sich die Schweiz aber von der Europäischen Union inspirieren: Einige Wochen nach der Ablehnung des CO₂-Gesetzes hat die Europäische Kommission eine Reihe von Massnahmen vorgeschlagen, welche die ihre Emissionen um 55% gegenüber 1990 reduzieren sollen. Drei dieser Massnahmen betreffen auch die Luftfahrt. In erster Linie ist vorgesehen, ab 2023 schrittweise eine Kerosinabgabe für innereuropäische Flüge innerhalb der EU einzuführen. Die Einführung soll über zehn Jahre geschehen.

Daneben setzt die Kommission – ebenso wie der Bundesrat – auch auf nachhaltige Treibstoffe. So schlägt sie vor, dass bis 2030 weiterentwickelte Biotreibstoffe und künstliches erneuerbares Kerosin mindestens 5% des in europäischen Flughäfen verkauften Treibstoffs ausmachen sollen. Diese Treibstoffe können zwar eine wichtige Rolle für die Dekarbonisierung der Luftfahrt spielen, doch ihre Wirksamkeit hängt von den Herstellungskriterien ab.

Schliesslich will die Kommission das EU-

Emissionshandelssystem (EHS) revidieren. Dieser Markt ist mit dem schweizerischen Emissionshandelssystem verknüpft. Dies ermöglicht Fluggesellschaften und anderen Unternehmen, mit Emissionszertifikaten zu handeln, während die verfügbare Emissionsmenge jedes Jahr abnimmt. Bisher war dieser Markt allerdings wenig wirkungsvoll, denn Interkontinentalflüge werden nicht berücksichtigt und eine grosse Menge der Emissionen – 2019 fast die Hälfte – wird gratis zugeteilt. Die Europäische Kommission will das korrigieren, indem sie Gratisanteile ab 2027 stoppt. Umgekehrt will sie die Interkontinentalflüge leider weiterhin vom EHS ausnehmen.

Die verschiedenen Massnahmen werden in den nächsten Monaten im Europäischen Parlament diskutiert. Auch wenn es Mängel gibt sind doch die Massnahmen ein wichtiger Schritt für den Klimaschutz. Und wir können auf die Umweltorganisationen zählen, die alles unternehmen werden, um die Europäische Parlamentsabgeordneten zu überzeugen, möglichst weitgehende Beschlüsse zu fassen.

Das Engagement von KLUG geht weiter

In der Zeit bis zu den endgültigen EU-Entscheidungen könnte die Schweiz den europäischen Schwung nutzen, um ihrer Klimapolitik hinsichtlich des Luftverkehrs neuen Schub zu verleihen. Die Mitgliedsorganisationen der Koalition KLUG treffen sich diesen Herbst, um sich auf gemeinsame Forderungen festzulegen und den Druck auf das Parlament aufrecht zu erhalten.

Yves Chatton, Geschäftsführer der KLUG

Refus de la loi sur le CO₂: et maintenant?

Pour la coalition CESAR il est clair: le non à la loi sur le CO₂ n'était pas un rejet de la protection du climat. Nous continuerons à nous engager pour un transport aérien respectueux du climat, de l'environnement et de l'humain.

Le 13 juin dernier, la politique climatique de la Suisse a subi un revers cuisant, notamment pour le transport aérien. En effet, avec une taxe incitative sur les billets d'avion, une première mesure climatique efficace aurait pu être introduite pour le secteur le plus polluant de notre pays. Comment continuer maintenant? La réponse nous viendra peut-être de l'Europe.

Plus d'ambition à Berne

Les analyses effectuées après les votations ont montré que la loi sur le CO₂ n'a pas été rejetée à cause de la taxe sur les billets d'avion. Mais le message n'est malheureusement pas parvenu au parlement qui semble avoir perdu toute ambition en matière de politique climatique. Durant la session d'automne, la majorité des parlementaires ont rejeté neuf initiatives cantonales qui demandaient l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion ou d'une taxe sur le kérosène.

Du son côté, le Conseil fédéral proposera d'ici à la fin de l'année un nouveau projet de loi définissant la future politique climatique de la Suisse. Mais l'implication de l'aviation se limitera à obliger les compagnies aériennes à utiliser

une certaine quantité de carburants durables et d'éventuellement soutenir financièrement la production de carburants synthétiques. Appliquées seules, ces mesures ne suffiront de loin pas à réduire rapidement les émissions du trafic aérien qui devrait retrouver son niveau pré-Covid ces deux ou trois prochaines années. Dans l'état actuel, la Suisse ne parviendra pas à aligner le transport aérien avec ses objectifs climatiques.

L'UE veut aller de l'avant

C'est peut-être du côté de l'Union européenne que nous trouverons de l'inspiration. Quelques

Suite: en bas de la prochaine page →

Die geplante Pistenverlängerung am Flughafen Zürich

Aufgrund des Sicherheitsarguments sollen die Pisten am Flughafen Zürich verlängert werden. Die Fluglärmorganisationen sind sich uneinig, ob das Projekt unterstützt werden soll oder nicht. Nachstehend sind zwei Ansichten vorgestellt. Fest steht, dass die Pisten-

verlängerungen nicht zur Kapazitätserhöhung des Flughafens Zürich dienen dürfen. Das letzte Wort hat das Zürcher Volk.

Stellungnahme des Verein Fair in Air

Pistenausbau trotz Luftfahrtkrise

Sicherheit wird angeführt – Kapazitätserweiterung ist gemeint

Die Flugbranche ist bewegungsmässig auf dem Stand der 70er Jahre. Der Zürcher Kantonsrat beschliesst das Energie-Gesetz.

Und die Flughafen AG (FZAG), im Schlepptau der willige Zürcher Regierungsrat, will den unnötigen Pistenausbau. Argumentiert wird mit Sicherheit – Kapazitätserweiterung ist gemeint.

Wäre es Sicherheit, wäre sie mit dem Einrichten der Landungen aus Osten oder spätestens dem Ostkonzept verlangt worden!

2011 mit 279'000 Flugbewegungen war das bisherige Spitzenjahr; 2019 noch 275'400. Dies bei einer möglichen Kapazität von mindestens 320'000 Flugbewegungen.

Betrachtet man was in den letzten Jahren gebaut wurde und was noch geplant ist – auf die Realisierung wartet, sind die Pistenverlängerungen die letzten Bausteine zu einer massiven Kapazitätserweiterung! Gesamtinvestitionen 2.5 -3 Milliarden.

Der Flughafen CEO Widrig sprach, im Zusammenhang mit der derzeitigen Krise in der Luftfahrt, von einem Rückschritt um 10 Jahre. Mitten in der grössten Krise der Luftfahrt, soll in den Ausbau des Pistensystems investiert werden, welches heute für mindestens 20-30 Jahre mehr als genügend Kapazität ausweist.

Mehr Flugemissionen produzieren, statt endlich Verantwortung gegenüber der flugemissions-betroffenen Bevölkerung, der Umwelt und dem Klima zu übernehmen, frönen die Verantwortlichen der FZAG mit der willigen Zürcher Regierung noch immer dem Kapazitätsausbau – verlangen mit den Pistenverlängerungen noch mehr Bewegungen pro Betriebsstunde (heute 66, nachher 70). Erkennen den Trend zu Direktverbindungen und kleineren Flugzeugen nicht. Sind seit Jahren nicht wirklich willens, die Nachtruhe einzuhalten.

Der Missbrauch des sogenannten Verspätungsabbaus als Betriebszeitverlängerung zeigt die wahre Absicht der FZAG-Verantwortlichen. Noch mehr Flugbewegungen generieren. Die Lärmschutzverordnung wird schon heute nicht eingehalten. Die FZAG bemüht sich im Gegenteil, dass die Lärmschutzgrenzen zu Ungunsten der Bevölkerung verschoben werden. Mit noch mehr Fluglärm die betroffene Bevölkerung beläs-

tigen und damit Erkrankungen durch Flugemissionen hinnehmen.

Das heutige Pistensystem deckt alle Bedürfnisse der gesamten Region, sogar der Schweiz ab – nicht aber den Grössenwahn der FZAG-Verantwortlichen. Leider trägt die Zürcher Regierung die unnötige Erweiterung des Pistensystems kritiklos mit – unterstützt sie massiv. Auch hier ist das Wohl der Bevölkerung im besten Fall eine leere Phrase. Tritt die Zürcher Regierung in Sachen Flughafen auf, so performt sie wie eine Flughafenvertretung statt einer verantwortungsvollen Volksvertretung. Sie engagiert sich sehr einseitig für die Interessen der Flugwirtschaft und lässt hier das Gemeinwohl aussen vor.

Was jeweils die Versprechen der FZAG-Verantwortlichen wert sind, zeigt ein Blick in die Vergangenheit:

Bis zum frühmorgentlichen Südanflug wurde über den Osten angefliegen. Um 5:30 Uhr. Die Einwände der Region wurden abgetan mit «es sei wegen der betrieblichen Abläufe nicht möglich erst um 6:00 Uhr, zu landen». Kaum wurde wegen der Deutschen Verordnung auf Südanflug umgestellt, ging das problemlos ab 6:00 Uhr ...

Neuen Versprechen trauen wir aus Erfahrung nicht! Die Gesundheit und das Wohlergehen der von Flugemissionen betroffenen Bevölkerung wird von FZAG-Verantwortlichen bestenfalls mit Worten gewürdigt. Griffige Massnahmen werden umgehend bekämpft.

Die beiden Studien des Swiss Tropical and Public Health Institute, Basel (SIRENE-Studie, Fluglärm in der Nacht kann zum Herz-Kreislauf-Tod führen) zeigen, dass die durch Fluglärm belastete Bevölkerung dadurch krank wird oder gar Todesfälle die Folge sind.

Studien, die offensichtlich weder bei der Zürcher Regierung noch bei den FZAG-Verantwortlichen Veränderungen in ihrem Verhalten bezüglich Emissionsbelastung der betroffenen Bevölkerung ausgelöst haben. Veränderungen, dass die Nachtruhe ohne Wenn und Aber von 23:00 bis 06:00 Uhr eingehalten wird. Dass nach Notfallanflügen erst wieder nach Betriebsbeginn um 06:00 Uhr gestartet werden kann.

Die geplanten Pistenverlängerungen bekämpfen wir vehement!

Urs Dietschi, Fair in Air

Stellungnahme des Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN)

Der Regierungsrat Zürich hat einer Verlängerung von zwei Pisten am Flughafen Zürich zugestimmt. Es sollen ca. 250 Mio. CHF investiert werden, gemäss Flughafen für mehr Sicherheit und stabilerem Ablauf des Flugregimes.

Der Flughafen Zürich ist eine Aktiengesellschaft an welcher Stadt und Kanton Zürich, sowie institutionelle und private Anleger beteiligt sind. Für gewisse strategische Entscheide hat die Vertretung des Kantons in der Person der Volkswirtschaftsdirektorin – ein Vetorecht. Zur Ausübung desselben muss ihr die Kantonsregierung einen konkreten Stimmauftrag erteilen. Im Weiteren regeln Gesetze den Ausbau des Pistensystems. Das Gesetz besagt, dass für einen geplanten Pistenausbau ein fakultatives Referendum abzuhalten sei, egal ob der Kantonsrat einen entsprechenden Antrag gutheisst oder ablehnt. Dies bedeutet, dass die Zürcher Stimmberechtigten zum Pistenausbau immer das letzte Wort haben. Zu dieser Situation wird es bald kommen. Der Flughafen hat einen Antrag auf Pistenverlängerung der Pisten 28 und 32 gestellt. Die Kantonsregierung hat diesem zugestimmt, womit nun das Kantonsparlament darüber entscheiden muss. Gründe für diesen Ausbau sind gemäss Flughafen die Sicherheit, welche immer vorgeschoben wird, aber auch eine grössere Flexibilität und Stabilität des Flugbetriebs. Nach der Pistenverlängerung sollen alle Flugzeugtypen auf der Piste 28 landen können. Heute verlangen Piloten von grösseren Maschinen oftmals einen Anflug auf die längere Piste 34. Damit sollte nach dem Ausbau Schluss sein. Als Organisation, welche sich seit 18 Jahren gegen das durch Deutschland provozierte Überfliegen der Südregion wehrt, begrüssen wir im Prinzip diesen Ausbau, welcher den Süden und somit das am dichtesten besiedelte Gebiet von Fluglärm, Feinstaub und Flugrisiko entlasten könnte, wären da nicht diverse andere Faktoren, die es ebenfalls zu beachten gibt. So wird z.B. schon bei 5 Knoten Rückenwind von der Piste 28 auf die Piste 34 umgestellt. Zudem wird die Piste 28 nicht mit einem hochwertigeren ILS System ausgerüstet, gemäss Flughafen aus topographischen Gründen. Der VFSN weiss, dass die beiden Pistenverlängerungen im Endeffekt zu weniger Südüberflügen führen könnten. Anlässlich der entsprechenden Präsentation des Ausbauprojekts durch die Zürcher Volkswirtschaftsdirektion und den Flughafen, wie auch in der entsprechenden Dokumentation wird die Reduktion der Südüberflüge jedoch ausschliesslich im Konjunktiv erwähnt. Dies verunsichert! Verbindliche Aussagen fehlen. Es darf nicht sein, dass die Pistenverlängerungen im Rahmen der geplanten Weiterentwicklung des Flughafens (Gesamtprojekt) eine Kapazitätserhöhung und Nachteile bezüglich Lärmverschallung der Bevölkerung zur Folge haben, welche die positiven Effekte zu Nichte machen würden. So sind z.B. im SIL Südstarts vorgesehen. Gemäss SIL ist zu erwarten,

dass noch weitere Optimierungen des Pistensystems (baulich und betrieblich) in der Pipeline sind, die die Situation für die Bevölkerung im Süden verschlechtern. Es ist schwierig nachzuvollziehen, dass die Flughafen AG eine viertel Milliarde Franken investiert für mehr Sicherheit (als ob die An- und Abflugrouten nicht heute schon sicher wären) und für etwas mehr Betriebsstabilität. Da steckt mehr dahinter.

Dabei ist zu beachten, dass künftig – neben den grösseren und schwereren Flugzeugen (Personen und Fracht) – auch der Luftfrachtverkehr stark zunehmen wird. So wurde dies vom Geschäftsführer von Weltoffenes Zürich an der Generalversammlung des VFSN präsentiert. Den Pistenverlängerungen kann nur zugestimmt werden, wenn die Flughafen Zürich AG und das Bundesamt für Zivilluftfahrt öffentlich und verbindlich zusagen, von Kapazitätsausweitungen abzusehen und von den Kapazitätserweiterungsmöglichkeiten des SIL keinen Gebrauch zu machen. Der VFSN fordert von der kantonalen Politik Garantien dafür, dass die Wohn- und Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung bei der Weiterentwicklung des Flughafens Kloten nicht noch weiter verschlechtert wird und sie darauf hinwirkt, dass diese verbessert wird. Der Luftverkehrsbetrieb des Flughafens Kloten soll – langfristig – auf ein erträgliches Mass gebracht werden und – zusammen mit den anderen Landesflughäfen auf die Sicherstellung der vitalen Verkehrsbeziehungen der Schweiz beschränkt bleiben.

Bei dieser Gelegenheit muss erneut darauf hingewiesen werden, dass der GNA (Gekröpfter Nordanflug) die Lösung der meisten Probleme für einen Grossteil der Bevölkerung darstellen würde und dieser ohne grossen Aufwand zeitnah eingeführt werden könnte. Deutschland hat zu dieser Flugroute kein Mitspracherecht. Die Grafik veranschaulicht die verschiedenen Flugrouten und die Bevölkerungsdichte in den jeweiligen Regionen. Das Bundesgerichtsurteil, welches die Südflüge zulässig, enthält einen Passus, dass diese nur zulässig sind, bis dass eine andere Lösung besteht. Diese ist mit dem GNA gegeben.

Fazit:

Der VFSN fordert, dass die kantonale Politik unerwünschten Belastungen des Lebensraumes durch die sich anbahnenden Entwicklungen im Luftverkehr mit geeigneten Massnahmen entgegentritt. Er erkennt die Chance der Pistenverlängerung und begrüsst die mögliche Entlastung des am dichtesten besiedelten Gebietes. Er unterstützt dieses Projekt nur unter der Voraussetzung, dass die Flughafen Zürich AG und das BAZL vorgängig gewisse Garantien abgeben. Dass mit der Pistenverlängerung der Osten zusätzlich belastet wird, könnte kostengünstig durch die Einführung des GNA verhindert werden.

Edi Rosenstein,
Verein Flugschneise Süd - NEIN (VFSN)

Suite de l'article «Refus de la loi sur le CO₂ ...»

semaines après le rejet de la loi sur le CO₂ en Suisse, la Commission européenne a dévoilé une vaste proposition de mesures visant à réduire les émissions de l'UE de 55% d'ici 2030 par rapport à 1990. Trois de ces mesures concernent aussi l'aviation. Tout d'abord, il est prévu d'introduire progressivement – sur une période de dix ans – une taxe sur le kérosène pour les vols au sein de l'UE dès 2023.

D'autre part, la Commission – tout comme le Conseil fédéral – mise également sur les carburants durables. Elle propose ainsi que d'ici 2030, le biocarburant avancé et le kérosène synthétique représentent au moins 5% du carburant vendu dans les aéroports européens. Ces types de carburant peuvent jouer un rôle important dans la décarbonisation l'aviation, mais leur efficacité dépendra de leurs critères de production.

Finalement, la Commission veut réviser le système d'échange de quotas d'émission (SEQE) de l'UE. Ce marché qui est couplé au système d'échange de quotas d'émission de la Suisse, permet aux compagnies aériennes et à

d'autres entreprises de s'acheter et de se vendre leurs émissions de CO₂, pendant que la quantité d'émissions disponible diminue chaque année. Mais ce marché s'est jusqu'à présent avéré peu efficace, car les vols intercontinentaux ne sont pas pris en compte et une quantité importante des émissions – près de la moitié en 2019 – est attribuée gratuitement. La Commission européenne veut corriger le tir en mettant fin à ces quotas gratuits dès 2027. Par contre, elle compte malheureusement maintenir les vols intercontinentaux hors du SEQE.

Ces différentes mesures seront débattues ces prochains mois au sein du parlement européen. Bien qu'encore imparfaites, elles constituent néanmoins un pas important pour la protection du climat. Et nous pouvons compter sur les organisations environnementales qui feront tout leur possible pour convaincre le Parlement européen de prendre des décisions les plus ambitieuses.

L'engagement de CESAR continue

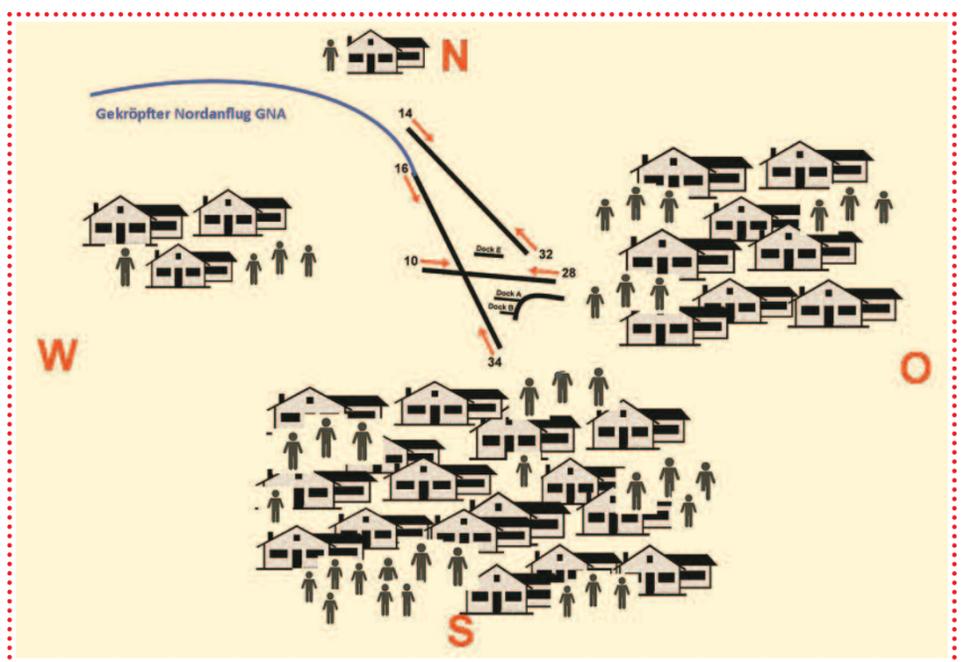
En attendant les décisions finales de l'UE, la Suisse doit profiter de l'élan européen pour relancer sa politique climatique dans le secteur aérien. Les organisations membres de la coalition CESAR se retrouveront cet automne pour se mettre d'accord sur des revendications communes et maintenir la pression sur le parlement.

Yves Chatton, secrétaire général de CESAR

KLUG
CESAR
COTAS

Coalition
environnement et santé
pour un transport aérien
responsable

www.cesar-klug.ch



CORSIA – eine Gefahr für den Klimaschutz

Eine neue Studie der Europäischen Kommission kommt zum Schluss, dass die vom Luftfahrtsektor vorgeschlagene Lösung CORSIA bei weitem nicht ausreicht, um die Klimaziele zu erreichen.

Das Kohlenstoffkompensations- und Reduktionsprogramm für die internationale Zivilluftfahrt (CORSIA) ist die Antwort der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) auf die Herausforderungen des Klimawandels. Dieses Programm zielt auf eine Emissionsobergrenze des Flugverkehrs auf dem Niveau der 2019 gemessenen Emissionen ab. Alle zusätzlichen Emissionen müssen von den Fluggesellschaften über den Kauf von CO₂-Zertifikaten kompensiert werden, die zur Finanzierung von Projekten zur CO₂-Verringerung wie zum Beispiel der Wiederaufforstung dienen. Anders ausgedrückt, ist es das Ziel, auf der Grundlage der Emissionen von 2019 ein «klimaneutrales» Wachstum des Flugverkehrs sicherzustellen. Die Teilnahme an CORSIA ist bis 2027 freiwillig, die Schweiz nimmt bereits seit 2021 am Programm teil.

Vom Flugsektor und den beteiligten Staaten wurde CORSIA als Hauptlösung zur Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs präsentiert. Doch das Programm stand bei den Umweltorganisationen von Beginn an stark in der Kritik (siehe FLAB Frühling 2019). Eine kürzlich von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebene Studie bestätigt die zahlreichen Befürchtungen. Nachfolgend eine kleine Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse:

■ **Schlechte Qualität der CO₂-Zertifikate:** Die in CORSIA vorgesehenen Kompensationsangebote können zu Doppelzählungen führen – das heisst, dass die CO₂-Verringerung, die sich aus einem Projekt ergibt, sowohl im Land, in dem das Projekt realisiert wird, als auch für die Fluggesellschaft, die das Projekt mit CO₂-Zertifikaten finanziert, erfasst wird. Ausserdem kann im Allgemeinen nicht garantiert werden, dass die CO₂-Zertifikate in CORSIA zu einer effektiven Verringerung der Emissionen führen werden.

■ **Niedrige Kosten der CO₂-Zertifikate:** Die Fluggesellschaften profitieren von einem enormen Angebotsüberschuss der CO₂-Zertifikate, die folglich sehr günstig ausfallen – weniger als 1 € pro Einheit (was einer Verringerung von einer Tonne CO₂-Emissionen entspricht). Dies wirkt sich nur sehr geringfügig auf die Nachfrage aus und bestärkt den Sektor nicht darin, das CO₂ schnell zu verringern. Mit CORSIA ist es für die Fluggesellschaften deutlich günstiger, CO₂-Zertifikate zu kaufen, als neue Technologien oder nachhaltigere Treibstoffe einzusetzen.

■ **Geringe Transparenz:** Die Staaten sind nicht dazu verpflichtet, Daten über die CO₂-Zer-

tifikate zu publizieren, die von ihren Fluggesellschaften genutzt werden. Es wird also sehr schwierig sein, zu kontrollieren, ob und wie die Staaten das Programm CORSIA umsetzen.

■ **Geringe Abdeckung der globalen Emissionen:** Länder wie China, Indien oder Brasilien haben ihre Teilnahme an der freiwilligen Phase bis 2027 noch nicht bestätigt. Nach aktuellem Stand schätzt die Studie, dass CORSIA nur 35% der CO₂-Emissionen des globalen Flugverkehrs zwischen 2021 und 2035 abdecken wird.

Das Programm von ICAO weist somit erhebliche Lücken auf. Die CO₂-Zertifikate sind nicht nur für den Klimaschutz wirkungslos, sondern ermöglichen den Fluggesellschaften, sich für wenig Geld ein falsches gutes Gewissen zu kaufen, ohne dabei ihr Geschäftsmodell zu hinterfragen. Die Studie kommt ferner zum Schluss, dass CORSIA nicht dem angestrebten Ziel des Pariser Klimaabkommens entspricht. Deshalb sind für den Luftverkehr unbedingt weitere Klimaschutzmassnahmen notwendig.

Yves Chatton, Geschäftsführer der KLUG

CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)



Quelle: / Source: CF Consulting, Air Transportation Analytics, New Climate Institute, Cambridge Economics, HFW, and Sven Starckx (2020). Assessment of ICAO's global market-based measure (CORSIA) pursuant to Article 28b and for studying cost pass-through pursuant to Article 3d of the EU ETS Directive.

CORSIA – un danger pour la protection du climat

Une nouvelle étude mandatée par la Commission européenne conclue que CORSIA, la solution proposée par le secteur aérien, n'est de loin pas suffisant pour atteindre les objectifs climatiques.

Le programme de compensation et de réduction des émissions de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) est la réponse de l'International Civil Aviation Organization (ICAO) aux défis climatiques. Ce programme vise à plafonner les émissions du trafic aérien au niveau des émissions mesurées en 2019. Toute émission supplémentaire devra être compensée par les compagnies aériennes via l'achat de crédits de carbone qui serviront à financer des projets de réduction de CO₂ tels que la reforestation. Autrement dit, l'objectif est d'assurer une croissance « neutre en carbone » du trafic aérien, avec les émissions de 2019 comme socle. Si la participation à CORSIA est volontaire jusqu'en 2027, la Suisse participe au programme dès 2021.

Présenté par le secteur aérien et les Etats participant comme la solution majeure pour réduire

l'impact climatique de l'aviation, CORSIA a été dès le début vivement critiqué par les organisations environnementales (voir le FLAB du printemps 2019). Une étude mandatée récemment par la Commission européenne vient confirmer de nombreuses craintes. Ci-dessous un petit résumé des conclusions les plus importantes:

■ **Faible qualité des crédits carbonés:** les programmes de compensation prévus dans CORSIA ne permettront pas d'éviter le double comptage – c'est-à-dire que la réduction de CO₂ qui résulte d'un projet soit comptabilisé à la fois dans le pays où le projet est réalisé et en même temps pour la compagnie aérienne qui finance le projet avec des crédits carbonés. De plus, il ne peut de manière générale pas être garanti que les crédits carbonés utilisés dans CORSIA aboutissent à une baisse réelle des émissions.

■ **Faible coût des crédits carbonés:** les compagnies aériennes profiteront d'une offre largement excédentaire de crédits carbonés qui seront par conséquent très bon marché – à moins d'1€ par unité (correspondant à une tonne d'émissions de CO₂ réduite). Cela affectera très peu la demande et n'incitera pas le secteur à se décarboniser rapidement. Avec CORSIA, il sera bien moins cher pour les compagnies aériennes d'acheter des crédits carbonés que d'utiliser de nouvelles technologies ou du carburant plus durable.

■ **Faible transparence:** les Etats ne seront pas obligés de publier les données liées aux crédits carbonés utilisés par leurs compagnies aériennes. Il sera donc très difficile de contrôler si et comment les Etats mettront en œuvre le programme CORSIA.

■ **Faible couverture des émissions mondiales:** Des pays tels que la Chine, l'Inde ou le Brésil n'ont pas encore confirmé leur participation à la phase volontaire prévue jusqu'en 2027. Dans l'état actuel, l'étude estime que CORSIA ne couvrira que 35% des émissions de CO₂ du trafic aérien mondial entre 2021 et 2035.

Le programme de l'ICAO présente des lacunes importantes. En plus d'être inefficaces pour la protection du climat, les crédits carbonés permettront aux compagnies aériennes de s'acheter une fausse bonne conscience à bas prix, sans qu'il y ait une remise en question de leur modèle d'affaires. L'étude conclue d'ailleurs que CORSIA n'est tout simplement pas aligné avec le niveau d'ambition requis par l'Accord de Paris sur le climat. D'autres mesures climatiques seront donc impérativement nécessaires pour le transport aérien.

Yves Chatton, secrétaire général de CESAR

Lärmbelästigung als Risikofaktor endlich ernst nehmen

An der Jahrestagung der deutschen Gesellschaft für Kardiologie hat Prof. Th. Münzel, Mainz nachgewiesen: bereits eine einzige Lärnacht stört den Blutfluss und schädigt die Gefässe. Die Experten der WHO fordern einen mittleren Schallpegel für den Luftverkehr unter 45 dB. Der geltende Grenzwert in Deutschland liegt bei 68 dB. Die Fakten sind eindeutig: Lärm ist ein Risikofaktor für Herz-Kreislaufkrankungen, vergleichbar mit zu hohem Blutdruck und Rauchen. Im Gegensatz zu den seit Jahrzehnten bekannten, «klassischen» Faktoren ist das Risiko «Lärm» weder durch die Medizin noch durch die betroffenen Menschen beeinflussbar, sondern nur durch die Politik, indem sie Grenzwerte vorschreibt, welche die AnwohnerInnen von Flughäfen schützen und nicht die Betreiber. Das gilt überall, auch in der Schweiz!

Reiner Bernath,
Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz
AeFU



Aéroport de Genève: comment atteindre un trafic aérien durable ?

Ce printemps, l'ONG Noé21 a publié un rapport qui vise à répondre à la question suivante: quel trafic aérien à l'aéroport de Genève est compatible avec les objectifs climatiques? A cet effet, plusieurs scénarios ont été modélisés. Le constat est sans appel: même avec une chute de 70% du nombre de passagers, le niveau du trafic aérien en 2020 a généré une pollution supérieure à celle qui permettrait d'atteindre les objectifs climatiques du Canton de Genève qui veut réduire ses émissions de 60% d'ici 2030. Pour répondre à l'urgence climatique en matière de trafic aérien, il est nécessaire d'adopter une stratégie qui vise conjointement à faire baisser la demande en trafic aérien et à la rediriger vers le train lorsque les distances le permettent. Ce qui veut dire qu'au trafic réduit de 2020, il faudrait encore retirer une série de destinations et les transférer vers le rail.

Yves Chatton, secrétaire général de CESAR

Plus d'infos sur www.noé21.org/aviation

Source: / Quelle: Noé21 (2021). Aéroport de Genève post-COVID: quel trafic pour préserver le climat?

Flughafen Genf: Wie kann ein nachhaltiger Luftverkehr erreicht werden?

Diesen Frühling hat die Genfer NGO Noé21 einen Bericht publiziert, der sich mit folgender Frage beschäftigt: Welcher Flugverkehr am Flughafen Genf ist mit den Klimazielen vereinbar? Zu diesem Zweck wurden verschiedene Szenarien durchgespielt. Das Ergebnis ist ernüchternd: Selbst mit einem Einbruch von 70% der Passagierzahlen im Jahr 2020 hat das Niveau des Flugverkehrs eine höhere Verschmutzung verursacht als für das Erreichen der Klimaziele des Kantons Genf zulässig wäre, zumal Genf seine Emissionen bis 2030 um 60% senken will. Um beim Flugverkehr auf den Klimanotstand zu reagieren, braucht es eine Strategie, die sowohl die Nachfrage nach Flügen senkt wie auch den Umstieg auf die Bahn fördert, wenn es die Distanzen erlauben. Das bedeutet, dass dem im 2020 reduzierten Flugverkehr noch eine ganze Reihe von Destinationen entzogen und auf die Schiene verlagert werden müssten.

Yves Chatton, Geschäftsführer der KLUG

Mehr Infos unter www.noé21.org/aviation

Altenrhein

Kanton SG torpediert Klimaziele

«Wir schützen das Klima. Wir konzentrieren uns beim Klimaschutz als Kanton darauf, weniger CO₂ auszustossen.» Diese Aussagen können auf der Homepage des Kantons St.Gallen nachgelesen werden. Im aktuell zur Vernehmlassung aufgelegten kantonalen Richtplan (Teil Mobilität) gehen jedoch diesbezügliche Ziele vergessen. Im Gegenteil; im Zusammenhang mit dem privaten Flugfeld Altenrhein werden sogar Vorschläge unterbreitet bei deren Einführung systematisch mehr CO₂ produziert würde. Die Aktion gegen Fluglärm AgF nimmt in der Vernehmlassung zu den Ausweitungsplänen auf dem Flugfeld Altenrhein Stellung.

Bereits Ende 2019 hat sich der Kanton St. Gallen mit der Aussage «Wir wollen und müssen das Klima schützen» öffentlich verpflichtet, unserer Umwelt und somit unserer Bevölkerung Sorge zu tragen. So ist im kantonalen Energiekonzept festgehalten, dass sowohl der Gesamtenergiebedarf als auch die CO₂-Emissionen um 20% gesenkt werden sollen. Mit dem neuen Richtplan werden in der Rubrik Luftfahrtanlagen die oben zitierten Schutzziele des Kantons torpediert. Das Ignorieren dieser Ziele gipfelt im Beschluss zum Richtplan: «Die Regierung befürwortet eine massvolle Entwicklung des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein.» Und weiter: «Für den Wirtschafts- und Arbeitsstandort Kanton St. Gallen und das angrenzende Vorarlberg ist er als Regionalflugplatz mit öffentlichem Verkehr wichtig.»

Die AgF hat im Mitwirkungsverfahren dazu wie folgt Stellung genommen: Der Linienflugverkehr zwischen Altenrhein und Wien liegt vor allem im Interesse derjenigen Beamten, Politiker und Geschäftsleute aus Österreich, welche regelmässig in Wien zu tun haben. Den hauptsächlichsten Nutzen haben also die österreichischen Fluggäste, die hauptsächlichsten Kosten, beispielweise durch Lärmimmissionen, entstehen aber in der Schweiz.

Einstellung Wien-Flüge ab Altenrhein – ohne Verzicht

Es macht sowohl aus Sicht der angestrebten Reduktion des CO₂-Ausstosses wie aus Sicht des Schutzes der Bevölkerung absolut keinen Sinn, in der kleinräumigen Schweiz dieselben Reiseziele von geografisch eng beieinander liegenden Flugplätzen mit Linien- und Charterflügen zu bedienen. Gäbe es in Altenrhein keine Linien- und Charterflüge, müsste kein einziger Fluggast – auch nicht derjenige aus Österreich – auf seine Flugreise verzichten. Er/sie könnte beispielsweise nach Kloten, Friedrichshafen oder Innsbruck ausweichen und dort auf halbleere Flugzeuge steigen...

Der positive Effekt dieser Massnahme wäre, dass jährlich enorme CO₂-Emissionen gar nicht entstehen und dass die Immissionen auf Schweizer Seite massiv reduziert würden. Das Erreichen der Klimaziele wäre plötzlich realistischer. Und dies ohne, dass jemand Verzicht üben müsste.

Mit Scheinargument Öffnungszeiten ausweiten

Im aufgelegten Richtplan plant die Kantonsregierung: «...die Erreichbarkeit der Stadt St. Gallen für den Personen und Güterverkehr zu verbessern...». Das Flugfeld Altenrhein als für den Personen- und Güterverkehr nach St. Gallen verbessert positionieren zu wollen, ist aus Sicht der AgF ein reines Scheinargument, um den bisherigen Flugbetrieb in Altenrhein auszuweiten. Für vermehrte und regelmässige Personen- oder Gütertransporte in der Luft nach der Stadt St. Gallen besteht keine Nachfrage. Bereits die vom Kanton St. Gallen früher initiierte Interessenanalyse soll eine Ausweitung der Betriebszeiten (Streichung der 90-minütigen Mittagspause, Streichung der flugfreien Feiertage und neu Flüge bis 23:00 Uhr) für den Linien-, Charter- und Businessflugverkehr legitimieren.

Mit verschiedenen Ellen messen?!

Die Regierung engagiert sich nach eigenen Aussagen dafür, dass die Kantonsbevölkerung durch An- und Abflüge in Zürich-Kloten nicht übermässig mit Lärm belastet werde. Richtig und gut so. Aber warum will dieselbe Regierung die Bevölkerung, die vom Flugverkehr von und zum Flugfeld Altenrhein von Lärm und Abgasen teils ganz erheblich betroffen ist, nicht auch schützen? Im Gegenteil, der Kanton St. Gallen stimmt einer Ausdehnung der Flugzeiten sogar noch zu und nimmt damit bewusst mehr Immissionen in Kauf.

Anträge der AgF an die Regierung

1. Der Schutzverband AgF beantragt, dass der Kanton St. Gallen auf jede Zustimmung zu einer Ausweitung des Flugbetriebes verzichtet.
2. Die AgF beantragt weiter, dass sich die Kantonsregierung für die Einhaltung der heute

geltenden Betriebszeiten aktiv einsetzt und auch dafür sorgt, dass das Betriebsreglement in allen Punkten korrekt eingehalten wird.

3. Ausserdem beantragen wir, dass sich der Kanton St. Gallen auf lange Sicht für eine Einstellung des Linien- und Charterflugverkehrs von und nach Altenrhein einsetzt. Dies unter Einräumung angemessener Übergangsfristen.

Cécile Metzler, Präsidentin
Schutzverband AgF Altenrhein

Basel-EuroAirport

Der CORSIA-Schwindel

Das Klimaprogramm CORSIA der ICAO (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) will das emittierte CO₂ gar nicht reduzieren, sondern nur konstant halten auf dem Niveau von 2019*, obligat erst ab 2027. Das ist zu spät und zu wenig. Easyjet will angeblich ihren CO₂-Ausstoss zu 100 Prozent selbst kompensieren. Aber ein Pilot rechnete in der BaZ vom 28.11.2019 vor, dass Easyjet mit der jährlich eingesetzten Summe von 32 Millionen Euro gerade mal einen Fünftel ihrer CO₂-Emissionen ausgleicht. Die ungedeckten Klimakosten des Schweizer Flugverkehrs betragen laut NZZ vom 22.5.2019 1,6 Milliarden Franken jährlich. Dazu kommen die Gesundheitskosten des Fluglärms und die Wertverluste der überflogenen Immobilien. Weil die Flugwirtschaft weder Treibstoff- noch Mehrwertsteuer bezahlt, kommen noch einmal 1,9 bis 2,1 Milliarden hinzu. (Mineralölsteuergesetz; Steuerstatistiken/MwSt/Branchen).

Zur Klimawirkung der Flugabgabe kommt noch der Effekt der Kondensstreifen und daraus entstehender Zirruswolken hinzu (Abb.). Er wird in der Klimawissenschaft etwa gleich hoch veranschlagt wie jener der Flugverkehrsgase, ist aber wegen der stark wechselnden Luftfeuchtigkeit schwierig genau zu quantifizieren.

Gemäss FLAB vom Frühjahr 2021 ist die Luftfahrt in der Schweiz mit 27 Prozent der grösste Treiber der Klimaerwärmung, dicht gefolgt vom terrestrischen Verkehr mit 23 Prozent (in der Schweiz zugelassene Neuwagen haben laut «Umwelt» 2021 des BAFU im Mittel einen höheren CO₂-Ausstoss als in allen Ländern der EU).

Eigenverantwortung und Freiwilligkeit lösen das Klimaproblem der Luftfahrt nicht. Von der Möglichkeit einer freiwilligen CO₂-Abgabe machte gerade mal ein Prozent der Fluggäste Gebrauch. Es braucht verbindliche Regeln, an die sich alle halten. Laut einer Umfrage der Basellandschaftlichen Zeitung vom 18.2.2019 haben 74% der Teilnehmenden eine Klimasteuer auf Flugtickets befürwortet. Die Verquickung dieser Steuer mit der Abgabe für Autotreibstoffe wurde für die Flugabgabe in der CO₂-Abstimmung vom vergangenen Juni zum Verhängnis.

Die führende medizinische Zeitschrift «Lancet» nannte die Klimaerwärmung «die grösste Gefahr für die menschliche Gesundheit im 21. Jahrhundert», und das renommierte British Medical Journal bezeichnete die Klimasituation als Notfall, der sofortiges Handeln erfordere, um die Klimaerwärmung unter 1,5 Grad zu halten.

Artikel 2 des Pariser Klimaabkommens hat diese Sicht bestätigt: Die Erwärmung um 1,5 Grad muss verhindert werden. Gemäss Professor Andreas Fischlin von der ETH Zürich stehen wir klimatisch nicht bei fünf vor zwölf sondern bei fünf nach zwölf.

Hans Göschke, Binningen

* Ursprünglich war geplant, den Durchschnitt der Emissionen von 2019 und 2020 zu nehmen. Aufgrund von COVID-19 beschloss die ICAO, 2019 als Basisjahr zu nehmen.



Dübendorf

Eine klare Zukunftsvision für den Flugplatz Dübendorf

Nach dem Marschhalt des Bundes im November 2019 sowie dem Verwaltungsgerichtsurteil zum Innovationspark im Juli 2020 hat der Züricher Regierungsrat im September 2020 entschieden, im Rahmen einer Gesamtschau eine vertiefte Prüfung der künftigen Nutzung des Flugplatzes Dübendorf vorzunehmen. Im Oktober 2020 hat der Bund daraufhin das Verfahren für die Umnutzung des Militärflugplatzes in ein ziviles Flugfeld (Businessairport) ganz eingestellt und die Federführung für die Umnutzung des Flugplatzes an den Kanton Zürich übergeben. Ende August 2021 wurde nun der von den massgeblichen Stakeholdern unterzeichnete Synthesebericht der beauftragten Task Force der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Bericht enthält die Ergebnisse eines intensiv geführten Dialogs der betroffenen Interessengruppen über die Gesamtbetrachtung des gesamten Flugplatzareals. Geschaffen werden soll ein Forschungsstandort mit internationaler Ausstrahlung in Kombination mit aviatischer Nutzung bei gleichzeitiger Öffnung der Randzonen für die Allgemeinheit.

Eckdaten des Entwicklungsprojekts

Der künftige Handlungsspielraum für die Realisierung dieses Generationenprojekts orientiert sich an acht grundsätzlichen Leitsätzen. So soll das Areal als Ganzes, aus dem Bestand, in Etappen und in schrittweisem Ausbau entwickelt werden. Im Fokus steht die Dreifachnutzung mit Innovationspark (als Hauptnutzung), Flugplatz und militärischer Nutzung. Ferner solle Rücksicht auf Umweltthemen genommen und es sollen Naturwerte gefördert werden. Der Flugplatz soll zu einer neuen Nachbarschaft für die drei Standortgemeinden und ihrer Bevölkerung werden. Schliesslich teilen die Stakeholder, Akteure und Behörden eine gemeinsame Haltung zur Gebietsentwicklung und den Willen zu gemeinsamer Planung und Umsetzung.

Die Entwicklung des Areals gliedert sich in die vier Teilgebiete (i) Innovationspark, (ii) Innovationspark und Forschungs- und Werkflugplatz (als Mischnutzung), (iii) Luftwaffe und Flugsicherung sowie (iv) Flugfeld (restliches Areal inkl. Piste).

Für den *Innovationspark* ist eine innovative urbane Entwicklung als campusartiges Stadtquartier mit Forschungseinrichtungen, Wohn- und Betreuungsangeboten vorgesehen, ergänzt durch ein Angebot an Gastronomie, Sport- Freizeit- und Kultur- einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und weitere Dienstleistungen. Umweltverträglichkeit, Nachhaltigkeit und schonendem Ressourcenumgang gilt dabei besondere Aufmerksamkeit.

Das Nutzungsszenario *Forschungs- und Werkflugplatz* sieht, aufbauend auf den heutigen aviatischen Nutzungen, Geschäftsmodelle mit hoher Wertschöpfung am Boden und pro Flugbewegung vor. Künftig sollen Forschung, Erprobung, Wartung und Betrieb von Mobilitätsträgern der Zukunft an einem Ort zusammengeführt werden. Geplant ist die Entwicklung von neuen Formen von emissionsneutralen und automatisierten Mobilitätslösungen für Luft und Boden. Der Aufbau der notwendigen Infrastruktur soll schrittweise und unter der Wahrung der Bedürfnisse der Nutzer, aber auch der Interessen der lokalen Bevölkerung erfolgen. Die Nutzung des Werkflugplatzes entspricht grundsätzlich dem bereits 2017 von den drei Standortgemeinden vorgelegten Konzept «Historischer Flugplatz mit Werkflügen». Wesentliche Kernpunkte dabei sind (i) keine Business Aviation, keine Sport- und Freizeitflüge sowie kein Linien- und Charterverkehr, (ii) hohe Wertschöpfung am Boden, (iii) eine Beschränkung der Flugbewegungen auf 20'000 pro Jahr und der Betriebszeiten auf übliche Geschäftszeiten an Werktagen sowie keine übermässige Belastung durch Fluglärm.

Die bisherige und künftige Nutzung durch die *Luftwaffe* – als Bundesbasis mit Operationszentrale – und *Flugsicherung* mit Skyguide hat nach wie vor nationale strategische Bedeutung.

Eine wesentliche Prämisse der Gesamtbetrachtung ist eine nachhaltige Gebietsentwicklung des Flugplatzes Dübendorf. Deshalb wurden dafür auch acht Leitsätze definiert, die u.a. die Rücksicht auf die Umwelt, einen hohen Beitrag zu Biodiversität und Erholung sowie öffentliche Räume für die Bevölkerung beinhalten

Weiteres Vorgehen

Nach Erarbeitung des Entwicklungspfades sowie der Formulierung von Handlungsanweisungen und nötigen Massnahmen soll nun die Transformation des Areals unverzüglich eingeleitet werden. D.h. insbesondere die Entwicklung des Innovationsparks und die Schaffung der Rahmenbedingungen für die zivil-aviatische Nutzung. Für die Übergangsphase bis Abschluss des Umnutzungsverfahrens ist ferner der Flugplatzbetrieb sicherzustellen.

In einem nächsten Schritt ist nun das erforderliche Planungsrecht zu schaffen. Dazu zählen die nötigen planungsrechtlichen Grundlagen auf kantonalen, regionaler und kommunaler Ebene (Richt- und Nutzungspläne) sowie Anpassung der Sachpläne Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und Militär (SPM). Ferner sind die Landabgabe zu klären, Verträge zu bereinigen, Groberschliessungen festzulegen, das ÖV-Konzept zu planen und weitere Rahmenbedingungen zu regeln, wie z.B. Aspekte der Ökologie, des Wassermanagements oder der Energieversorgung.

Der zeitliche Horizont teilt sich grob in zwei Phasen. Die Abklärungen und Planungsverfahren werden sich voraussichtlich von 2021 bis 2024/2025 erstrecken. Ab ca. 2025 bis 2030 dürfte dann die Umsetzung (Erschliessungen, Baubeginn) erfolgen können.



Würdigung des Projekts aus Sicht der IG ZFDN

Es scheint, dass die grossen Vorbehalte der Standortgemeinden und der Widerstand der lokalen Bevölkerung gegenüber dem ursprünglichen Bundeskonzept zu einem Umdenken geführt haben. Mit dem vorliegenden Gesamtentwicklungskonzept wurde eine gute Grundlage für die Planung der Zukunft des Flugplatzareals geschaffen, die den Interessen der wichtigsten Stakeholder Rechnung trägt. Dies war vermutlich nur möglich durch den konstruktiven und lösungsorientierten Dialog der Behördendelegationen und der Berücksichtigung diverser weiterer Interessengruppen, wie Naturschutzorganisationen und der Bevölkerung. Eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Weiterführung und Realisierung dürfte der gemeinsame Umsetzungswille und das Bekenntnis der Parteien zu kooperativen Planungsprozessen und einer gemeinschaftlichen Planung sein.

Wir begrüssen ferner, dass viele von unseren langjährigen Forderungen in den Bericht eingeflossen sind. Dies trifft insbesondere auf den definitiven Verzicht auf die Business Aviation zu, aber auch andere Aspekte wie Umweltverträglichkeit, Nachhaltigkeit und schonendem Umgang mit Ressourcen. Sicher ist noch vieles offen und muss im weiteren Projektverlauf entwickelt und geklärt werden. So sind vor allem hinsichtlich der Zunahme der Mobilität und des Verkehrs sowie der Lärmemissionen gute bzw. zufriedenstellende Lösungen notwendig.

Die IG ZFDN wird die weitere Entwicklung aufmerksam verfolgen und sich zur Wahrnehmung ihrer Interessen und Zielsetzungen erforderlichenfalls in die anstehenden Vernehmlassungen und Prozesse einbringen.

Für eine weitere oder vertiefte Lektüre zu diesem komplexen Entwicklungsprojekt verweisen wir auf die umfangreiche und sehr informative Dokumentation auf folgender Webseite:

www.gefd.zuerich

IG Zivilflugplatz Dübendorf NEIN
Burkhard Huber, Oliver Müller

Weitere Webseiten:

www.ig-zfdn.ch
www.historischer-flugplatz.ch

**KLUG
CESAR
COTAS**

Koalition
Luftverkehr
Umwelt
und Gesundheit

www.klug-cesar.ch

KLUG / CESAR / COTAS
Aarberggasse 61, 3011 Bern
T 031 328 58 64
info@klug-cesar.ch

Impressum

FLAB KLUG 2/2021 (29. Jahrgang FLAB SSF)
Erscheint: halbjährlich
Auflage: 2'200
Herausgeber: KLUG / CESAR / COTAS, 3011 Bern
Redaktion: Yves Chatton
Redaktionskommission: Priska Seiler Graf, Yves Chatton, Hans Göschke, Peter Ott, Greta Stieger
Gestaltung: Viktor Stampfli
Druck: Niedermann Druck St. Gallen

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