



Vereinigung gegen Fluglärm

Kantonale Vereinigung gegen schädliche Auswirkungen des Flugverkehrs

Einschreiben

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

Bern, 02. Oktober 2015

Konsultation zum Entwurf des Berichts über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015 - Stellungnahme der Vereinigung gegen Fluglärm VgF, Kantonale Vereinigung gegen schädliche Auswirkungen des Flugverkehrs

Sehr geehrter Herr Müller, sehr geehrter Herr Schulthess

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 19. August 2015 wurden wir zur Stellungnahme zum Entwurf des Berichts zur Luftfahrtpolitik der Schweiz vom 14. August 2015 bis am 2. Oktober 2015 eingeladen. Besten Dank.

Die Vereinigung gegen Fluglärm VgF, Kantonale Vereinigung gegen schädliche Auswirkungen des Flugverkehrs nimmt nachfolgend fristgerecht Stellung zum Entwurf.

Wir halten fest, dass wir mit verschiedenen Gewichtungen und Aussagen sehr grundsätzlich nicht einverstanden sind und den Bericht insgesamt sehr kritisch würdigen.

Wir bitten Sie, unsere nachstehenden Anregungen und kritischen Bemerkungen zur Kenntnis zu nehmen und für den Ablauf des Verfahrens und die Erstellung des definitiven Berichts zu berücksichtigen.

1. Dauer und Termin sowie Adressaten der Konsultation

1. Die Dauer der Konsultation ist für das Verfassen einer fundierten Stellungnahme zu einer derart umfangreichen Vorlage, wie es der Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015 darstellt, äusserst kurzfristig angesetzt. Zudem irritiert der fast zeitgleiche Endtermin dieser Konsultation mit der Vernehmlassung zur Teilrevision 1+ des Luftfahrtgesetzes. Dies insbesondere auch deshalb, weil zwischen den beiden Vorlagen viele Verbindungen bestehen und die Luftfahrtpolitik der Schweiz und somit auch der Bericht zur Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015 quasi eine „Grundlage“ für die Teilrevision des Luftfahrtgesetzes darstellt. Bei der offiziellen Vernehmlassung zur Teilrevision 1+ des Luftfahrtgesetzes war der Bericht zur Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015 vielen Betroffenen und interessierten Kreisen jedoch nicht zugänglich und bekannt.
2. Sie machen in Ihrem Begleitschreiben folgende Aussage: „Wie bereits bei der Erarbeitung des ersten luftfahrtpolitischen Berichts werden die betroffenen und interessierten Kreise konsultiert. Weil der Bericht keine konkreten Gesetzes- oder Verordnungsänderungen vorschlägt, findet wiederum keine formelle Vernehmlassung statt. Sollten gestützt auf den Bericht zu einem späteren Zeitpunkt Gesetzes- oder Verordnungsänderungen folgen, wäre zu diesen konkreten Vorschlägen eine Vernehmlassung durchzuführen.“ Diese Aussage steht wegen der beschriebenen Gleichzeitigkeit und unterlassenen Koordination der beiden miteinander verflochtenen Verfahren im Widerspruch zu den tatsächlichen Verhältnissen.
3. Folglich wäre es dem BAZL sehr gut angestanden, breit über den Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015 und die Möglichkeit, dazu bis 2. Oktober Stellung nehmen zu können, zu informieren. Es ist zudem schwer zu verstehen, dass man für den Zugang zum Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015 einen speziellen „Schlüssel“ braucht.

Nur schon dieser Sachverhalt lässt befürchten, dass hier nicht alle relevanten Kreise zur Stellungnahme über den Entwurf des Berichtes über die Luftfahrtpolitik des Bundes 2015 begrüsst werden sollen und kritische Stimmen zur vorgesehenen Luftfahrtpolitik nicht einbezogen werden. Dies beunruhigt auch deshalb, weil mit der so angepeilten breiten Zustimmung wohl auch eine zusätzliche Grundlage für eine zukünftige Botschaft des Bundesrates an das Parlament hinsichtlich der Teilrevision 1+ des Luftfahrtgesetzes geschaffen werden soll.

4. Wir fordern Sie deshalb auf, die Dauer der Konsultation zu verlängern, weitere relevante Betroffene und Interessierte einzuladen und das Verfahren so zu öffnen, dass alle Interessierte ohne Hindernisse daran teilnehmen können.

2. Grundsätzliches zum Bericht

5. Die Vereinigung gegen Fluglärm VgF stellt fest, dass der Entwurf zum Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015 von einer einseitig marktliberalen Haltung ausgeht und der langfristige Erhalt unserer natürlichen Ressourcen und der langfristige Erhalt und die Förderung unserer Lebensqualität nur ungenügend berücksichtigt werden.
6. Der Entwurf zum Bericht bringt die Haltung zum Ausdruck, dass alles was möglich ist, alles was unsere Gesellschaft nachfragt, alle Bedürfnisse die in unserer Gesellschaft geweckt werden, grundsätzlich berechtigt sind und grundsätzlich durch den Markt befriedigt werden sollen und dürfen.
7. So wird insbesondere das durch die Freizeitindustrie und die Geschäftswelt geförderte und durch Bequemlichkeit, Angst und Prestigedenken bedingte ungezügelte und grenzenlose Mobilitätsverhalten der Gesellschaft grundsätzlich akzeptiert und zur Ausgangslage für die Luftfahrtpolitik des Bundes erklärt.
8. Der stetig zunehmende Flugverkehr wird im vorliegenden Entwurf zum Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz nicht hinterfragt und dessen Folgen werden beschönigend dargestellt und nur ungenügend berücksichtigt. Es wird nicht versucht, die Stärken der Schweiz positiv auszuspielen und das Mobilitätsverhalten der Gesellschaft durch die Luftfahrtpolitik zu lenken.
9. Luftverkehr ist weder ökologisch noch wird er wirtschaftlich betrieben. Er überlebt nur aufgrund staatlicher Unterstützung, z.B. durch Steuerbefreiung, Sanierungsbeiträge oder rechtliche Privilegien. Gleichzeitig ist die Luftfahrt mit einer Wirtschaftsleistung von fast 10 Milliarden Franken (inkl. indirekte Effekte) und über 50'000 Vollzeitstellen ein wichtiger Teil der Verkehrspolitik und Voraussetzung für eine international vernetzte Volkswirtschaft und den Tourismus. Luftfahrtpolitik hat dabei aber primär auf die Interessen der Bevölkerung und der Gesellschaft Rücksicht zu nehmen und nicht auf diejenigen der Branche. Gleichzeitig muss ein demokratischer Prozess stattfinden, der zu einer ausgewogenen Verteilung der unvermeidlichen Belastungen führt. Die fehlende Kostenwahrheit, die fehlende Nachhaltigkeit dieser Mobilitätsform sowie die Frage,

wie sicher die Arbeitsplätze in einer langfristigen Sicht sind, stellen gravierende Risiken dar. Die Vereinigung gegen Fluglärm VgF anerkennt die Bedeutung der Luftfahrt für die Wirtschaft und den völkerverbindenden Austausch. Sie erwartet aber, dass der Bund die Luftfahrtpolitik konsequent auf Bevölkerungsschutz, Raumplanung und Umweltschutz abstimmt.

10. Der Luftverkehr muss seine externen Kosten (Umwelt, Sicherheit, Gesundheit) selber tragen bzw. die externen Kosten müssen vollständig internalisiert werden. Dies ist insbesondere aus Gründen des Klimaschutzes und des Gesundheitsschutzes unabdingbar. Die von uns seit Langem geforderte (internationale) CO₂-Abgabe auf Kerosin wäre ein wichtiger Schritt in diese Richtung und wir halten mit Nachdruck an dieser Forderung fest. Ohne die Privilegien der Luftfahrt wird die Bahn für Distanzen unter 600 km rentabel und der Luftfrachtersatzverkehr auf der Schiene konkurrenzfähig.
11. Wir fordern die Verwaltung, den Bundesrat und das Parlament deshalb auf, den langfristigen Erhalt unserer natürlichen Ressourcen und den langfristigen Erhalt und die Förderung unserer Lebensqualität besser zu berücksichtigen und die Mobilität in der Luftfahrt durch die Luftfahrtpolitik des Bundes effektiv zu lenken. Dies zum Beispiel dadurch, dass die Luftfahrt nicht subventioniert wird und dass die anfallenden direkten und indirekten Kosten der Luftfahrt nicht durch die Gesellschaft allgemein, sondern durch die Verursacher direkt zu bezahlen sind.

3. Die Grenzen des Wachstums sind erreicht: mehr Volkswirtschaft, weniger Betriebswirtschaft

12. Der Bericht fokussiert zu stark auf betriebswirtschaftliche Überlegungen und kommt den privaten Stakeholdern zu stark entgegen. Die volkswirtschaftliche Betrachtung kommt zu kurz. Das BAZL soll nicht primär günstige Rahmenbedingungen für die Entwicklung der aviatischen Unternehmen schaffen, sondern dafür besorgt sein, dass die Zivilluftfahrt der Volkswirtschaft und damit der ganzen Gesellschaft einen Nutzen bringt. Der Bericht hält fest, dass der Luftverkehr die Ziele der wirtschaftlichen Dimension der Nachhaltigkeit weitgehend erfüllt. Wir sind der Meinung, dass die wirtschaftliche Dimension mehr als genug berücksichtigt wird, hingegen kommen die soziale, die gesundheitliche und die ökologische Dimension zu kurz.
13. 2004 bis 2014 betrug das Passagierwachstum 66 Prozent. Dennoch haben die Flugbewegungen (An- und Abflüge) in den vergangenen Jahren schwächer

zugenommen als erwartet (grössere Flugzeuge, höhere Auslastung). Diese an sich positive Entwicklung wird aber in ihr Gegenteil verkehrt, wenn der Flugverkehr weiter zunimmt. Es wird angenommen, dass die Überflüge über die Schweiz im oberen Luftraum von ca. 670'000 bis 2030 auf 880'000 Bewegungen ansteigen. Wir sind der Meinung, dass bei der Luftfahrt die Grenzen des Wachstums erreicht sind. Eine Steigerung der Kapazitäten der Landesflughäfen, der Regionalflughäfen und der Übrigen Flugplätze und Flugfelder kann nicht per se ein Ziel sein.

14. Dass sich die Luftfahrtpolitik auf konkurrenzfähige Betriebszeiten an den Flughäfen konzentrieren soll, ist nicht nachhaltig. Hohe Standortqualität zeichnet sich durch eine Ausgewogenheit vieler Faktoren aus. Zu viel Flugverkehr mit seinen vielen negativen Auswirkungen ist kontraproduktiv.

4. Der Lärmbelastung muss entschiedener entgegengewirkt werden

15. Zahlreiche Menschen fühlen sich von den Lärmimmissionen in ihrem Wohlbefinden gestört. Die Vorgabe, dass die Lärmbelastung in der Nacht nicht mehr pro Stunde gerechnet wird und so die belastete Fläche verkleinert wird, führt nicht zu einer Verbesserung der Lärmsituation, die wir als dringlich erachten.
16. Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 30.10.2013 festgestellt, dass das am Flughafen Zürich angewendete Lärmgebührenmodell keine Lenkungswirkung hat und bestimmt, dass dieses überarbeitet werden sollte. Wir fordern, dass Lärmgebühren für sämtliche Flughäfen, Flugplätze und Flugfelder so festgelegt werden, dass eine maximale Lenkungswirkung entsteht.
17. Die im Entwurf aufgestellte Behauptung, dass neuere (modernere) Flugzeuge weniger Lärm absondern ist nicht zwingend. Beispiele: 100 Plätze: Vom ältesten Avro RJ100 zum Fokker 100 zum neuesten Embraer 190 nimmt der Lärm stetig zu (Quelle BAZL/EASA). Der neuste Bombardier C oder die nächste Generation Embraer ist dann hingegen (angeblich) deutlich leiser – aber auch deutlich teurer. Somit werden diese Flugzeuge erst mit Verzögerung (sobald als Occasion verfügbar) bei kleinen Airlines und kleinen (Regional) Flughäfen auftauchen, weil die ja notorisch knapp bei Kasse sind. Fazit: Es müssten die Gebühren so angepasst werden, dass sich der Einsatz der neuen Flieger auch wirklich lohnt, respektive auch kommerziell zwingend wird.
18. Weitere Einschränkungen der Betriebszeiten der Landesflughäfen und Regionalflughäfen (Nachtruhe) sollen zudem nicht nur dann geprüft werden, wenn sich

auch im europäischen Umfeld verlängerte Nachtruhezeiten durchsetzen, die über das in der Schweiz bestehende Regime hinausgehen, wie im Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015 geschrieben wird. Vielmehr sollen sie sich an den Bedürfnissen der Betroffenen orientieren.

19. Die vorgesehene grundsätzliche Priorisierung von hohen Sicherheitsstandards gegenüber begründeten Lärmschutzanliegen der betroffenen Bevölkerung ist insofern problematisch, weil in der Praxis dieses Argument vielfach (oft aus finanziellen Gründen) dazu verwendet wird, sinnvolle Lärmoptimierungen nicht vornehmen zu müssen.
20. Neue Technologien sollen dafür verwendet werden, die Lärmbelastung der Bevölkerung durch den Flugverkehr an der Quelle (leisere Fluggeräte usw.) oder durch neue Verfahren (optimierte An- und Abflugverfahren usw.) zu senken.

5. Die Lärmgrenzwerte für Fluglärm sind zu hoch. Sie sind nach unten anzupassen

21. Im Entwurf des Berichts über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015 sind Lockerungen der zulässigen Lärmgrenzwerte in den Tagesrandstunden angedacht. Diese Haltung steht völlig im Gegensatz zum aktuellen Stand der wissenschaftlichen Forschung zum Einfluss von Lärm auf den menschlichen Organismus.
22. Aus medizinischer Sicht sind die geltenden Lärmgrenzwerte für Fluglärm wesentlich zu hoch angesetzt, da sie nicht vor Gesundheitsschäden schützen. Sie müssen deshalb zwingend nach unten korrigiert werden. Bei gleicher Lautstärke ist das Störpotential von Fluglärm mehrfach höher als jenes von Strassen- oder Bahnlärm. Dies gilt insbesondere in den Tagesrand- und Nachtzeiten.
23. Der gesetzliche Grenzwert von 55 dB für die Stunde von 22 bis 23 Uhr ist z.B. ein Jahresmittelwert. Dieser erlaubt eine tägliche Lärmspitze von 81 dB oder zwei tägliche Lärmspitzen von 78 dB. Schlafende Menschen werden jedoch bereits bei einem Lärmpegel ab 35 dB bis 40 dB empfindlich gestört und gesundheitlich beeinträchtigt.
24. Das Tolerieren von Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten ist auch bei Flugplätzen mit Luftverkehr, an welchem ein öffentliches Interesse besteht, wegen dem übergeordneten Schutz der Bevölkerung strikt abzulehnen. Ein öffentliches Interesse ist ohnehin schwierig zu definieren. Missbräuche würden begünstigt.

6. Die Betriebszeiten sollen keinesfalls ausgedehnt werden

25. Die Betriebszeiten der Flughäfen dürfen keinesfalls ausgedehnt werden, da sich dies katastrophal auf das Wohlbefinden und die Gesundheit der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung auswirken würde. In der Praxis erfolgt eine solche oft auch durch grosszügige Ausnahmeregelungen bei Verspätungen.
26. Im Entwurf wird vor einer Ausdehnung der Nachtflugsperre gewarnt. Dies wird in Zusammenhang gestellt mit dem Erhalt der Konkurrenzfähigkeit gegenüber den massiv wachsenden Nahost-Carrier, welche angeblich unter besseren Rahmenbedingungen operieren können. Mindestens was die Betriebszeiten betrifft ist dies sicher nicht der Fall, denn Emirates (et al.) und Swiss (et al.) haben in Zürich und Dubai gleiche Möglichkeiten. Und eine finanzielle Unterstützung durch nahöstliche Regierungen oder die ideale Lage auf halbem Weg nach Fernost kann (und soll) nicht durch eine Lockerung der Nachtflugverbote in der Schweiz kompensiert werden.

7. Keine Ausnahme beim Nacht- und Wochenendfahrverbot für Luftfrachtersatzverkehr

27. Der Bundesrat wird gemäss dem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015 die Aufnahme des Luftfrachtersatzverkehrs für Ziel- und Quellenverkehr Schweiz in den Ausnahmekatalog vom Nacht- und Wochenendfahrverbot prüfen. Diese Massnahme würde aber zu einer zusätzlichen Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner sowie zu einer weiteren Belastung der Umwelt führen und wird von uns dezidiert abgelehnt.

8. Umwelt- und Klimaschutz sind stärker zu gewichten als die Interessen der Luftfahrt

28. Wir unterstützen zwar die Aussage im Bericht, dass auch die Luftfahrt einen angemessenen Beitrag an den Klimaschutz zu leisten hat. Dazu braucht es aber verstärkte Anstrengungen. Auch wenn der Transport eines Passagiers heute weniger schädliche Auswirkungen auf das Klima hat als früher, wird dieser Effekt durch eine Zunahme des Luftverkehrs kompensiert, der technologische Fortschritt wird weitgehend neutralisiert und die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs werden

zunehmen. Deshalb kann eine Wachstumsstrategie per se nicht nachhaltig sein. Der nationale und internationale Luftverkehr in der Schweiz verursacht gemäss Schätzungen jährliche externe Umwelt-, Unfall- und Gesundheitskosten in der Grössenordnung von gut 900 Mio. Franken zu Lasten der Gesellschaft. Die Erhebung emissionsabhängiger Landegebühren ist so auszugestalten, dass sie eine effektive Wirkung hat.

29. Kontraproduktiv ist es, wenn sich die Luftfahrt auf Kosten der Umwelt entwickeln soll. Im Bericht heisst es, dass Naturschutzgebiete im Perimeter des Flughafens Zürich *wo möglich* erhalten werden sollen. Angesichts der sich verschärfenden infrastrukturellen Engpässe müsse gemäss Lupo aber bei Abwägungen zwischen wichtigen Infrastrukturausbauten und dem Naturschutz die Entwicklung des Flughafens und die Sicherheit Vorrang haben. Aus ökologischer Sicht kann diese Priorisierung zuungunsten der Umwelt nicht akzeptiert werden. Naturschutzgebiete sind nicht nur „wo möglich“ zu erhalten, sie sind zu erhalten. Insbesondere bei Flachmoorgebieten ist dieser Schutz nicht eine Frage des Abwägens. Moore sind verfassungsmässig vor Eingriffen absolut geschützt und müssen mit grossräumigen Pufferzonen gesichert werden.
30. Der Bundesrat hat die Absicht bekundet, die Schweizer Luftfahrt in das schweizerische Emissionshandelssystem einzubinden, sofern dieses mit dem Emissionshandelssystem der EU verknüpft werden kann. Sollte dies nicht gelingen, prüft der Bundesrat gleichwertige Massnahmen. Bereits 2009 wurde gesagt, dass man auf EU-ETS warten oder äquivalente Massnahmen ergreifen wolle. Es ist an der Zeit, nun endlich einen Schritt weiterzugehen. Die Schweiz soll die rechtliche Grundlage für die Beteiligung des schweizerischen Luftverkehrs am EU-Emissions-Zertifikatsystem schaffen. Es braucht eine Flugticketabgabe. Eine solche ist international erprobt, stellt keine internationalen Probleme dar und dürfte in der Bevölkerung mehrheitsfähig sein.
31. Bei Reisen zu nahen europäischen Zentren besteht aufgrund des HGV-Netzes eine Konkurrenz zwischen Schiene und Luft. Die Verkehrsverlagerung vom Flugzeug auf die Bahn ist aber nur teilweise eingetreten, vor allem wegen der tiefen Ticketpreise für Kurzstrecken im Luftverkehr, welche die Tarife der Bahn oft deutlich unterbieten. Im Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015 heisst es dazu lapidar, der Bund habe keinen Einfluss auf die Preispolitik der Fluggesellschaften. Eine Verlagerung von Passagierströmen auf die Bahn lasse sich auch über sonstige Massnahmen beim Luftverkehr nicht fördern. Wir können uns

mit dieser Aussage nicht zufrieden geben und wünschen uns Anstrengungen des Bundes, die zu einer Verlagerung führen.

9. Finanzierung der Sicherheitskosten durch Nutzniesser

32. Eine Übernahme der Sicherheitskosten an den Landesflughäfen durch die Kantone ist abzulehnen. Es ist nicht verständlich, dass diese durch die öffentliche Hand zu tragen sind. Stattdessen sind diese Kosten auf die Flughäfen und schlussendlich auf die Flugpassagiere als unmittelbare Nutzniesser dieser Sicherheitsmassnahmen abzuwälzen.
33. Im Entwurf des Berichts über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015 wird bezüglich den Regionalflughäfen festgehalten, dass die Kosten der Security für eine relativ kleine Infrastruktur mit beschränktem Ertragspotential (kleine Passagierzahlen im Vergleich zu den Landesflughäfen) sehr hoch seien. Daraus wird abgeleitet, dass bezüglich Security die Standortgemeinden und Kantone zur Deckung beitragen müssen. Es ist nicht einsehbar, wieso hier die öffentliche Hand einspringen soll um den Luxus zu erlauben, nicht rentable Infrastrukturen zu erhalten. Die Dichte der Landesflughäfen ist ausreichend um die echten Transportbedürfnisse der Bevölkerung zu decken. Und die dort angebotene Transportkapazität würde problemlos ausreichen, um auch zum Beispiel diejenigen Passagiere des Flughafens Bern aufzunehmen (basierend auf den publizierten Auslastungszahlen allein schon der Swiss).

10. Finanzierung der Flugsicherung durch Nutzniesser

34. Eine Übernahme der Kosten der Flugsicherung durch die Flughäfen wird begrüsst. Diese sind schlussendlich auf die Flugpassagiere als unmittelbare Nutzniesser dieser Flugsicherung abzuwälzen.

11. Kein zusätzlicher Fluglärm auf Regionalflughäfen und Flugfeldern

35. Die im Entwurf des Berichts über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015 dargestellte vermehrte Verlagerung von Flugverkehr von den Landesflughäfen auf die Regionalflughäfen und weiteren Flugplätze und Flugfelder beurteilt die Vereinigung gegen Fluglärm VgF mit grosser Sorge und Skepsis. Wir lehnen eine zusätzliche Belastung der betroffenen Regionen mit zusätzlichem Flugverkehr und damit auch

mit zusätzlichem Fluglärm strikte ab. Es darf nicht hingenommen werden, dass weite Teile der Schweiz mit zusätzlichem, nicht standortgebundenen Fluglärm belastet werden, weil dem durch Subventionen und nicht kostendeckende Preise geförderte ungehemmte Mobilitätsverhalten keine Grenzen gesetzt werden. Ein weiterer Ausbau der bodengebundenen Fluginfrastruktur würde nur die Kapazitäten für eine weitere Expansion der Luftfahrt zu Lasten von Mensch, Lebensqualität und Umwelt zur Folge haben. Dies kann die Gesellschaft langfristig nicht wollen und dies kann sich die Gesellschaft langfristig auch nicht leisten. Dies ist in der Luftfahrtpolitik des Bundes entsprechend zu berücksichtigen.

12. Eine stärkere Bundeskompetenz ist sehr kritisch zu betrachten

36. Gemäss Art. 87 der Bundesverfassung ist die Luftfahrt Sache des Bundes. Die Bewilligungs- und Aufsichtsbehörde kann aber nur indirekt auf Landesflughäfen und andere Flugplätze Einfluss nehmen. Sowohl in Genf wie in Zürich haben die Kantone heute entscheidende Mitwirkungsmöglichkeiten. Der Bundesrat will sich jedoch die Option offen halten, Grundsatzentscheidungen auf Bundesebene mit referendumsfähigen Erlassen zu fällen. Im SIL sollen verbindliche Leistungs- und Kapazitätsziele formuliert werden. Vorzusehen sind gemäss Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015 Sanktionsmöglichkeiten für den Fall, dass diese Ziele nicht verfolgt werden. Die Frage einer Bundesintervention wird sehr kontrovers diskutiert werden. Eine solche Diskussion müsste sehr sorgfältig geführt werden und die Interessen der betroffenen Bevölkerung ins Zentrum stellen. Die Frage, ob beim SIL Leistungs- und Kapazitätsziele für die Flughäfen zu formulieren sind, ist äusserst kritisch zu betrachten. Die im Bericht genannten „Sanktionsmöglichkeiten“ sind vermutlich nicht geeignet, Vertrauen zu schaffen.
37. Einen verstärkten Einfluss des Bundes zu Lasten der Standortkantone, der Standortgemeinden und der betroffenen Bevölkerung auf die Regionalflughäfen und weiteren Flugplätze und Flugfelder ist strikt abzulehnen.

13. Die Frage der Direktverbindungen muss politisch diskutiert werden

38. Für die Schweiz besteht gemäss dem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015 langfristig das Risiko, dass Transferpassagiere sich an andere Verkehrsknotenpunkte wie Istanbul oder Dubai verschieben und die Swiss das Drehkreuz Zürich nicht mehr rentabel betreiben kann. Der Betrieb eines

Drehkreuzes ist gemäss dem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015 unverzichtbar, wenn eine grosse Anzahl an interkontinentalen Direktverbindungen aufrechterhalten werden soll. In diesem Kontext stellen wir folgende Forderungen: Die Relevanz von Direktverbindungen muss statistisch ausgewiesen werden. In einem politischen Prozess muss definiert werden, welche Direktverbindungen für Zürich und Genf von volkswirtschaftlich überragender Bedeutung sind. Die Hub-Fähigkeit muss als Verpflichtung der Konzessionärin am Flughafen Zürich gestrichen werden. Zur besseren Ausnützung der Infrastruktur sind vermehrt marktwirtschaftliche Instrumente im Rahmen der bestehenden Kapazitäten einzusetzen. Dies betrifft auch die Vergabe von Slots.

14. Keine ungerechtfertigten Privilegien mehr

39. Es ist uns bekannt, dass der zunehmend grosse Einfluss von Nicht-EU-Gesellschaften (Airlines aus den Golfstaaten) Druck macht auf schweizerische Gesellschaften und dass es dadurch zu einer faktischen Kontrolle kommen kann. Die Liberalisierung der Verkehrsrechte, die den europäischen Markt für Gesellschaften wie Emirates, Qatar Airways und Etihad geöffnet hat, wurde von der EU und der Schweiz aber gewollt und wir erachten es nicht als zielführend, auf die sinkenden Marktanteile mit einem einseitigen Fokus auf eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für die in der Schweiz ansässigen Gesellschaften zu reagieren. Vielmehr sind wir der Meinung, dass alle Privilegien des Luftverkehrs, die nicht mit der aviatischen Technik begründet werden können, zu beseitigen sind. Dazu gehören: Befreiung von Steuern und Lenkungsabgaben, Lockerungen bei Umweltvorschriften, rechtliche Privilegien für Flughafenareale (z.B. für Shopping Centers und Bauten für nicht aviatische Zwecke).

15. Stärkung der Sicherheit und Stärkung der Aufsicht

40. Die Heterogenität der Nutzer – Linien- und Charterverkehr, Luftwaffe, General Aviation, Luftfahrzeuge ohne motorischen Antrieb wie Hängegleiter und Segelflugzeuge und vermehrt auch Drohnen – sowie neue Technologien stellen höchste Anforderungen an die Organisation und Bewirtschaftung des Luftraums. Der Bund ist gefordert, das Potenzial, aber vor allem auch die Sicherheitsrisiken dieser Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und diese tief zu halten. Die Vorteile neuer Technologien sollen zudem vorwiegend dem Bevölkerungsschutz, der Sicherheit, der Umwelt und der Effizienz dienen. Die Aufsichtsbehörde muss so

ausgestaltet sein, dass sie in der Lage ist, die Sicherheitsanforderungen durchzusetzen und ein hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten, auch wenn neue Technologien zu beaufsichtigen sind und die Heterogenität zunimmt.

16. Nicht mehr benötigte oder durch das VBS nicht finanzierbare Militärflugplätze sind „auszumustern“

41. Wir sind grundsätzlich der Meinung, dass nicht mehr benötigte oder durch das VBS nicht finanzierbare Militärflugplätze „auszumustern“ sind. Bezüglich der zivilen Mitbenutzung und der nicht aviatischen zivilen Nutzung von Militärflugplätzen ist Transparenz herzustellen. Erträge sollen der Bundeskasse zufallen. Zivilflugplätze auf ehemaligen Militärflugplätzen in städtischen Agglomerationen und touristisch attraktiven Landschaften der Alpen sind aufzuheben.

Wir bitten um Kenntnisnahme und danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Vereinigung gegen Fluglärm VgF



Dan Hiltbrunner, Präsident VgF



Guido Frey, Geschäftsleiter VgF