

.....  
.....  
.....

## **Einschreiben**

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)  
Sektion Sachplan und Anlagen  
3003 Bern

Küsnacht, ..... 2018

### **Stellungnahme zum Mitwirkungsverfahren Sachplan Infrastruktur Luftfahrt – Revision Konzeptteil**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Stellungnahme zur Revision des Konzeptteils des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL), ist bis zum 4. September 2018 schriftlich beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), Sektion Sachplan und Anlagen, 3003 Bern, einzureichen. Die Frist ist mit heutiger Eingabe gewahrt.

Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum revidierten SIL-Konzeptteil wird folgendes **Begehren** gestellt:

#### **Rückweisung der vorliegenden Revision des Konzeptteils SIL zur grundlegenden Überarbeitung an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL).**

Dies als Folge und Konsequenz aus den nachstehenden **Anträgen**:

1. Die Grundsätze und Ziele zur Luftfahrtpolitik der Schweiz sind in den Konzeptteil SIL zu integrieren.
2. Abkehr vom Nachfrageprinzip hin zum Angebotsprinzip in der Luftfahrtpolitik und Erstellung einer Übersicht über das vorhandene Kapazitätsangebot der Flugplätze.
3. Die Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur basiert auf dem Prinzip der Nachhaltigkeit und der gleichwertigen Berücksichtigung der drei Nachhaltigkeitsdimensionen.
4. Die Luftverkehrsprognosen sind nicht auf die Nachfrage, sondern auf die vorhandenen Kapazitäten des Bestands auszurichten.

5. Der Bund definiert für den bedeutenden Sektor Luftfahrt erstmals klimapolitische Massnahmen und leistet damit einen anteilmässigen Beitrag zur Reduktion der Umweltbelastungen.
6. Es sind finanzpolitische Lenkungsmassnahmen (Steuern, Abgaben und Gebühren) im Luftverkehr einzuführen.
7. Die Betriebszeiten sämtlicher Landesflughäfen sind auf maximal 17 Stunden (6 bis 23 Uhr) zu beschränken und durchzusetzen.
8. Das Sachplanverfahren hat die Mitwirkungsmöglichkeiten der Gemeinden sicherzustellen.

Dies mit folgenden **Begründungen**:

1. Der Bericht des Bundesrates über die Luftfahrtpolitik der Schweiz von 2016 (LUPO) legt die Haltung des Bundesrats auf dem Gebiet der Luftfahrtpolitik dar. Im Konzeptteil SIL wird festgehalten, dass sich die Luftfahrtpolitik insbesondere nach dem LUPO ausrichten muss und entsprechend basiert der Konzeptteil SIL auf den Zielen des LUPO. Der LUPO nimmt damit in nicht abschätzbaren Mass die Aufgaben des Konzeptteils SIL vorweg. Dennoch ist der LUPO der Mitwirkung im vorliegenden Verfahren betreffend Konzeptteil SIL entzogen. Das ist falsch, und es fehlt insofern an einer rechtstaatlichen Legitimation. Im SIL ist der Rahmen für die Luftfahrtpolitik und die künftige Entwicklung der zivilen Luftfahrtinfrastruktur festzuhalten.
2. Im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern ist der Luftverkehr keinen Lenkungsinstrumenten unterworfen. Das im Konzeptteil SIL propagierte Nachfrageprinzip nach Luftverkehrsleistungen und somit unbegrenztem Wachstum und Ausbau von Kapazitäten ist somit weder politisch noch sachlich mehrheitsfähig und verstösst gegen das Nachhaltigkeitsprinzip. Eine rein auf Kapazitätsausbau ausgerichtete Luftfahrtpolitik ist weder aus gesellschaftlicher noch aus ökologischer Sicht gewünscht und tragbar. Es liegt derzeit keine aktuelle, schweizweite Übersicht über die vorhandene Kapazität der Flugplätze (Angebot) vor.
3. Eine leistungsfähige und gut funktionierende Luftfahrtinfrastruktur ist für die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz eine wichtige Voraussetzung. Bau, Ausbau und Betrieb von Flugplatzanlagen haben aber auch negative Auswirkungen auf ihre Umgebung und die Umwelt. Um den Bestand und die Entwicklungsmöglichkeiten der Flugplatzanlagen längerfristig sicherstellen zu können, ist eine raumplanerische Koordination und eine Interessenabwägung zwischen wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit, gesellschaftlicher Solidarität und ökologischer Verantwortung vorzunehmen.
4. Die bisherigen Prognosen zu Flugbewegungen und Passagieren richteten sich nach der angenommenen starken Zunahme der ungebremsten Nachfrage aus und fielen allesamt massiv zu hoch aus. Trotzdem wird im Konzeptteil des SIL an der Nachfrageprognose festgehalten und beispielsweise für die drei Landesflughäfen mit einem Passagierwachstum von je 3% pro Jahr ausgegangen. Sollte dieses Szenario eintreffen wäre der Kollaps vorprogrammiert. Eine Abkehr vom Nachfrageansatz ist zwingend nötig und stattdessen ist von der Leistungsfähigkeit des Bestands auszugehen. Entsprechend sind die notwendigen Konzepte und Prognosen zu erstellen und gestützt darauf den Konzeptteil des SIL zu überarbeiten.

5. Die schweizerische Energie- und Klimapolitik ist mit der Flughafenpolitik nicht vereinbar. Der derzeitige Absatz von über 1,7 Millionen Tonnen Flugtreibstoff pro Jahr entspricht einem Anteil von rund 26% des gesamten Treibstoffabsatzes in der Schweiz und verursacht mehr als 5,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> bzw. 26% des gesamtschweizerischen CO<sub>2</sub>-Ausstosses aus Treibstoffen. Unhaltbar ist, dass in der Schweiz obwohl das Fliegen die klimaschädlichste Fortbewegungsweise ist, die Luftfahrt als einziger bedeutender Sektor aktuell keiner klimapolitischen Lenkungsmassnahme untersteht und damit ein unverhältnismässiges Wachstum gefördert wird.
6. Fliegen ist im Verhältnis zu den anderen Verkehrsträgern dementsprechend zu billig, so dass dieser Verkehrsträger in einem unverhältnismässigen Mass bevorteilt und gefördert wird. Mit geeigneten und längst fälligen Lenkungsmassnahmen ist dies auszugleichen (Luftverkehrsabgabe, Start- bzw. Landegebühren, Kerosinsteuer, Emissionsabgabe, Verzicht auf finanzielle Unterstützungen und Subventionen etc.), damit eine Kostenwahrheit erreicht werden kann.
7. Die maximalen Betriebszeiten der Landesflughäfen sind zu vereinheitlichen und zum Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Einwirkungen zu begrenzen. Als Teil der Angebotsstrategie ist der Flugplan und Flugbetrieb auf die beschränkten Betriebszeiten auszurichten. Der laschen Handhabung von Verspätungsabbau und Ausnahmebewilligungen in der Nacht muss Einhalt geboten werden.
8. Im SIL sollen nebst den Zielvorgaben für die zivile Luftfahrtinfrastruktur auch die Grundsätze und Ziele der Luftfahrtpolitik festgelegt werden (siehe auch 1.1 bzw. 2.1) und bei Sachplanverfahren soll der Anhörungskreis um die Gemeinden und weiteren Beteiligten erweitert werden. Damit wird die Luftfahrtpolitik demokratisch legitimiert und die Mitwirkungsmöglichkeiten der Gemeinden sowie weiteren Beteiligten im Sachplanverfahren sichergestellt.

Aus den vorstehend genannten Tatsachen und Gründen ersuche ich Sie höflich um Gutheissung des eingangs gestellten Begehrens.

Freundliche Grüsse

.....