

Einschreiben
Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

3. September 2018

Eingabe/Stellungnahme
im Rahmen des Verfahrens Anhörung und öffentliche Mitwirkung zum
Entwurf Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, Konzeptteil (Revision) vom 28.06.2018 (SIL)
(Abgabetermin 04.09.2018)

Sehr geehrte Damen und Herren

1. Vorbemerkung

- 1.1. Der Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) setzt sich seit 16 Jahren, d.h. seit einem vor der Einführung der Südanflüge auf den Flughafen Zürich, gegen dieses Flugregime ein. Hinter dem VFSN stehen rund 5'000 registrierte Mitglieder plus ihre Familien. Der VFSN ist vor allem in der Region südlich des Flughafens Zürich aktiv.
- 1.2. Seit 2002 engagiert sich der VFSN in diversen Vernehmlassungen, Arbeitsgruppen und mittels konkreter Zusammenarbeit mit anderen Organisationen, die sich gegen Fluglärm wehren. Der VFSN hat diverse Prozesse vor Bundesverwaltungsgericht und vor Bundesgericht geführt.
- 1.3. Diese Mitwirkungsangabe haben wir gemeinsam mit dem Bürgerforum Küsnacht erarbeitet sowie im engen Austausch mit KLUG, dem Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, der Stiftung gegen Fluglärm, dem Fluglärmforum Süd und anderen Organisationen.
- 1.4. Wir protestieren gegen die terminliche Art und Weise wie das BAZL dieses Mitwirkungsverfahrens lanciert hat: pünktlich auf den Ferienbeginn mit einer Frist von zwei Monaten, wobei fünf Wochen in die Zeit der Sommerferien fielen. Diese Terminierung ist unwürdig für eine durch Steuergelder der Bürger finanzierte Behörde, welche sich für die Bedürfnisse der Bevölkerung einzusetzen hat.

2. Grundsätzliches zum SIL und zur Luftfahrtpolitik der Schweiz

- 2.1. Der SIL ist ein sehr wesentliches Instrument zur Umsetzung der Luftfahrtpolitik der Schweiz und geht über die rein raumplanerischen Aspekte hinaus¹, indem er wesentliche

¹ Siehe SIL S. 5

Rahmenbedingungen und damit auch Regulierungen für den Betrieb der Flugplätze, insbesondere der Landesflugplätze und des damit zusammenhängenden Flugbetriebs, rechtsverbindlich direkt oder indirekt festlegt.

- 2.2. Der Bundesrat hat die Luftfahrtpolitik mit dem ‚Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz‘ vom Februar 2016 (LUPO 2016) festgelegt. Im LUPO 2016 werden die politischen Grundsätze der Landesregierung zur Luftfahrtpolitik mit einem Zeithorizont bis 2030 dargestellt und erläutert. Insbesondere will der Bund durch die Kombination von LUPO 2016 und SIL die Entwicklung der Landesflughäfen vorschreiben, u.a. durch die rechtsverbindliche Festlegung von Leistungs- und Kapazitätszielen auf den Landesflughäfen².
- 2.3. Da der LUPO 2016 durch den Bundesrat erlassen wurde, ohne dass wir dazu Stellung nehmen konnten³ und ohne dass es ein für uns transparentes, demokratisches Verfahren dazu gegeben hat, sehen wir uns veranlasst, dies im laufenden Mitwirkungsverfahren zum SIL zumindest teilweise nachzuholen bzw. auf grundsätzliche Aspekte der Luftfahrtpolitik zurückzukommen. Wir vertreten die Auffassung, dass uns diesbezüglich Gehör zu gewähren ist.
- 2.4. Im LUPO 2016 wird einerseits auf die Bedeutung einer effizienten Infrastruktur für die Zivilluftfahrt für Bevölkerung und Wirtschaft, andererseits aber auch auf Schutzbedürfnisse von Bevölkerung und Umwelt hingewiesen. Der Bundesrat vertritt den Standpunkt, dass er mit seiner Luftfahrtpolitik einen Interessensausgleich vornimmt, mit dem Ziel, eine Koexistenz zwischen den verschiedenen und in wichtigen Punkten sich konkurrenzierenden Bedürfnissen der Gesellschaft zu erreichen. Zudem wird als Ziel auch die Umsetzung der Nachhaltigkeit der angestrebten Luftfahrtpolitik hervorgehoben, wobei der Bundesrat seine eigene Definition von Nachhaltigkeit für die Luftfahrt formuliert hat, die in Teilbereichen nicht mit der allgemeinsprachlichen Bedeutung von Nachhaltigkeit⁴ übereinstimmt.
- 2.5. Aufgrund unserer Auswertung des LUPO 2016 und SIL kommen wir zum Ergebnis, dass die Interessen von Wirtschaft und Bevölkerung an einem möglichst vielfältigen Angebot an direkten Luftverkehrsverbindungen ein überproportional starkes Gewicht erhalten haben. Die Verbesserung der rein betriebswirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit ganz im Sinne der Flughafengesellschaften der Landesflughäfen mit ihrer Drehkreuzfunktion und der Airlines wird gegenüber den Interessen der lokalen Bevölkerung, zu denen die Wahrung der Lebensqualität, der Schutz der Natur und der Schutz vor den negativen Auswirkungen des Flugbetriebs gehören, klar bevorzugt. Der vorgegebene Interessensausgleich findet deshalb nicht statt, zumindest nicht in einem sichtbaren, ausgewogenen und konkretisierten Masse. Wir beanstanden diese Situation insbesondere mit Bezug auf die Landesflughäfen und beantragen Korrekturen, die im Folgenden erläutert werden.

² LUPO 2016 S. 1861 u. 1914

³ Eine solche Stellungnahme bzw. Mitwirkung war offenbar nur den Kantonen, den Wirtschaftsverbänden und den Flughäfen gewährt worden.

⁴ Siehe LUPO 2016 S. 1877 – 1879 u. SIL S.48, Nachhaltigkeit bedeutet im heutigen allgemeinen Sprachgebrauch, dass vor allem natürliche Ressourcen nur in dem Umfang verbraucht werden, wie sie wieder regenerierbar bzw. ersetzbar sind (Duden). Immerhin wird auch im LUPO 2016 festgestellt, dass die Nachhaltigkeit in Bezug auf die CO2 Emissionen nicht gegeben ist und hier noch vermehrt Anstrengungen notwendig sind. In dieser Eingabe wird Nachhaltigkeit im allgemeinsprachlichen Sinne verwendet.

3. Luftverkehrsprognosen und Kapazitätsvorgaben

- 3.1. Die starke Zunahme des Flugverkehrs in den letzten Jahren in der Schweiz, sowie in Europa allgemein, basiert zu einem wesentlichen Teil nicht auf der natürlichen Verkehrsnachfrage durch die Bevölkerung, sondern ist angebotsseitig aufgrund zweifelhafter und aggressiver Geschäftsmodelle der Airlines, insbesondere der Billigfluggesellschaften, zustande gekommen. Sie ist auch eine Folge der Liberalisierung des europäischen Flugverkehrs, welche diese Entwicklung besonders begünstigt hat.
- 3.2. Die starke Zunahme des Luftverkehrs hat vielfach bereits bizarre Formen angenommen. Sie führt nicht nur zu Überlastungen der Luftverkehrsstrassen in Europa⁵ und zu vermehrten Protesten und politischen Vorstössen der Flughafenrainer an vielen europäischen Flughäfen, sondern auch zu Protesten und politischen Massnahmen gegen den überbordenden Massentourismus an einzelnen Feriendestinationen⁶ sowie zu teils chaotischen Streiks in verschiedenen Zweigen der Luftfahrtindustrie.
- 3.3. Aufgrund der ausserordentlichen Umweltbelastung durch den Flugbetrieb sind die kapazitätssteigernden, aggressiven Geschäftsmodelle der Airlines und die radikale Liberalisierung des europäischen Flugverkehrs besonders kritisch zu hinterfragen und neu zu beurteilen. Es ist offensichtlich, dass ein solchermassen entstandenes Wachstum des Luftverkehrs und darauf extrapolierte Prognosen nicht als nachhaltig qualifiziert werden können. Ebenso offensichtlich ist es, dass ein solches Wachstum nicht im Interesse der lokalen Bevölkerung ist.
- 3.4. Mit anderen Worten, die gegenwärtige Nachfrage nach Flugverkehrsleistungen und insbesondere die dazugehörigen Prognosen⁷ sind bei einer seriösen und nachhaltigen Flughafenpolitik entsprechend um den angebotsseitigen „Push-Faktor“ zu korrigieren, sofern diese als (verbindliche) Planungsgrössen für die Infrastruktur dienen und im Sinne eines echten Interessensausgleichs zwischen Luftfahrtindustrie und lokaler Bevölkerung erstellt werden sollen. Das Luftverkehrsaufkommen ist nicht gottgegeben. Es kann sehr wohl durch entsprechende Regulierungen, restriktive Vergabe der Slots, Start- und Landegebühren, Luftverkehrsabgaben sowie weitere Lenkungsabgaben wie z.B. Lärm- und CO₂-Abgaben gesteuert und limitiert werden.
- 3.5. Auch die sich weiterhin verschärfende CO₂-Problematik bzw. Klimaerwärmung verlangt, dass zusätzliche Massnahmen zur Limitierung des Wachstums des Luftverkehrs ergriffen werden. Das vorgegebene klimaneutrale Wachstum des Luftverkehrs ist nicht plausibel. Es ist gegenwärtig klar absehbar, dass technische Verbesserungen und Effizienzsteigerungen bei den Flugzeugen und den Betriebsabläufen, sowie Kompensationen durch den Emissions-Zertifikathandel nicht ausreichen werden, um das notwendige und inzwischen auch politisch und gesellschaftlich weitgehend unumstrittene Ziel der CO₂-Reduktion erreichen zu können. Es muss als sehr besorgniserregend angesehen werden, dass der Flugverkehr beim CO₂-Ausstoss weiterhin hohe Steigerungsraten aufweist. Es ist deshalb unvermeidbar, dass das

⁵ und damit zu zunehmenden Sicherheitsrisiken aufgrund der Verkehrsdichte

⁶ Mallorca, Venedig u.a.

⁷ Siehe SIL S. 36-37

Luftverkehrswachstum durch eine strengere Regulierung begrenzt und die Luftverkehrsindustrie wesentlich stärker an den Kosten der Umweltbelastung beteiligt wird.

- 3.6. Die Schweizer Bevölkerung hat bereits ein hohes Bewusstsein bezüglich Lärm- und Umweltschutz sowie CO₂-Problematik entwickelt. Umfrageergebnisse⁸ zeigen, dass breite Bevölkerungsschichten durchaus bereit sind auf Flugreisen zu verzichten, wenn dies zum Schutz des Klimas bzw. zur Reduktion des CO₂-Ausstosses notwendig wird. Zudem zeigen Umfragen, dass die Nachtruhe in der Schweiz einen besonderen Stellenwert hat und deshalb von einer breiten Bevölkerungsschicht eine bessere Durchsetzung des Nachtflugverbots gefordert wird⁹. Auch deshalb ist davon auszugehen, dass die von der Landesregierung vorgegebenen Luftverkehrsprognosen und geplanten Kapazitätsvorgaben sich nicht an den Bedürfnissen und Wünschen der Schweizer Bevölkerung orientieren. Die Ausrichtung und Entwicklung der Infrastruktur an den Landesflughäfen auf der Basis der im SIL dargestellten Prognosen ist somit abzulehnen.
- 3.7. Wir beantragen deshalb die Flugverkehrsprognosen neu zu beurteilen und nach unten anzupassen. Entsprechend anzupassen sind auch die Ausrichtung und Entwicklung bzw. die Vorgaben und behördenverbindlichen Festlegungen für die Infrastruktur an den Landesflughäfen und die diesbezüglichen Planungen bzw. Planungsaufträge.

4. Internationale Wettbewerbsfähigkeit der Landesflughäfen

- 4.1. Die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Landesflughäfen wird an zahlreichen Stellen im LUPO 2016 wie auch im SIL hervorgehoben. Daraus lässt sich schliessen, dass dies auch in Zukunft das zentrale Anliegen der Landesregierung sein wird. Dies legt den Schluss nahe, dass bewusst in Kauf genommen wird, dass Flugverkehr aus den Nachbarländern in die Schweiz verlagert wird, auch wenn dieser dort, z. B. aus politischen oder gesellschaftlichen Gründen, nicht mehr erwünscht ist.
- 4.2. Zurzeit ist die Luftfahrt in der Schweiz für etwa 12%¹⁰ des gesamten CO₂-Ausstosses verantwortlich und ihr Anteil am gesamten Treibstoffverbrauch beträgt 26%¹¹. Diese Anteile liegen über den entsprechenden Werten in unseren Nachbarländern¹². Auch das Verhältnis des Passagieraufkommens zur Bevölkerung¹³ liegt in der Schweiz deutlich über dem Niveau unserer Nachbarländer. Daraus ist zu schliessen: Erstens, der Flugverkehr in der Schweiz liegt bereits über dem natürlichen (*d. h. statistisch vernünftigerweise zu erwartenden*) Bedarf der Schweizer Bevölkerung. Zweitens, die lokale Bevölkerung und Umwelt werden im Vergleich mit den Nachbarländern bereits überproportional mit Emissionen (Lärm, Schadstoffen) belastet. Und drittens, es hat bereits eine Verlagerung von Luftverkehr aus den Nachbarländern in die

⁸ Gemäss Umfrage der Zeitung 20 Minuten vom April 2016 bei 15'145 Teilnehmenden würden 52% der Teilnehmer eher auf Flugreisen verzichten gegenüber anderen Bedürfnissen wie Auto, Wohnfläche, Fleisch

⁹ Siehe beispielsweise Umfrage des Tagesanzeigers im Juli 2018 mit 2'567 Teilnehmern, wovon 82% eine Einschränkung der Nachtflüge fordern

¹⁰ Siehe Bundesamt für Umwelt, Treibhausgasemissionen Schweiz 2017

¹¹ Siehe BFE Energieverbrauch Schweiz 2017

¹² In Deutschland wird der CO₂-Anteil des Luftverkehrs mit 5% angegeben

¹³ Passagieraufkommen Schweiz 2017 54.9 Mio zu 8.5 Mio Einwohnern, Deutschland 234.8 Mio zu 82.7 Einwohnern gemäss den statistischen Ämtern der jeweiligen Länder

Schweiz stattgefunden. Hierzu passt, dass in den Nachbarländern betreffend Regulierung und Rechtsprechung in Sachen Flugverkehr und Luftverkehrspolitik bereits ein Umdenken stattgefunden hat, und damit der Schutz von Bevölkerung und Umwelt gegenüber rein wirtschaftlichen Interessen stärker in den Fokus gerückt ist¹⁴.

- 4.3. Daraus folgt, es braucht konkrete Massnahmen, um eine weitere Verlagerung bzw. eine Begünstigung von Verlagerung von Flugverkehr aus dem benachbarten Ausland in die Schweiz zu unterbinden. In diesem Sinne ist die Verfolgung einer undifferenzierten Politik zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Landesflughäfen als vollkommen verfehlt zu qualifizieren. Wir möchten dabei festhalten, dass wir eine Wettbewerbspolitik zur stetigen Verbesserung der betrieblichen Effizienz der Abwicklung des Luftverkehrs und des Komforts der Passagiere begrüssen, aber eine Wettbewerbspolitik zur Steigerung des Luftverkehrsaufkommens und zur Verlagerung von Luftverkehr aus dem Ausland in die Schweiz klar ablehnen. In diesem Sinne ist auch die Drehscheibenfunktion des Flughafens Zürich zu relativieren und zu korrigieren¹⁵.
- 4.4. Wir beantragen somit, dass die im SIL dargelegte Wettbewerbsfähigkeit der Landesflughäfen entsprechend präzisiert wird, so dass durch neue Formulierungen konsequent klargestellt ist, dass eine Verlagerung von Flugverkehr aus dem Ausland in die Schweiz verhindert werden soll. Dies ist unseres Erachtens aufgrund der Bedeutung des SIL für die nachgelagerte Regulierung des Luftverkehrs und die eventuell damit zusammenhängende Rechtsprechung von ganz besonderer Relevanz. Zusätzlich sollte im SIL oder in einem allfälligen anderen Dokument klar aufgezeigt werden, durch welche Massnahmen eine unerwünschte Verlagerung von ausländischem Flugverkehr in die Schweiz verhindert werden soll. Auch sind Vorgaben für ein diesbezügliches Monitoring im SIL oder einem anderen rechtsverbindlichen Dokument zu erlassen.
- 4.5. Vor diesem Hintergrund ist es auch falsch, als grösste Herausforderung die Kapazitätsengpässe der Landesflughäfen zu benennen¹⁶. Die grösste Herausforderung für Politik und Gesellschaft ist und bleibt die Herstellung eines Ausgleichs der wohlverstandenen Interessen der Wirtschaft gegenüber den berechtigten Interessen und Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung auf Bewahrung der Lebensqualität und dem Schutz der Natur.

5. Ordnungs- und Wirtschaftspolitische Erwägungen

- 5.1. Liberalisierung gepaart mit einer ultralockeren Geldpolitik, wie wir sie in den letzten Jahren bzw. im letzten Jahrzehnt gesehen haben, hat in vielen Branchen weltweit zu einem äusserst

¹⁴ Beispiele: Einführung von Luftverkehrsabgaben (Ticketsteuer) in Deutschland und Österreich 2011; Rechtsprechung in Österreich: Bundesverwaltungsgericht Wien, Verbot des Baus einer 3. Startbahn am Flughafen Wien, Januar 2017; Deutschland: Durchsetzung eines verlängerten Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt aufgrund eines Urteils des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig, April 2012

¹⁵ Die Drehscheibenfunktion von Zürich hat ebenfalls bereits bizarre Auswüchse angenommen. Uns sind zahlreiche Fälle bekannt, bei denen Passagiere zunächst ins Ausland reisen, um dann wieder einen Umsteigeflug über Zürich anzutreten, weil ein solcher Umsteigeflug vom Ausland aus billiger offeriert wird. Solch groteske Umweltverschmutzung kann nur zustande kommen, wenn die Kosten der entsprechenden Umweltbelastung des Flugbetriebs nicht angemessen in Rechnung gestellt werden.

¹⁶ Siehe beispielsweise SIL S. 44 Absatz 2.10.2 u.a.

raschen Kapazitätsausbau geführt, woraus sich vielfach ein Kapazitätsüberhang und aggressiver Verdrängungswettbewerb ergeben hat. Dies ist Teil der Globalisierung. Die gesellschaftlichen Vorteile daraus sind das kräftige Wirtschaftswachstum bei gleichzeitig äusserst niedriger Inflation oder sogar fallenden Preisen für die Verbraucher in den Industrieländern. Die Luft- und Seeschifffahrt sind typische Beispiele für diese wirtschaftliche Expansion. Gleichzeitig sind die Luft- und Seeschifffahrt auch wesentliche Verursacher dieser Entwicklung, da die rasante Ausweitung der Transportkapazitäten zu einem drastischen Preiszerfall bei Transportleistungen geführt hat, was wiederum den Welthandel und die Mobilität weiter angekurbelt hat. Die negativen Begleiterscheinungen wurden lange ignoriert. U.a. sind diese im Bereich Umweltbelastung und bei der Umgehung sozialer Standards deutlich spürbar. Ernste Zweifel, ob eine solche Entwicklung als „nachhaltig“ qualifiziert werden kann, sind deshalb berechtigt.

- 5.2. Im Zusammenhang mit dem SIL stellt sich somit die Frage, wie die Landesregierung vor dem genannten Hintergrund die Regulierung der Luftfahrt ausrichten soll. Die Frage lautet: Soll die Regulierung in einem liberalisierten Markt planwirtschaftliche Vorgaben zu Leistungs- und Kapazitätszielen machen und damit einen umweltschädlichen Wettbewerb weiter ankurbeln, oder soll die Regulierung den Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen der genannten und möglichen weiteren Entwicklungen stärker in den Fokus nehmen. Es scheint paradox und systemfremd, wenn Vertreter der Wirtschaft planwirtschaftliche Vorgaben, wie sie im SIL vorgesehen sind, zu ihrem eigenen Vorteil fordern.
- 5.3. Auch vor diesem Hintergrund dürfte es nicht im gesamtgesellschaftlichen Interesse sein, wenn im SIL bzw. in der Luftverkehrsregulierung rechtsverbindliche Vorschriften zur Kapazitätsausdehnung erlassen werden, sofern diese nicht als Grundversorgung für die lokale Bevölkerung begründet werden können, was vorliegend aus unserer Sicht klar nicht der Fall ist. Die Regulierung hat sich auszurichten an bzw. zu beschränken auf eine reibungslosen Abwicklung des Flugverkehrs, der Gewährleistung grösstmöglicher Sicherheit, der Verhinderung unlauterem Wettbewerbs, den Schutz von Bevölkerung und Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Luftverkehrsbetriebes und einer Begrenzung des Flugverkehrs, wenn dies aufgrund von Kapazitätsengpässen bei der Infrastruktur, aus Gründen des Umweltschutzes oder der Sicherheit notwendig werden sollte. Es kann nicht hingenommen werden, dass ein Planungsinstrument wie der SIL im Zusammenwirken zwischen der Luftverkehrsbranche und der Politik den eigentlichen Zweck der Regulierung untergräbt, und wenn übergeordnete gesellschaftliche Interessen dadurch in Mitleidenschaft gezogen werden. Eine allfällige Förderung des Flugverkehrs ist aus ordnungspolitischer Sicht nicht mit der Regulierung zu vermischen. Sie müsste ausserhalb der eigentlichen Regulierung stattfinden und sollte auch funktionsmässig davon getrennt sein, damit bei den Behörden keine Interessenskonflikte entstehen.
- 5.4. Im Übrigen gibt es nach allgemeinem Kenntnisstand keine gesetzliche Grundlage für planwirtschaftliche, rechtsverbindliche Kapazitätsvorgaben, wie sie durch den SIL nun eingeführt werden sollen. In diesem Sinne beantragen wir insbesondere den Text in Kapitel 4.1 Grundsätze für die Landesflughäfen, Grundsatz 2, zu ändern.

6. Anträge

Zusammenfassend stellen wir folgende Anträge:

- 6.1. Der SIL wird von uns in der vorliegenden Fassung abgelehnt. Wir beantragen dementsprechend eine grundsätzliche Neufassung unter Berücksichtigung der nachfolgend aufgeführten Anträge.
- 6.2. Der demokratisch nicht legitimierte und auf streitbarer Rechtsgrundlage basierende LUPO 2016 soll nicht als quasi-rechtsverbindliche Grundlage für die Erstellung des SIL herangezogen werden. Der Interessenausgleich zwischen den schutzwürdigen Interessen der Bevölkerung und der Natur einerseits und der Luftfahrtbranche andererseits ist nur auf der Grundlage dieses Mitwirkungsverfahrens vorzunehmen.
- 6.3. Dem Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Luftverkehrs, insbesondere mit Bezug auf die Landesflughäfen, ist bei dem Interessenausgleich eine höhere Gewichtung zu gewähren. Die Formulierungen im SIL sind an zahlreichen Stellen entsprechend zu überarbeiten.
- 6.4. Als grösste Herausforderung ist nicht die Erweiterung der Kapazitätsgrenzen der Landesflughäfen, sondern der faire Interessenausgleich festzuschreiben. Zahlreiche Textstellen sind entsprechend zu ändern.
- 6.5. Die im SIL enthaltenen Luftverkehrsprognosen sind im Sinne unserer zuvor gemachten Darlegungen zu überprüfen und nach unten zu korrigieren (SIL Seiten 35-37).
- 6.6. Direkt oder indirekt implizierte Kapazitätsziele zur Steigerung des in der Schweiz abzuwickelnden Luftverkehrs sollen durch den SIL nicht als rechtsverbindliche Vorgaben bzw. Aufträge an die Konzessionäre der Flughäfen eingeführt werden und auch nicht zu einer solchen Auslegung herangezogen werden können. Entsprechend ist der Text in Kapitel 4.1 Grundsatz 2 zu ändern. Rechtsverbindliche Kapazitätsvorgaben sind nur im Umfang einer Grundversorgung für die lokale Bevölkerung festzulegen.
- 6.7. Die ordentlichen Betriebszeiten an den Landesflughäfen sind grundsätzlich auf die Zeit von 07:00 bis 22:00 festzulegen. Ausnahmen dürfen nur in einem sehr eng definierten Umfang gewährt werden. Kapitel 4.1 Grundsatz 4 ist entsprechend zu ändern. Auf eine Bezugnahme zu Flugbetriebszeiten an anderen europäischen Flughäfen ist zu verzichten.
- 6.8. In mindestens einer der zahlreichen Abhandlungen zur Luftverkehrspolitik im SIL sollte als Grundsatz aufgenommen werden, dass sich der Luftverkehr in Zukunft stärker an den Kosten der Umweltbelastungen zu beteiligen hat. Die Erträge daraus sind direkt an die Standortkantone, den Bund und/oder die Geschädigten abzuliefern. Der Begriff der Wettbewerbsfähigkeit der Landesflughäfen ist entsprechend zu relativieren. Entsprechende gesetzliche Grundlagen sollten hierfür auf den Weg gebracht werden.

- 6.9. In mindestens einer der zahlreichen Abhandlungen zur Luftverkehrspolitik im SIL sollte als Grundsatz aufgenommen werden, dass es nicht erwünscht ist, Flugverkehrs- bzw. Passagieraufkommen aus dem benachbarten Ausland in die Schweiz zu verlagern, insbesondere dann nicht, wenn dort das Flugverkehrs- bzw. Passagieraufkommen durch Regulierung, Lenkungsabgaben oder ähnlichem limitiert werden sollte. Damit gegebenenfalls solche Entwicklungen rechtzeitig abgewehrt werden können, ist ein entsprechendes Monitoring-System zu errichten. Der Begriff der Wettbewerbsfähigkeit der Landesflughäfen ist entsprechend zu relativieren.
- 6.10. In mindestens einer der zahlreichen Abhandlungen zur Luftverkehrspolitik im SIL sollte als Grundsatz noch deutlicher hervorgehoben und präzisiert werden, dass Starts und Landungen von Flugzeugen grundsätzlich nicht über dicht besiedeltes Gebiet zu erfolgen haben und Lärmemissionen im Sinne von USG § 11, LSV und BGE 137 II 58 vom 22.12.2010 zu vermeiden bzw. zu reduzieren sind. Hierbei sind nicht nur Lärmspitzen einzubeziehen, sondern auch eine Lärmzunahme durch Kumulierung verschiedener Lärmquellen bzw. höherer Frequenzen von Starts und Landungen. An- und Abflugverfahren sind konsequent nach diesem Grundsatz festzulegen und kontinuierlich im Sinne der Lärmreduzierung zu optimieren.
- 6.11. Mittelfristig sind grundsätzlich neue Überlegungen anzustellen, wie die limitierte Anzahl der Slots auf den Landesflughäfen zum grösstmöglichen Nutzen der Schweizer Bevölkerung genutzt werden können. Die Bedingungen für die Konzessionen der Flughafenbetreiber wären dann entsprechend anzupassen. Vorstellbar wäre zum Beispiel, dass Slots an die Meistbietenden (ähnlich der Mobilfunklizenzen) vergeben würden, wobei die daraus entstehenden Erträge durch die Flughafengesellschaften an die Standortkantone und den Bund abzuführen wären. Der Begriff der Wettbewerbsfähigkeit der Landesflughäfen ist entsprechend zu relativieren. Entsprechende gesetzliche Grundlagen sollten hierfür auf den Weg gebracht werden.
- 6.12. Als begleitende Massnahme sind Zugverbindungen als Alternative gegenüber innereuropäischen Flugreisen vermehrt zu fördern, gegebenenfalls auch durch Staatsbeiträge bzw. Zweckbindung der dem Flugverkehr aufzuerlegenden Lenkungsabgaben. Der SIL sollte die Möglichkeit vorsehen, dass hierzu Planungsaufträge vergeben werden können, an denen die Flughafenkonzessionäre mitzuwirken hätten.

Wir bitten Sie, diese Anträge im Sinne unserer eingangs gemachten Darlegungen und Erwägungen anzunehmen. Bitte verstehen Sie, dass die hier dargelegten Anliegen für die Bevölkerung in der Region südlich des Flughafens Zürich eine ganz besondere Bedeutung erlangt haben. Sie können deshalb davon ausgehen, dass die weiteren diesbezüglichen Handlungen des Bundesrates und des Bundesamtes für Zivilluftfahrt mit besonderer Aufmerksamkeit und auch mit einiger Anspannung verfolgt werden.

Mit freundlichen Grüssen
Verein Flugschneise Süd – NEIN

Eduard M. Rosenstein
Präsident

Matthias Dutli
Vize-Präsident