



Medienmitteilung

Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) fordert Überarbeitung Luftfahrtbericht und SIL.

Luftfahrtpolitik voller Widersprüche!

Bern, 25. Mai 2005. Voraussichtlich werden nächste Woche der Ständerat und der Nationalrat anlässlich der Sommersession 2005 den Bericht über die schweizerische Luftfahrtpolitik des Bundesrates behandeln. Einerseits ist es erfreulich, dass endlich etwas auf dem Tisch liegt, andererseits ist der Bericht voller Widersprüche, realitätsfremd und berücksichtigt einseitig die wirtschaftlichen Interessen der Luftfahrtindustrie und vernachlässigt die Interessen von Mensch und Umwelt. Das Mitspracherecht der Standortkantone soll beschnitten werden. Der Bundesrat fühlt sich sogar berufen, die Aufsicht über die Landesflughäfen zu übernehmen, da deren betriebswirtschaftliche Führung „äusserst anspruchsvoll“ sei.

Der Bericht, welcher von den Räten am 30. und 31. Mai 2005 letztlich nur zur Kenntnis genommen werden kann, stellt die entscheidende Grundlage für die zukünftige Luftfahrtpolitik der Schweiz dar. Er beeinflusst massgeblich die Gestaltung des „Sachplanes Infrastruktur Luftfahrt“ (SIL) und damit die Raumplanung der Flughafenregion. Es ist daher dringend notwendig, dass alle Fraktionen dem Bundesrat - insbesondere dem Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) - unmissverständlich zu verstehen geben, dass auf der Basis des vorliegenden Luftfahrtberichtes keine Politik gemacht werden kann.

Wenn im Bericht behauptet wird, dass der Luftverkehr Garant für Wirtschaftswachstum und Wohlstand in der Schweiz sei, so wird das Pferd am Schwanz aufgezügelt. Der Bundesrat erstellte seinen Bericht aufgrund einer falschen Ausgangslage. Er träumt immer noch von „einer der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs“ in Zürich-Kloten: Tatsache aber ist, dass in den Jahren 2000 bis 2004 die Flugbewegungen nicht zu-, sondern um 20% abgenommen haben, das Passagiervolumen gar um 24%. Diese Tatsachen werden im Bericht und im SIL nicht berücksichtigt – mit weitreichenden Auswirkungen. Würden die Langfristprognosen auf den tatsächlichen Verkehrszahlen basieren, so wären auch im Jahre 2020 weniger als 350'000 Flugbewegungen am Flughafen Zürich zu erwarten. Dies würde bedeuten, dass weder die neuen Südanflüge noch die zusätzlichen Ostanflüge notwendig sind. In einer Eingabe an das BAZL fordert der VFSN, dass diese falsche Ausgangslage im SIL noch vor der Erarbeitung des Objektblattes für den Flughafen Zürich korrigiert wird.

Ferner will der Bundesrat die Übernahme von Sicherheitskosten und den gesetzgeberischen Handlungsbedarf im Zusammenhang mit Lärmschutzmassnahmen sowie der materiellen und formellen Enteignung prüfen.

Einerseits begrüsst der Bundesrat den Wettbewerb, andererseits verlangt er die „Übernahme der Flughäfen durch den Bund“. Dabei strebt er die totale Kontrolle über Organisation, den Betrieb sowie die An- und Abflugrouten der Landesflughäfen an mit der Begründung: „Eine solche Übernahme rechtfertigt sich auch deshalb, weil aufgrund der systembedingten Planungsunsicherheit die betriebswirtschaftliche Führung eines Flughafens äusserst anspruchsvoll ist“.



Immerhin sollen den Betroffenen in Fragen des Luftverkehrs Mitwirkungsmöglichkeiten eingeräumt werden, damit diese an geeigneter Stelle Beschwerden anbringen können. Was von solchen Beschwerden erwartet werden kann, haben die Betroffenen rund um den Flughafen Zürich in den letzten Jahren eindrücklich erfahren. Tausende haben Beschwerden zu den neuen Süd- und zusätzlichen Ostanflügen eingereicht. Der Entzug der aufschiebenden Wirkung wurde jeweils sehr schnell bestätigt, die abschliessende Behandlung der Beschwerden dagegen ist bis heute nicht erfolgt. Das wird von den Betroffenen als Machtmissbrauch und Rechtsverweigerung empfunden.

Der Verein Flugschneise Süd – NEIN, die weitaus grösste Organisation von Fluglärm-betroffenen, empfiehlt aus den dargelegten Gründen dringend, dass die eidgenössischen Räte nicht nur diesem Luftfahrtbericht kritisch gegenüber stehen, sondern ihrerseits die rasche Einführung des gekröpften Nordanfluges fordern. Dieser ist aus wirtschaftlicher, rechtlicher, ökologischer und raumplanerischer Sicht sinnvoll und der Variante „Südanflug“ weit überlegen. Internationale Kapazitäten auf dem Gebiet der Aviatik bestätigen, dass der gekröpfte Nordanflug aus technischer Sicht ab Ende 2005 geflogen werden kann, sofern politischer Wille und Druck vorhanden ist. Beim Südanflug war das auch möglich!

Der Vorstand