

Zürich, 28. September 2018

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern



Schweizerische
Energie-Stiftung
Fondation Suisse
de l'Énergie

Sihlquai 67
8005 Zürich
Tel. 044 275 21 21

info@energiestiftung.ch
PC-Konto 80-3230-3

Stellungnahme zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) - Konzeptteil

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der oben genannten Vernehmlassung teilnehmen zu dürfen und nehmen diese Gelegenheit gerne wahr.

Die SES setzt sich für eine Reduktion der durch den Luftverkehr verursachten Emissionen von Treibhausgasen, Luftschadstoffen und Lärm ein.

Wir danken Ihnen für die wohlwollende Prüfung unserer Anträge und Empfehlungen.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Brunner', with a stylized, cursive flourish at the end.

Florian Brunner
Projektleiter Fossile Energien & Klima

1. Allgemeine Bemerkungen

1.1 Verfahrensmässiger Antrag

Der SIL-Konzeptteil 2018 sei bezüglich wesentlicher, fehlender Grundlagen zu vervollständigen sowie infolge Verletzung der Bundesverfassung (Nachhaltigkeit) zu überarbeiten und alsdann erneut - mit angemessener Frist - in die öffentliche Anhörung / Mitwirkung zu geben.

Der neue SIL-Konzeptteil sei daher in der Form des vorliegenden Entwurfs vom Bundesrat nicht in der ersten Hälfte 2019 zu verabschieden.

Begründung:

Geht es nach dem Fahrplan des UVEK/Bazl, soll der neue SIL-Konzeptteil vom Bundesrat im Eilzugstempo bereits in der ersten Hälfte 2019 verabschiedet werden. Und dies, ohne dass alle zwingend notwendigen Grundlagen für eine öffentliche Mitwirkung vorhanden sind, nämlich:

- a) Prognosedaten für den Luftverkehr auf den Landesflughäfen
- b) volle Transparenz über die Datenlage der Umsteige-/Transitpassagiere auf den Landesflughäfen
- c) volle Transparenz des heutigen und künftig zu erwartenden militärischen Flugverkehrs
- d) komplett fehlendes Kapitel zu den Gebirgslandeplätzen

Ausserdem verletzt der SIL-Entwurf mit Blick auf die Nachhaltigkeitsvorgabe die Bundesverfassung. Details dazu am Schluss der Begründung zum Verfahrensantrag.

Die Revision des Konzeptteils wird vor allem mit angeblich drohenden Kapazitätsengpässen auf den Landesflughäfen gerechtfertigt. Der SIL-Konzeptteil setzt sich allerdings nicht damit auseinander, wie viel Flugverkehr dieses Land künftig auf den drei Landesflughäfen tatsächlich braucht und raumplanerisch, umweltmässig sowie gesellschaftlich zu ertragen vermag.

Zudem: eine wesentliche Grundlage für eine Aktualisierung und Erweiterung der Luftverkehrsprognose soll laut Erläuterungsbericht zum Konzeptteil erst Ende 2020 vorhanden sein. Also dann, wenn der heute vorliegende Konzeptteil bereits rund 1,5 Jahre in Kraft wäre. Das ist nicht zu verantworten, zumal die Prognosen des SIL-Konzeptteils vom 18. Oktober 2000 für die Jahre 2010 und 2020 selbst auf hoch aggregierter, kumulierter Basis (auf Stufe Flugplatzkategorie) massiv daneben lagen, wie eine detaillierte Analyse ergab.

Analyse der «Prognosen» der Flugbewegungen

Für die **Landesflughäfen** wurden **für 2010 für den Linien-/Charterverkehr** 640'000 Flugbewegungen prognostiziert, effektiv waren es 404'921 → Differenz 235'079 Flugbewegungen oder 58% zu hoch prognostiziert;

Für vier **Regionalf Flughäfen** wurden für 2010 für den Linien- und Charterverkehr 180'000 Flugbewegungen prognostiziert; effektiv waren es 11'190 → Differenz 168'810 Flugbewegungen oder 1'508% zu hoch prognostiziert.

Für die **Landesflughäfen** wurden **für 2020 für den Linien-/Charterverkehr**

692'000 Flugbewegungen prognostiziert, effektiv waren es im vorläufigen Jahr 2017 454'401 → Differenz 237'599 Flugbewegungen oder 52% zu hoch prognostiziert.

Der Umstand, dass es bis zum Prognosejahr 2020 noch knapp 2,5 Jahre dauert, ändert nichts an der Tatsache, dass die damaligen Prognosen auch für das Jahr 2020 massiv verfehlt sein werden.

Aus all diesen Darlegungen kann es nicht hingenommen werden, dass der Konzeptteil des SIL bereits im ersten Halbjahr 2019 vom Bundesrat verabschiedet werden soll, lange bevor die Arbeiten für die Erstellung der künftigen Prognosedaten - Ende 2020 - fertig sein werden.

Es ist unter keinem Titel einzusehen, weshalb der SIL-Konzeptteil 2018 nicht auch wie damals schon der SIL-Konzeptteil 2000 mit Prognosen in die Mitwirkung geschickt wurde.

Zudem fehlen im SIL-Konzeptteil jegliche Grundlagedaten zu den **Umsteige-/Transitpassagieren** auf den Landesflughäfen. Der Konzeptteil befasst sich nicht mit der Frage, wie viel «Hub-», respektive «Drehscheibenfunktion» auf den jeweiligen Landesflughäfen sinnvoll und tatsächlich notwendig ist, vor allem auch nicht auf dem Flughafen Zürich. Gerade weil hinlänglich bekannt ist, dass Umsteigebeziehungen auf Landesflughäfen zeitaufwändig sind und sich auf den Betriebsablauf auswirken, ist es unabdingbar für die Mitwirkung der Öffentlichkeit, dass im SIL-Konzeptteil zu den Umsteige-/Transitpassagieren volle Transparenz hergestellt wird, um sich dazu im Gesamtkontext des SIL-Konzeptteils eine umfassende Meinung bilden zu können.

Ferner weisen die in die Mitwirkung geschickten Unterlagen einen weiteren erheblichen Mangel auf. Es gibt keine Grundlage über die Entwicklung der rein militärischen Flugbewegungen auf den Flugplätzen Alpnach, Buochs, Dübendorf, Emmen, Meiringen, Locarno, Payerne und Sion, geschweige denn, mit welcher künftigen Entwicklung der militärischen Flugbewegungen zu rechnen ist. Dieser Mangel ist umso gravierender, als sich auch die militärischen Flugbewegungen erheblich auf den Raum und die Umwelt auswirken und daher eine Gesamtbetrachtung der zivilen und militärischen Flugbewegungen für den SIL-Konzeptteil SIL unabdingbar ist, ohne dabei einer Revision des Sachplans Militär (SPM) vorzugreifen.

Im Luftfahrtpolitischen Bericht LUPO 2016 wird wörtlich festgehalten, dass «die Militärflugplätze mit Blick auf die Engpässe bei den Landesflughäfen eine wichtige Reserve für die Zivilluftfahrt darstellen, vor allem auch für die Business Aviation und unter Umständen auch für den Linienverkehr». Dies wird nun auch im SIL-Konzeptteil repetiert. Bis anhin wurde unseres Erachtens jedoch nie aufgezeigt, weshalb eine Umnutzung von Militärflugplätzen (Mehrzahl, siehe Formulierung LUPO 2016) eine wichtige Reserve für die Zivilluftfahrt darstellen soll und dem **öffentlichen Interesse** dient. Zumal die genannte Business Aviation zu einem Grossteil privaten Interessen dient. Ebenfalls wurde für die im SIL nun festgehaltene Umnutzung vom Flugplatz Dübendorf noch nie eine Entlastung des Landesflughafens Zürich-Kloten nachgewiesen. Durch die Verlagerung der Business Aviatik nach Dübendorf nehmen die Flugbewegungen

im Grossraum Zürich nicht ab. Es ist somit nicht ausgewiesen, was ein neues ziviles Flugfeld in Dübendorf bezüglich einer Entlastung im Grossraum Zürich bringen soll, da der Flugverkehr eng koordiniert werden muss (kreuzende An- und Abflugrouten).

Schliesslich fehlt im SIL-Konzeptteil ein ganzes Kapitel, nämlich jenes zu den Gebirgslandeplätzen. Gebirgslandeplätze und die unter anderem damit verbundenen Helikopterflugbewegungen sind seit Jahren besonders konfliktträchtig. Es ist unakzeptabel, dass dieses Kapitel erst nach dem derzeit laufenden Verfahren vor Bundesgericht erstellt und im SIL-Konzeptteil ausserhalb einer öffentlichen Anhörung / Mitwirkung integriert werden soll, als ob es sich bei diesem Kapitel um eine Kleinigkeit handeln würde.

Verletzung der Bundesverfassung

Der SIL-Konzeptteil erwähnt im Kapitel 2.10.5 «Raumsicherung für die Luftfahrtinfrastruktur», dass gegenläufige Nutzungsziele und -bedürfnisse nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit aufeinander abzustimmen, die räumlichen Konflikte soweit wie möglich aufzulösen und so ein Ausgleich zwischen den Interessen der Wirtschaft, der Umwelt und der Gesellschaft herzustellen sei. Und weiter: **«Mit den Festlegungen im SIL sind Leitlinien für diese Interessenabwägung zu schaffen.»**, Ende Zitat.

Es versteht sich, dass das, was die Autoren des SIL-Konzeptteils zu Recht festlegen, nämlich einen Ausgleich der Interessen der drei Nachhaltigkeitsdimensionen Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft, nicht nur für den Bereich «Raumsicherung für die Luftfahrtinfrastruktur», sondern für den SIL-Konzeptteil als Ganzes gelten muss.

Die Analyse des Entwurfs des SIL-Konzeptteils ergibt, dass sich jedoch nicht einmal mit Blick auf die Raumsicherung für die Luftfahrtinfrastruktur in den Kapiteln 3.1 ff Festsetzungen als Leitlinien für den Ausgleich der Interessen der drei Nachhaltigkeitsdimensionen erkennen lassen.

Artikel 2 («Zweck») der Bundesverfassung erklärt die nachhaltige Entwicklung zu einem Staatsziel. Artikel 73 («Nachhaltigkeit») fordert Bund und Kantone dazu auf, «ein auf Dauer ausgewogenes Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch den Menschen andererseits» anzustreben.

Ein Ausgleich der Interessen im Dreieck der Nachhaltigkeitselemente Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft setzt voraus, dass ein solcher Ausgleich zwingend unter Berücksichtigung der Gleichgewichtung der drei Elemente zu erfolgen hat. Dies ist jedoch nicht der Fall, ganz im Interesse des künftig angestrebten ungebremsten Luftfahrtwachstum, vor allem auf den Landesflughäfen. Es ist daher bezeichnend, dass im Kapitel 3.1 Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur die erste Festsetzung dazu lautet:

«1. Die Planungs- und Bewilligungsbehörden des Bundes schaffen die Rahmenbedingungen für eine sichere, zuverlässige und leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur, die den für **Wirtschaft und Gesellschaft erforderlichen Luftverkehr** ermöglicht. Dazu beobachtet er die Entwicklungstrends im Angebot

der Luftfahrtinfrastruktur und in der Nachfrage nach Luftverkehrsleistung.»

Damit geht bereits aus dem 1. (!) Grundsatz, und damit der 1. Festsetzung des Entwurfs des SIL-Konzeptteils überhaupt, unbestreitbar hervor, dass das konzeptionelle SIL-Fundament mit «Wirtschaft» und «Gesellschaft» auf nur zwei der drei Nachhaltigkeitsdimensionen beruht, sprich die dritte Dimension «Umwelt» dort nicht einmal erwähnt ist.

Die Autoren des SIL-Konzeptteils widersprechen sich damit im Vergleich zu den eigenen Anforderungen im Kapitel 2.5.10 selbst, wonach ein Ausgleich der Interessen zwischen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt zu erfolgen hat. Stattdessen läuft der ganze SIL-Konzeptteil wie ein roter Faden auf der nachfrage- und wachstumsorientierten Mobilitäts-Schiene. So kommt der Begriff «Nachfrage» im SIL-Dokument gleich mehrere Dutzend Male vor.

Der dritten Nachhaltigkeitsdimension «Umwelt» teilen die SIL-Autoren somit geringschätzig den Zuschauerplatz zu. Es liegt ein wesentlich Mangel vor, indem ein Ausgleich der Interessen der drei Nachhaltigkeitsdimensionen in den Festsetzungen nicht erkennbar ist.

Im Kapitel 1.4.4 Nachhaltigkeit im Luftverkehr wird erwähnt, dass der «Bericht über die Nachhaltigkeit im Luftverkehr» von 2008 hinsichtlich der drei Nachhaltigkeitsdimensionen Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft im 2015 aktualisiert worden ist.

Es passt durchaus ins Gesamtbild, dass die SIL-Autoren erwähnen, dass dieser Bericht u.a. zum Schluss kommt, dass aus Umweltsicht trotz Verbesserungen **«Schwächen»**, praktisch ausschliesslich bei den Lärm- und Klimawirkungen bestehen. **Pro memoria: im einschlägigen Bericht ist nicht verharmlosend von «Schwächen» die Rede, sondern wörtlich von «Defiziten, primär bei den Lärm- und Klimawirkungen».** Aus gesellschaftlicher Sicht sei die Beurteilung durchmischt, mit einer positiven Würdigung der Sicherheit und gewissen Mängeln bei der Gesundheit und den Entwicklungsmöglichkeiten von Gebieten um die Landesflughäfen. Um welche «gewisse Mängel bei der Gesundheit» es sich handelt, schweigt sich der SIL-Entwurf aus.

Wenn im Bericht über die Nachhaltigkeit im Luftverkehr, Version 2015, schon unmissverständlich «Defizite, primär bei den Lärm- und Klimawirkungen» festgehalten sind, ist es auch geboten, dass sich die Autoren damit im SIL-Konzeptteil eingehend befassen. Stattdessen setzt der SIL voll auf künftig ungebremstes Luftfahrtwachstum, das sich so genannt «an der Nachfrage orientiert».

Dabei verkennen die Autoren, dass sich die Verhältnisse im letzten Jahrzehnt grundlegend verändert haben. Wie das Pariser-Übereinkommen belegt, besteht ein breiter Konsens darüber, dass die Menschen gemachte globale Erwärmung auf 2°C begrenzt werden muss. Ebenfalls klar ist, dass dieses Ziel verfehlt werden dürfte, weil die ökonomisch am höchsten entwickelten Staaten ihre Reduktionsleistungen an Klima relevanten Abgasen bis anhin verfehlten und weil die Schwellenländer ihren Output drastisch weiter erhöhen. Ausgerechnet der am stärksten wachsende Verkehrssektor, die Luftfahrt, ist von diesen Zielen bisher ausgenommen und hat mit der diesbezüglichen, rein kosmetisch wirkenden ICAO-Übereinkunft dafür gesorgt, dass sie weiter davon ausge-

nommen bleiben wird. Es zeichnet sich der Effekt ab, dass bei nur moderat sinkenden Klima relevanten Emissionen der übrigen Wirtschaftssektoren der Luftfahrtsektor zu einem der absolut grössten Treiber der Klimaerwärmung aufsteigt.

Der SIL als das massgebliche sektorielle Planungsinstrument der Schweiz muss diese Fehlentwicklung aufzeigen, analysieren und Szenarien entwickeln, wie eine der am höchsten entwickelten Volkswirtschaften damit umgehen könnte. In seiner jetzigen Fassung wird er nicht mal den ersten beiden Anforderungen gerecht.

Aus dem LUPO 2016, der als Vorgabe für dessen Umsetzung im SIL-Konzeptteil heran gezogen wird (vgl. SIL-Kapitel 1.4 Politische und planerische Vorgaben), sei wörtlich zitiert:

Dass «... lokal **nach wie vor deutliche Überschreitungen der Lärmgrenzwerte auftreten**», Ende Zitat.

Die Lärm-Immissionen von Flugplätzen wirken sich vorwiegend «lokal» aus; das ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass es sich bei den deutlichen Überschreitungen der Lärmgrenzwerte (Lärm macht krank, beeinträchtigt also die Gesundheit) um ein wesentliches Eingeständnis im Lupo 2016 handelt, das gleich zwei Nachhaltigkeitsdimensionen zuwiderläuft: Gesellschaft und Umwelt. Ganz abgesehen davon, dass Fluglärm nicht nur lokal, sondern auch weit darüber hinaus belästigend ist, selbst wenn keine Grenzwerte der LSV oder der LRV verletzt werden.

«Auch wenn infolge besserer Technologien und höherer Auslastung der Maschinen mit weniger Emissionen pro Passagier zu rechnen ist, ist infolge der Zunahme der Flugbewegungen und der Passagierzahlen mit steigenden CO₂-Emissionen zu rechnen. **In diesem Sinne erfüllt der Flugverkehr die Bedingungen der Nachhaltigkeit nicht, weshalb in diesem Bereich weiterhin grosse Anstrengungen gefordert sind.**», Ende Zitat.

Diesen beiden Eingeständnissen im LUPO 2016 wird voll zugestimmt. Es ist absolut bedenklich, dass allein schon diese Problematik der Verletzung des Prinzips der Nachhaltigkeit im SIL-Konzeptteil nicht dargestellt und aufgearbeitet wird, geschweige denn sich in den Festsetzungen niederschlägt.

Nachhaltigkeit besteht aus drei Schlüsselfaktoren, nämlich dem Schutz der natürlichen Umwelt, der wirtschaftlichen Effizienz und der gesellschaftlichen Solidarität (laut Interdepartementalem Ausschuss Rio/IDA Rio, 1995). Mit Blick auf die Nachhaltigkeitsdimension «Gesellschaft» greift die viel zu einseitige Auslegung «gesellschaftliche Solidarität» zur weiteren Rechtfertigung des Mobilitätswahns (siehe dazu auch was unter «Nachhaltigkeit im Luftverkehr» auf der gesellschaftlichen Ebene zu verstehen ist) viel zu kurz. Es ist ein Hohn, dass im SIL die Nachhaltigkeitsdimension «Gesellschaft» ausschliesslich auf die «gesellschaftliche Solidarität» reduziert wird. Eine Solidarität, die der Gesellschaft / Öffentlichkeit auf der psychologischen Ebene abverlangt wird.

Aus der Umschreibung der SIL-Verfasser zur laufenden unerwünschten Entwicklung der Regionalflughäfen ergibt sich, dass sie kein Rezept haben, um diese Entwicklung zu brechen. Wenn aber die Regionalflughäfen serbeln und die

Zahl der Bewegungen und Piloten im nichtkommerziellen Luftverkehr stagniert und sogar sinkt, müsste im Sinne der Nachhaltigkeit eine Verzichtsplanning anhand genommen werden. Dies durchaus auch im Sinne der Nachhaltigkeit in ihrer ökonomischen Dimension. Denn dieses Verkehrsnetz wird laufend durch direkte und indirekte staatliche Leistungen am Leben erhalten. Diese werden so nach dem Giesskannenprinzip verschleudert. Doch im SIL-Entwurf gibt es keine Verzichtsplanning – im Gegenteil, die Zahl der Flugfelder wurde durch Umnutzung ehemaliger Militärflugplätze weiter erhöht.

Im Ergebnis erweist sich der Entwurf des SIL-Konzeptteils hinsichtlich der drei zu beachtenden Nachhaltigkeitsdimensionen als mit gravierenden Mängeln behaftet. Die Nachhaltigkeitsziele unter der Erläuterung zum Kapitel 3.1 Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur, Erläuterung Ziff. 2 (wirtschaftliche Leistungsfähigkeit / Effizienz, gesellschaftliche Solidarität, ökologische Verantwortung) verkommen zur rein rhetorischen Referenz. Effektiv bleibt der SIL-Konzeptteil ein Instrument, um der Luftfahrt ungebremstes Wachstum zu sichern und deren staatlich subventionierten Besitzstand selbst dort zu wahren, wo dies sogar ökonomisch sinnlos ist.

Aus all diesen Darlegungen verletzt der SIL-Konzeptteil die Nachhaltigkeitsvorgaben der Bundesverfassung. Daraus folgt, dass mit Blick auf die «Nachhaltigkeit in der Luftfahrt» die Mängel von den Autoren zuerst im ganzheitlichen Sinne des Ausgleichs der Interessen zwischen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt sowie unter Berücksichtigung der Gleichgewichtung dieser drei Dimensionen zu beheben sind.

Fazit

Es macht keinen Sinn, dass der Bundesrat in der ersten Hälfte 2019 den neuen SIL-Konzeptteil verabschiedet, der auf gravierenden Grundlagen-Lücken basiert und bezüglich Nachhaltigkeit auch noch die Bundesverfassung verletzt.

Es wird daher erwartet, dass diese Lücken geschlossen werden und nach Vorliegen der Erarbeitung der Prognosedaten für den zivilen Luftverkehr (Ende 2020) der Konzeptteil erneut in die öffentliche Mitwirkung gegeben wird. Ein SIL-Konzeptteil, der dannzumal auch hinsichtlich der Thematik «Nachhaltigkeit» alle, auch unangenehmen Aspekte aufarbeitet, analysiert und die sich daraus ergebenden Festsetzungen sowie Erläuterungen den Nachhaltigkeitsvorgaben der Bundesverfassung standhalten. Das wäre der mitwirkenden Öffentlichkeit schon von Anfang an geschuldet gewesen.

Weil es sich (heute wie) dannzumal nicht nur um eine Anpassung des SIL-Konzepts, also um eine Teil-Revision, sondern um eine integrale, komplette Revision des Konzeptteils handelt, rechtfertigt es sich ohne weiteres, dazu eine angemessene Frist von 3 statt nur 2 Monaten zu setzen.

Falls vorgenannter Verfahrens Antrag widererwarten nicht gutgeheissen werden sollte, sind nachstehende Änderungsanträge zu berücksichtigen.

1.2 Öffentliches Interesse

Der SIL bemüht das öffentliche Interesse an Luftverkehrsdienstleistungen, um Regionalflughäfen und Flugfeldern sowie gewissen Luftfahrtsparten Privilegien zu verschaffen. Nicht jedes Interesse der Luftfahrtindustrie ist aber öffentlich. Primär sind Luftfahrtunternehmen, nämlich Anbieter von Verkehrsdienstleistungen oder Halter von Flugplätzen, nicht anders zu behandeln, als jedes andere Unternehmen. Wer damit ein Erwerbseinkommen erzielen will, operiert grundsätzlich im eigenen, privaten Interesse. Dafür dürfen weder staatliche Unterstützung in irgendeiner Form noch Privilegien zugesprochen werden. Damit ein solches Interesse als „öffentlich“ geadelt werden kann, muss es einen ins Gewicht fallenden Nutzen für die Allgemeinheit abwerfen. Ein ins Gewicht fallender Beitrag zur Schweizerischen Volkswirtschaft oder zum Bruttosozialprodukt genügt hierfür nicht. Ansonsten wäre jedes grössere Unternehmen von öffentlichem Interesse. Im Verkehrsbereich wird dem öffentlichen Verkehr durchwegs ein öffentliches Interesse zuerkannt. Das trifft in der Luftfahrt grundsätzlich auf den Linienverkehr und auf Flugplätze zu, die ins Gewicht fallenden Linienverkehr aufweisen. Dass folglich die drei Landesflughäfen im öffentlichen Interesse operieren, stellen wir hier nicht in Frage.

Dass aber auch Regionalflughäfen und sogar Flugfelder im öffentlichen Interesse liegen sollen, wie der SIL voraussetzt, ist in jedem Einzelfall detailliert zu begründen. Gegebenenfalls kann ein Interesse an der Schulung von Pilotinnen und Piloten für den öffentlichen Verkehr als bedingt öffentlich anerkannt werden. Dafür braucht es aber kein Giesskannenprinzip, sondern ein Konzept, wie viele und welche Flugplätze dafür zur Verfügung stehen müssen, um den Luftfahrtstudenten eine genügende Praxis zu ermöglichen. Dafür wären aber auch die heute üblichen Trainings im Simulator in Betracht zu ziehen. Entsprechendes leistet der SIL nicht. Es läge daher im ureigenen Interesse der Luftfahrt, das öffentliche Interesse genauer zu umschreiben.

Ist das öffentliche Interesse einmal wie beantragt definiert, folgt zwingend die Interessenabwägung mit anderen Dimensionen des öffentlichen Interesses, wie Umwelt, Reduktion der Lärmbelastung, Schutz der Gesundheit der Bevölkerung, Vermeidung von Klimaschäden, keine Verwendung von Steuermitteln (via direkten und indirekten Subventionen), sowie Möglichkeiten der Substitution des Luftverkehrs durch den Eisenbahnverkehr. Eine solche Interessenabwägung leistet der SIL nicht ansatzweise. Die Absicht, die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs zu verringern, kommt im SIL nicht vor und er nimmt sogar in Kauf, dass die negativen Auswirkungen laut Prognosen stark zunehmen werden.

Anträge:

Der Begriff des öffentlichen Interesses ist zu konkretisieren und nur dort zu verwenden, wo ein solches überhaupt vorliegt. Sodann sind die Interessen am Luftverkehr jeweils gegen diejenigen an der Umwelt, am Klima, an der Lärmbelastung und am Gesundheitsschutz korrekt abzuwägen. Der Schutz der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Luftverkehrs soll beim Interessensausgleich eine höhere Gewichtung erhalten. Die Formulierungen im SIL-Entwurf sind entsprechend an zahlreichen Stellen zu überarbeiten. Als grösste Herausforderung ist nicht die Erweiterung der Kapazitätsgrenzen der Landesflughäfen, sondern der faire Interessensausgleich festzuschreiben. Zahlreiche Textstellen sind entsprechend zu ändern.

1.3 Klima / Umwelt

Grundsätzlich gilt es zum Thema Flugverkehr in der Schweiz und dessen Klimaauswirkungen folgendes festzuhalten: Laut der Statistik des BAFU ist der Flugverkehr für 9% der CO₂-Emissionen der Schweizerinnen und Schweizer verantwortlich. Hinzu kommt eine mindestens nochmals gleich starke Klimawirkung durch die Strahlenwirksamkeit (Wolkenbildung, Kondensstreifen, Ozonbildung). Mit somit knapp einem Fünftel der gesamten Klimawirkung ist der internationale Flugverkehr der grösste Sektor ohne jegliche klimapolitischen Massnahmen. Eine vom BAFU bei INFRAS in Auftrag gegebene Studie schätzt, dass die CO₂-Emissionen der Schweizer Landesflughäfen zwischen 2014 und 2030 verdoppelt werden, selbst wenn die weitgehend unwirksamen Instrumente CORSIA und die Verknüpfung der Emissionshandelssysteme der Schweiz und der EU eingeführt werden.¹ Die Prognosen zeigen weiter nach oben. Wenn nichts Konkretes unternommen wird, wird der Luftverkehr im Jahr 2030 in der Schweiz zum grössten Verursacher von Treibhausgas-Emissionen.

Grundsätzliche Einschätzung der Prognose der Klima-Emissionen im SIL: Während es bei anderen Verkehrsträgern gelungen ist, im Wesentlichen durch technische Verbesserungen, den CO₂-Ausstoss zu stabilisieren, kann dies für die Luftfahrt aufgrund stark steigender Verkehrsvolumen leider nicht vorgelesen werden. Auch in Zukunft muss davon ausgegangen werden, dass technische Verbesserungen und Effizienzsteigerungen bei den Flugzeugen und den Betriebsabläufen allein nicht ausreichen werden, um das erklärte Ziel einer CO₂-Reduktion zu erreichen. Es bleibt das Geheimnis der Verfasser des SIL, wie die klimarelevanten Emissionen des Luftverkehrs in etwa gleichbleiben sollen, wenn die Zahl der Bewegungen im öffentlichen Luftverkehr (Linien und Charter) im Prognosehorizont 2050 um rund 70% ansteigen soll. Zwar steht die Lancierung von elektrisch angetriebenen Flugzeugen vor der Tür. Aber vorläufig beschränkt sich die Entwicklung auf Kleinflugzeuge. Im Prognosehorizont 2050 ist damit auch innereuropäisch noch nicht mit einer substantiellen Anzahl von Grossflugzeugen mit Elektroantrieb zu rechnen. Es ist deshalb unvermeidbar, dass das Luftverkehrswachstum durch eine strengere und effizientere Regulierung des Flugverkehrs deutlich begrenzt wird, und dass die Flugverkehrsindustrie wesentlich stärker an den Kosten der Umweltbelastung beteiligt wird. Während in den Nachbarländern diese Problematik erkannt wird und in der Politik und in der Rechtsprechung verstärkt ihren Niederschlag findet, sind in der Schweiz bisher keine diesbezüglichen, glaubwürdigen Anstrengungen in Sichtweite. Hinzu kommt, dass der Anteil des Luftverkehrs in der Schweiz im Verhältnis zum gesamten CO₂-Ausstoss sowie im Verhältnis zur Bevölkerung bereits über dem Niveau seiner Nachbarländer liegt². Daraus muss geschlossen werden, dass der Schweizer Luftverkehr über demjenigen Niveau liegt, das einem natürlichen Bedürfnis der Schweizer Bevölkerung entsprechen würde³. Es ist deshalb zu vermuten, dass bereits eine Verlagerung von Luftverkehr aus dem nahen Ausland in die Schweiz stattgefunden hat, und die

¹ INFRAS 2016 im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt: Auswirkungen eines EHS-Linking für den Bereich Luftfahrt – Aktualisierung für die Schweiz. Schlussbericht.

² In Deutschland wird der CO₂-Anteil des Luftverkehrs mit 5% angegeben.

² In Deutschland wird der CO₂-Anteil des Luftverkehrs mit 5% angegeben.

³ 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.

Schweizer Bevölkerung deshalb verhältnismässig überhöhten Emissionen ausgesetzt ist. Eine Weiterführung dieser Entwicklung muss vermieden werden. Es muss insbesondere vermieden werden, dass Flugverkehr, welcher im Ausland nicht mehr erwünscht ist, in die Schweiz verlagert wird.

Das Paris-Abkommen, das von der Schweiz ratifiziert wurde, will die weltweite Erwärmung auf sicher unter 2 Grad und möglichst sogar 1.5 Grad beschränken. Wenn die Schweiz die Ziele von Paris erreichen will, muss sie die Treibhausgas-Emissionen in allen Bereichen stark reduzieren. Der Luftverkehr ist da keine Ausnahme. Weder ein CO₂-Kompensationssystem, der technologische Fortschritt noch alternative Treibstoffe werden genügen, um die Zunahme der negativen Folgen des Luftverkehrs(wachstums) zu kompensieren bzw. zu reduzieren. Aus dem Paris-Abkommen leitet sich ein globales CO₂-Budget ab, das noch ausgestossen werden darf. Für das 2 Grad-Ziel sind das für die Schweiz ein Rest-CO₂-Budget von rund 500 Mio. t CO₂ (wenn man das Budget weltweit pro Kopf verteilt und die tatsächlichen Emissionen seit 1990 berücksichtigt). Für das 1.5 Grad-Ziel wäre das Restbudget sehr viel kleiner. Würde man den Flugverkehr gleich wichtig beurteilen wie die Nahrungsproduktion oder Industrie, so könnte man dieses Restbudget einfach entsprechend den heutigen Anteilen der Sektoren verteilen. Dies ergäbe ein Restbudget von 10% oder 50 Mio. t CO₂ für die Luftfahrt. Der Bund soll nun dieses Restbudget auf sämtliche Flughäfen verteilen oder aber ein anderes System im SIL vorschlagen, wie die jeweilige Zuteilung erfolgen soll. Ist das CO₂-Budget aufgebraucht, dürfen nur noch Flüge mit CO₂-freien Technologien erfolgen. Wächst der Flugverkehr wie prognostiziert weiter, wäre das CO₂-Budget für die Luftfahrt ca. 2025 erschöpft. Dieses Beispiel zeigt gut, wie die Luftverkehrsprognosen weder nachhaltig noch realistisch sind.

Im SIL wird der Linienverkehr als öffentlicher Verkehr betrachtet. Im Umkehrschluss müssten andere Flüge tiefer priorisiert sein. Leider sind aber diese Flüge im öffentlichen Verkehr der Hauptharst von Klimabelastung. Der Bund soll also Relevanz- oder Wünschbarkeitsklassen (Priorisierungssystem) schaffen, um den einzelnen Flughäfen die Zuteilung der Kapazitäten (und CO₂-Budgets) zu ermöglichen. Relevanzklassen gäbe es dann wohl folgende:

1. Rettungs- und Einsatzflüge, Geschäftsflüge, Aus- und Weiterbildungsflüge, Arbeitsflüge, sowie weitere Staatsflüge
2. Interkontinentalflüge und Flüge, welche nicht mit weniger als 8-stündigen Zugfahrten substituiert werden können
3. Kurzstreckenflüge

Dieses Priorisierungssystem muss von den Flughäfen angewendet werden (mit einem entsprechenden anteiligen Paris-konformen CO₂-Budget für jeden Flughafen). Mit einem solchen Priorisierungssystem würden die Flughäfen nicht jede Nachfrage stillen, sondern nur jene der Relevanzklassen 1 und 2 und vom Rest nur soweit innerhalb der Klimagrenzen möglich. Einfach vermeidbare Touristenflüge nach Paris, Rom, Barcelona, Berlin, London, etc. gäbe es dann nur noch, wenn der Flughafen noch ein entsprechendes CO₂-Budget hat.

Doch trotz dieser Ausgangslage und diesen schweren negativen Auswirkungen aufs Klima profitiert der internationale Flugverkehr nach wie vor von ungerechtfertigten Privilegien. Flüge ins Ausland sind von der Mineralölsteuer, der Mehrwertsteuer und der CO₂-Abgabe befreit. Leider weigern sich der Bundesrat und das Parlament, diese gefährliche Bevorzugung des Flugverkehrs zu beenden.

Im Gegenteil: Sie befürworten ein weiteres Wachstum des Flugverkehrs. Dabei sollten diese Privilegien schnellstmöglich abgeschafft werden und die Schweiz sollte sich dafür auf internationaler Ebene einsetzen, dass dies auch global der Fall wird.

Anträge:

Der SIL muss mit den Zielen des von der Schweiz ratifizierten Pariser Klimaabkommens vereinbar sein. Selbst wenn das bedeutet, dass das Flugangebot plafoniert und der Flughafenausbau gestoppt werden muss. Für den Schweizer Flugverkehr soll ein CO₂-Budget erstellt und an die Flughäfen verteilt werden, wie oben ausgeführt. So würden die Grenzen des Klimaabkommens eingehalten.

Es soll eine Priorisierung von Flugarten nach den oben skizzierten Relevanzkriterien vorgenommen werden. Der Bund müsste mit seiner Verkehrspolitik zu einer Verlagerung zu nachhaltigeren Verkehrsträgern, insbesondere zum Schienenverkehr und dem ÖV, hinwirken. Insbesondere die umweltschädlichen, aber substituierbaren Flüge auf Kurzstrecken gilt es gezielt anzugehen.

- Mittelfristig sind grundsätzliche, neue Überlegungen anzustellen, wie die limitierte Anzahl der Slots auf den Landesflugplätzen zum grösstmöglichen Nutzen der Schweizer Bevölkerung genutzt werden können. Die Bedingungen für die Konzession 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.
- In mindestens einer der neuen Festsetzung zur Luftverkehrspolitik im SIL soll 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 und Bund abzuliefern. Die Wettbewerbsfähigkeit der Landesflughäfen mit ausländischen Flughäfen darf kein Ziel sein.
- Bei den Internationalen Normen, Verträgen und Erlassen (1.5) fehlen beim internationalen Recht sowohl die Klimakonvention UNFCCC wie auch das Pariser Klima-Abkommen. Zudem sind die ICAO-Abkommen von 2016 nicht aufgeführt. Bei den nationalen Gesetzen wurde das CO₂-Gesetz nicht aufgeführt, dabei macht dieses schon heute Vorgaben für Flughäfen und künftig hoffentlich auch für den Flugverkehr. Zudem müsste die Luftraumgestaltung (TMA) über der Schweiz schon lange einem Re-Design unterzogen werden, damit Flugrouten optimiert geflogen werden können. Der Bund hat diese Aufgabe schon jahrelang als Pendeuz und nimmt sicher deren nicht an. Diese Aufgabe soll im SIL verankert werden.
- «Die Beiträge an der gesamten Luftbelastung liegen an der Flugplatzperipherie im jährlichen Mittel heute jedoch selten über 10%.» (S. 40). Das stimmt pauschal so nicht: Um die Landesflughäfen herum ist es lokal ein Vielfaches. Diesem Umstand gilt es Rechnung zu tragen und entsprechende Massnahmen zu ergreifen.

1.4 Gesundheit / Lärm

Die Gesundheitsschädlichkeit von Lärm (gefährliche Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung im Allgemeinen und auf die Entwicklung von Kindern⁴), insbesondere auch von nächtlichem Lärm, ist durch neueste wissenschaftliche Studien (z.B. SIRENE⁵, SALPADIA⁶) nachgewiesen. Damit hat Verkehrslärm die Komfortzone der blossen Lästigkeit, die von den meisten Behörden nie ernst genommen wurde, definitiv verlassen. Es ist die primäre Aufgabe des Staates, dafür zu sorgen, dass die Grundrechte, vorliegend das Recht auf Leben und Gesundheit geschützt werden. Von einer Verwirklichung dieser Schutzziele liest man indessen im gesamten SIL nichts. Die Anzahl lärmbelasteter Personen muss massiv reduziert werden. Für das öffentliche Interesse ist dies notwendig. Die Anzahl der Luftbewegungen soll reduziert werden, besonders während der Nacht. Auf Seite 39 des SIL ist folgendes geschrieben: *«Die erwartete Verkehrszunahme kann kurzfristig wohl nicht vollumfänglich vom technischen Fortschritt kompensiert werden, so dass eine Erhöhung der Anzahl lärmbelasteter Personen nicht auszuschliessen ist. Längerfristig darf aufgrund der technischen Entwicklung aber von stabilen bis sinkenden Lärmbelastungen ausgegangen werden.»* Diese Aussage ist stossend und verfassungswidrig, weil damit sogar ein weiteres Ansteigen gesundheitsschädlicher Belastungen in Kauf genommen wird (Art. 10 Abs. 2 BV). Die Anzahl lärmbelasteter Personen gilt es schnellstmöglich massiv zu reduzieren. Das gebietet eine korrekte Abwägung der verschiedenen öffentlichen Interessen. Die Anzahl der Luftbewegungen soll reduziert werden, besonders während der Nacht.

Anträge:

Die Anzahl lärmbelasteter Personen muss massiv reduziert werden. Für das öffentliche Interesse ist dies notwendig.

⁴ Bericht des Bundesrats in Erfüllung des Postulats Barazzone 15.3840 – 28.06.2017

«So ist wissenschaftlich erwiesen, dass ein kausaler Zusammenhang zwischen stressbedingten Krankheiten (etwa Herzinfarkt oder Bluthochdruck) und Strassen- oder Fluglärm besteht. Auch das psychische Wohlbefinden kann durch Lärm beeinträchtigt werden.» (S.8)

«Untersuchungen zur Wirkung von Lärm auf die kognitive Entwicklung von Kindern zeigen, dass Grundschulkinder in stark von Lärm belasteten Gebieten langsamer lesen lernen als Kinder, die in ruhigen Gebieten zur Schule gehen. Dabei ist der Zusammenhang linear: je stärker die Lärmbelastung, desto stärker die Beeinträchtigung der Entwicklung.» (S.8)

⁵ SIRENE Short and Long Term Effects of Transportation Noise Exposure – seit 2014. Die Studie wird vom Schweizerischen Nationalfonds und der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung subventioniert. Ziel der Studie ist es, die Auswirkungen des Strassenverkehrs-, Schienen- und Fluglärms auf die Gesundheit und auf Schlafstörungen der Bevölkerung zu bestimmen. Die ersten Ergebnisse von 2017 zeigen, dass ab 40 dB das Risiko, an Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu leiden, pro zusätzlichen, vom Flugverkehr verursachten 10 dB um 2,7% zunimmt.

⁶ SALPADIA Swiss cohort study on Air Pollution And Lung and heart Diseases In Adults – seit 1991. Die Studie beobachtet die Auswirkungen der Umwelt, der Lebensweise, der sozialen Bedingungen und der Gene auf die Gesundheit der Schweizer Bevölkerung. Ungefähr 10'000 Personen in der Schweiz werden überwacht. Gemäss den Studienergebnissen sind neue Diabetesfälle rund um die Flughäfen Basel, Genf und Zürich 2-mal häufiger als in der übrigen Schweiz.

Verhängung einer Nachtruhe von mindestens 8 Stunden für alle Flughäfen in der Schweiz.

Die ordentlichen Betriebszeiten an den Landesflughäfen, Regionalflughäfen, Flugfeldern und Heliports (mit Ausnahmen für Rettungsflüge u.dgl.) sind grundsätzlich auf die Zeit von 07:00 bis 22:00 zu definieren. Ausnahmen dürfen nur in einem sehr eng definierten Umfang gewährt werden. Der Grundsatz zu den Betriebszeiten (Kapitel 4.1 Grundsatz 2) ist entsprechend zu ändern. Auf Regionalflughäfen, Flugfeldern und Heliports ist eine Nachtsperrezeit von 22:00 – 07:00 Uhr durchgehend gewährleistet (mit Ausnahmen für Rettungsflüge u.dgl.). Damit wird auch dem minimalen öffentlichen Interesse an diesen Einrichtungen Rechnung getragen. Dem besonderen Ruhebedürfnis der Anwohnenden am Wochenende und an arbeitsfreien Tagen gilt es insbesondere bei Flugfeldern und Heliports Rechnung zu tragen.

Es sollte dafür gesorgt werden, dass das raumplanerische Instrument der Abgrenzungslinien (AGL) Bestand hat. Dies verlangt auch das Gebot der Planungs- und Rechtssicherheit. Der SIL relativiert aber sogar die Planungssicherheit, indem er in Aussicht stellt, dass die AGL zufolge der Zunahme der Bewegungen und des Ausbleibens weiterer Fortschritte beim Bau leiserer Triebwerke teilweise ausgedehnt werden müsse.

1.5 Luftverkehrsangebot und -prognose

Im gesamten Bericht SIL wird die Nachfrage nach Flugreisen als gegeben angesehen und es wird nur untersucht, wie man die benötigte Kapazität bereitstellt, um das entsprechende Angebot dafür zu liefern. Warum beim schädlichsten Verkehrsträger die Nachfrage das Angebot diktieren soll, wird nicht begründet und ist grundsätzlich nicht plausibel. Im Bericht fehlt eine Prognose der CO₂-Emissionen und der Fluglärmissionen. Dies wären wesentliche Grössen, um Kapazitäten im Interesse der Bevölkerung zu identifizieren. Zudem gilt es festzuhalten, dass die Prognosen zu hoch sind, um die Pariser Klimaziele zu erreichen. Des Weiteren kann man aus der Vergangenheit sehen, dass das Wachstum bisher immer überschätzt wurde. Wenn die Luftfahrt ihre Privilegien nicht mehr hat (keine Kerosinsteuer, keine Mehrwertsteuer und keine CO₂-Abgabe) wird das Wachstum zudem nicht mehr so hoch sein. Dazu kommt, dass bei den Preisen das Verursacherprinzip angewandt werden sollte (so dass die Preise die wahren Kosten der Luftfahrt widerspiegeln).

Die starke Zunahme des Flugverkehrs in den letzten Jahren in der Schweiz, sowie in Europa allgemein, basiert zu einem sehr wesentlichen Teil nicht auf der Verkehrsnachfrage durch die Bevölkerung, sondern ist angebotsseitig aufgrund zweifelhafter und aggressiver Geschäftsmodelle der Airlines, insbesondere der Billigfluggesellschaften, zustande gekommen. Die starke Zunahme des Luftverkehrs führt nicht nur zu Überlastungen der Luftverkehrsstrassen in Europa und zu vermehrten Protesten und politischen Vorstössen der Flughafenanrainer an vielen europäischen Flughäfen, sondern auch zu Protesten und politischen Massnahmen gegen den überbordenden Massentourismus an einzelnen Feriendestinationen.

Mit anderen Worten, die gegenwärtige Nachfrage nach Flugverkehrsleistungen und insbesondere die Prognosen sind⁷ bei einer seriösen und nachhaltigen Flughafenpolitik entsprechend um den angebotsseitigen „Puschfaktor“ zu korrigieren, sofern diese als verbindliche Planungsgrössen für die Infrastruktur dienen sollen und im Sinne eines echten Interessensausgleich zwischen Luftfahrtindustrie und lokaler Bevölkerung erstellt werden. Im Übrigen ist naheliegend, dass das Luftverkehrsaufkommen zu einem gewissen Teil auch angebotsseitig getrieben ist. Es kann sehr wohl durch entsprechende Regulierungen, restriktive Vergabe der Slots, Start- und Landegebühren, die Anwendung des Verursacherprinzips, Luftverkehrsabgaben sowie weiteren Lenkungsabgaben wie z.B. Lärm- und CO₂-Abgaben limitiert werden. Auch die sich weiterhin verschärfende CO₂-Problematik bzw. Klimaerwärmung verlangt, dass zusätzliche Massnahmen zur Limitierung des Wachstums des Luftverkehrs ergriffen werden. Es ist gegenwärtig klar absehbar, dass technische Verbesserungen und Effizienzsteigerungen bei den Flugzeugen und den Betriebsabläufen, sowie Kompensationen durch den Emissionszertifikathandel 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 deutliche Steigerungsraten vorweist. Es ist deshalb unvermeidbar, dass das Luftverkehrswachstum durch eine strengere Regulierung begrenzt wird, und dass die Luftverkehrsindustrie wesentlich stärker an den Kosten der Umweltbelastung beteiligt wird. Die Schweizer Bevölkerung hat bereits ein hohes Bewusstsein bezüglich Umweltschutz und 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. 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-Entwurf dargestellten Prognosen ist somit abzulehnen.

Wir beantragen deshalb die Flugverkehrsprognosen neu zu beurteilen und nach unten anzupassen. Entsprechend anzupassen sind auch Ausrichtung und Entwicklung bzw. die Vorgaben und behördenverbindlichen Festlegungen für die Infrastruktur an den Landesflughäfen und die diesbezüglichen Planungen bzw. Planungsaufträge. Wir verweisen zudem auf den Abschnitt Verfahrensmässiger Antrag, in welchem die Prognosen detailliert besprochen wurden.

Es braucht konkrete Massnahmen, um eine weitere Verlagerung bzw. 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 naiv zu qualifizieren. Wir möchten dabei festhalten, dass wir eine Wettbewerbspolitik zur stetigen Verbesserung der betrieblichen Effizienz der

⁷ Siehe SIL-Entwurf S. 36-37

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

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. Wir beantragen somit, dass die im SIL-Entwurf dargelegte Wettbewerbsfähigkeit der Landesflughäfen entsprechend präzisiert wird und durch neue Formulierungen konsequent klargestellt wird, dass eine Verlagerung von Flugverkehr aus dem Ausland in die Schweiz nicht begünstigt werden soll.

Vor diesem Hintergrund ist es auch falsch, als grösste Herausforderung die Kapazitätsengpässe der Landesflughäfen zu benennen⁹. Ohne hier weiter auf die Details und die Folgen dieser Entwicklung eingehen zu wollen, stellt sich im Zusammenhang mit dem SIL 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 Kapazitätszielen¹⁰ 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 im Fokus haben. Es scheint paradox und systemfremd, wenn Vertreter der Wirtschaft planwirtschaftliche Vorgaben, wie sie im SIL vorgesehen sind, zu ihrem Vorteil fordern. Im Sinne der Gesellschaft muss hier die Auffassung vertreten werden, dass im SIL bzw. in der Luftverkehrsregulierung keine rechtsverbindlichen Vorschriften zur Kapazitätsausdehnung zu erlassen sind, sofern diese nicht als Grundversorgung für die lokale Bevölkerung begründet werden können. Die Regulierung hat sich auszurichten an einer reibungslosen Abwicklung des Flugverkehrs, an der Gewährung grösstmöglicher Sicherheit, an Verhinderung unlauteren Wettbewerbs, am Schutz von Bevölkerung und Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Luftverkehrsbetriebes und an einer Begrenzung des Flugverkehrs sofern dies aufgrund von Kapazitätsengpässen bei der Infrastruktur, aus Gründen des Umweltschutzes oder der Sicherheit notwendig werden sollte.

Anträge:

Die Flugverkehrsprognosen für die Landesflughäfen sind neu zu beurteilen und nach unten anzupassen. Die Prognosen müssen u.a. die Pariser Klimaziele berücksichtigen.

Die im SIL-Entwurf dargelegte Wettbewerbsfähigkeit der Landesflughäfen ist entsprechend zu präzisieren und insbesondere konsequent klarzustellen, dass eine Verlagerung von Flugverkehr aus dem Ausland in die Schweiz nicht begünstigt werden darf.

Prognosen müssen eine Verkehrsverlagerungspolitik enthalten. Etwa 80% der Flüge aus der Schweiz gehen nach Europa, diese wären in den meisten Fällen mit dem Zug ersetzbar. Der Bund muss einer Verkehrsverlagerung auf nachhaltigere Verkehrsträger den Vorzug geben und mehr regionales Reisen

⁹ Siehe beispielsweise SIL-Entwurf S. 44 Absatz 2.10.2 u.a.

¹⁰ Ausnahmen wären Leistungsvorgaben, im Rahmen einer festgelegten Grundversorgung. Solch eine Grundversorgung hat sich nur an den einfachen Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung zu orientieren.

fördern. Eine Massnahme wäre Zugverbindungen als Alternative gegenüber innereuropäischen Flugreisen vermehrt zu fördern, gegebenenfalls auch durch Staatsbeiträge bzw. Zweckbindung der dem Flugverkehr auferlegten Lenkungsabgaben. Im SIL sollte die Möglichkeit vorgegeben werden, dass hierzu Planungsaufträge vergeben werden können, an denen die Flughafenkonzessionäre mitzuwirken haben.

Luftverkehrsregulierung soll keine rechtsverbindliche Vorschriften zur Kapazitätsausdehnung erlassen, sofern diese nicht als Grundversorgung für die lokale Bevölkerung begründet werden können. In diesem Sinne beantragen wir insbesondere den Text in Kapitel 4.1 Grundsätze für die Landesflughäfen, Grundsatz 2 zu ändern.

Die Wachstumsprognosen für die Regionalflughäfen und Flugfelder sind an die offensichtliche und im SIL dargestellte Stagnation dieser Sektoren anzupassen. Dementsprechend ist das ihnen zugebilligte öffentliche Interesse an Regionalflughäfen zurückzustufen und dasjenige an den Flugfeldern zu eliminieren.

1.6 LUPO Luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrats von 2016

Der Bundesrat hat seine Luftfahrtpolitik mit dem ‚Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz‘ vom Februar 2016 (LUPO 2016) formuliert und kommuniziert. Darin werden die politischen Grundsätze zur Luftfahrtpolitik mit einem Zeithorizont bis 2030 dargestellt und erläutert. Der LUPO hat jedoch keine demokratische Legitimität, da er nur durch den Bundesrat formuliert wurde. Dennoch ist der LUPO im SIL allgegenwärtig, und wird als gegeben, alternativlos und zu akzeptieren verstanden. Das ist staatspolitisch falsch, bedenklich und verstösst gegen Art. 4 RPG. Erst auf Stufe der Sachplanung reiben sich die unterschiedlichen Interessen aus den verschiedenen Sektoren der Politik. Aviatische Luftschlösser, die BAZL und UVEK dem Bundesrat im Rahmen des LUPO unterjubelten, werden auf Stufe Sachplanung in die Realitäten zurückgeführt. Der LUPO ist daher zwar eine politische Vorgabe des Bundesrates und im SIL-Prozess ein gewichtiger Faktor, er konnte aber die erst im SIL vorzunehmende Abwägung der unterschiedlichen Interessen der sektoralen Politiken nicht vorwegnehmen. Insbesondere konnte der LUPO die Leistungs- und Kapazitätsziele der Landesflughäfen nicht behördenverbindlich festlegen. Entsprechendes ist erst im Rahmen der Sachplanung möglich (Art. 4 RPG).

Der Rückgriff auf den LUPO ist aber auch materiell untauglich. Denn der SIL-Entwurf weist mehrfach darauf hin, dass der Zeithorizont des LUPO nur bis 2030 reicht, während derjenige des SIL denjenigen von 2050 beschlagen soll. Will man wirklich auf die dem SIL unterlegten Wachstumsprognosen abstellen – was wir bestreiten –, vermag das bestehende Verkehrssystem – Auslagerung der Geschäftsfliegerei aus dem Flughafen Zürich vorausgesetzt – die Nachfrage bis ca. 2030 gerade noch zu befriedigen. Erst danach wird es prekär. Will man das Verkehrssystem für diese späteren Herausforderungen fit machen, wirkt der kurze Zeithorizont des LUPO wie Scheuklappen. Mit diesen lässt sich weder eine Verzichtplanung andenken noch die Verlagerung des europäischen Verkehrs auf andere Verkehrsträger wie Bahn-HGV über blosse Absichtserklärungen hinaus entwickeln. Der SIL stellt sich somit den heute anstehenden Aufgaben nicht. Zwar versucht er, dieses Ungenügen hinter Planungsaufgaben,

die er der Verwaltung stellen will, zu verstecken. Dafür braucht es aber keinen SIL.

Abgesehen von der staatspolitischen, verwaltungsorganisatorischen und zeitlichen Fehleinschätzung der Funktion des LUPO 2016 im SIL-Entwurf, ist dieser differenzierter als es das BAZL gerne haben möchte: Einerseits wird zwar auf die Bedeutung einer effizienten Infrastruktur für die Zivilluffahrt für Bevölkerung und Wirtschaft hingewiesen, andererseits aber auch auf Schutzbedürfnisse von Bevölkerung und Umwelt. Die Luftfahrtpolitik hat zum Ziel, durch einen Interessensausgleich eine Koexistenz zwischen den verschiedenen und in wichtigen Punkten sich konkurrenzierenden Bedürfnissen der Gesellschaft zu erreichen. Zudem wird auch das Ziel der Nachhaltigkeit der angestrebten Luftfahrtpolitik hervorgehoben.

Zu den wesentlichen negativen Begleiterscheinungen der Luftfahrt gehören insbesondere der Landverbrauch durch die Infrastruktur der Flughäfen in der Nähe von Agglomerationen oder schutzwürdiger Landschaften, das Unfallrisiko durch den Flugbetrieb, die Lärmemissionen und der Schadstoffausstoss durch die Flugzeuge. Letzteres betrifft nicht nur die Anrainer, sondern ist Teil der zunehmenden weltweiten CO₂-Problematik, welche im Wesentlichen bekannt ist. Aufgrund unserer Auswertung von LUPO 2016 und vorliegendem SIL-Entwurf kommen wir zu dem Ergebnis, dass die Interessen der Bevölkerung insbesondere im Zusammenhang mit der CO₂-Problematik und dem Schutz der Gesundheit vor übermässigen Lärmeinwirkungen viel zu wenig Gewicht erhalten und die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Landesflughäfen ein deutlich zu hohes Gewicht erhält. Auf den Grundlagen von LUPO 2016 und SIL-Entwurf kann viel zu wenig konkret ein angemessener Beitrag der Luftfahrt an den Klimaschutz, so wie es im LUPO selbst gefordert wird, abgeleitet werden. Der Anspruch eines fairen Interessensausgleichs und der Nachhaltigkeit der Luftfahrtpolitik ist deshalb nach unserer Einschätzung nicht erfüllt. Da die gesellschaftliche Debatte um eine notwendige Reduktion des CO₂-Ausstosses auf vielen Ebenen eine besondere Aktualität und Dringlichkeit erhalten hat, und weil der Flugverkehr in seinem ganzen Ausmass dringendst in diese Debatte mit einbezogen werden muss, ist unsere Eingabe auf diesen Aspekt mit besonderem Bezug auf die Landesflughäfen fokussiert und beinhaltet auch Vorschläge und Empfehlungen zur konkreten Umsetzung einer ausgewogeneren und nachhaltigen Luftfahrtpolitik.

Anträge:

Der SIL sollte sich nicht zu stark auf LUPO beziehen, weil dieser wenig demokratisch legitimiert ist, weil die Zeithorizonte des LUPO und des SIL deutlich verschieden sind und weil er keine Grundlagen für einen nachhaltigen Luftverkehr darstellt.

2 Zu den Kapiteln Grundsätze zur Planung und Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur (3), Anlagetypen (4), Handhabung des Sachplans (5)

2.1 Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur (3.1)

- Ziff 1: Die Planungs- und Bewilligungsbehörden des Bundes schaffen die Rahmenbedingungen für eine sichere, zuverlässige und leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur, die den für das Klima, die Umwelt, die Gesundheit der Bevölkerung nachhaltig zumutbaren sowie für die Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Luftverkehr ermöglicht. Dazu beobachtet er die Entwicklungstrends im Angebot der Luftfahrtinfrastruktur und in der Nachfrage nach Luftverkehrsleistung.
 - **Begründung:** Nachhaltigkeit (in Ziff 2 erwähnt) und öffentliches Interesse (Ziff 5 erwähnt) bedeutet auch, dass das Klima, die Umwelt und Gesundheit der Bevölkerung beachtet werden muss.
- Ziff 6: Der Text muss komplett neu formuliert werden. Hier verweisen wir auf den Vorschlag der Priorisierung verschiedener Flugarten, welchen wir unter anderem beim Kapitel 1.3 Klima / Umwelt ausgeführt haben. Zu dieser Ziffer gilt es festzuhalten, dass Charterflüge sicher nicht im öffentlichen Interesse sind, wenn dieses auch Klimaauswirkungen und die Gesundheit der Bevölkerung genügend beachtet.

Auf eine grosszügige Gestaltung der Öffnungszeiten (Erläuterung auf S. 50) ist zu verzichten.

- Ziff 9: Der Text muss komplett neu formuliert werden. Nachfragesteigerungen nach Luftverkehrsleistungen sowie neue Luftverkehrsbedürfnisse sind nur anzudeuten, falls sie im öffentlichen Interesse und nachhaltig sind. Hier verweisen wir auf den Vorschlag der Priorisierung verschiedener Flugarten, welchen wir unter anderem beim Kapitel 1.3 Klima / Umwelt ausgeführt haben. Der Luftverkehr muss sinken, um die Klimaziele zu erreichen. Die Regional- und Militärflughäfen sollen also nicht zur Erweiterung des Flugverkehrs genutzt werden. Ausserdem kann es nicht sein, dass das bestehende Gesamtsystem erhalten werden soll. Das hiesse jeder Klein- oder Militärflugplatz zu erhalten, auch wenn es dafür keinen Bedarf mehr gibt bzw. geben sollte. Dies muss unbedingt angepasst werden.
- Ziff 10: Der Bund stellt die Grundlagen bereit, unter anderem zu den möglichen Auswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima und die Gesundheit der Bevölkerung. Dazu soll die bestehende Luftverkehrsprognose aktualisiert und erweitert werden.
 - **Begründung:** Der Luftverkehr hat gefährliche Auswirkungen auf das Klima und die Gesundheit der Bevölkerung (Treibhausgas-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen). Der SIL enthält jedoch keine Prognose für diese unterschiedlichen Emissionen. Diese Daten sind für das öffentliche Interesse wichtiger.

2.2 Koordination mit anderen Verkehrsträgern (3.2)

- Ziff 1: Der Luftverkehr ist ein wichtiger Teil des nationalen und internationalen Verkehrssystems und ist in die schweizerische Verkehrspolitik eingebunden. Der Luftverkehr stellt im Personen- und Güterverkehr die interkontinentale Anbindung der Schweiz sowie die Anbindung an die wichtigen europäischen Zentren sicher. Die Priorität für die Anbindung an die wichtigen europäischen Zentren muss jedoch dem Schienenverkehr zukommen.
 - **Begründung:** 80% der Schweizer Flüge gehen nach Europa. Bahn und Flugverkehr konkurrieren sich nicht nur in einigen Fällen, sondern in den meisten. Wenn der Bund die Pariser Klima-Ziele erreichen und nachhaltige Mobilität fördern will, muss er nachhaltigeren Verkehrsträgern Priorität geben.
- Ziff 2: Der Luftverkehr ist – wie die Verkehrsträger Strasse, Schiene und Wasser – nach seinen komparativen Vorteilen einzusetzen und mit den anderen Verkehrsträgern so zu verknüpfen, dass umweltfreundliche, nachhaltige, zuverlässige, komfortable und leistungsfähige Umsteigebeziehungen entstehen. Insbesondere soll die Zusammenarbeit zwischen Luft- und Schienenverkehr sowohl im Passagier als auch im Fracht- und Postbereich gefördert werden. Zu diesem Zweck muss der Schienenverkehr für europäische Umsteigebeziehungen Priorität haben.
 - **Begründung:** siehe Ziff 1
- Ziff 3: Bei Landesflughäfen ist anzustreben, dass sie landseitig an ein ~~leistungsfähiges Hochleistungs-~~strassennetz angeschlossen sind;
 - **Begründung:** Um die indirekten Emissionen des Flughafens zu reduzieren, müssen die Behörden den Einsatz nachhaltigerer Verkehrsmittel fördern. Werden ausgedehnte Nachtruhezeiten eingehalten, dann genügt die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Es braucht also kein leistungsfähiges Hochleistungsstrassennetz

2.3 Koordination mit der Raumnutzung (3.3)

- Ziff 2: Dass sich die Kantone einfach nach dem vom Bundesrat beschlossenen SIL richten müssen und praktisch keinen Handlungsspielraum haben, ist ein unhaltbarer Zustand. Zumal es die Kantone und Gemeinden sind, welche die negativen Effekte der Luftfahrt unmittelbar zu spüren bekommen.

2.4 Koordination mit dem Umweltschutz (3.4)

- Ziff 1. Die Ziele des Pariser Klimaabkommens und der Schutz der Umwelt sind bei der Planung, dem Bau und Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur zu berücksichtigen. Die Behörden des Bundes beziehen bei der Planung der Luftfahrtinfrastruktur die Umweltschutzziele mit ein. Im Rahmen seiner Bewilligungskompetenz für die Luftfahrtinfrastruktur prüft

der Bund die Einhaltung der Bestimmungen der Umweltschutzgesetzgebung.

- **Begründung:** Mit knapp einem Fünftel der gesamten Klimawirkung der Schweiz ist der internationale Flugverkehr der grösste Sektor ohne jegliche klimapolitische Massnahme. Die Entwicklung des Luftverkehrs muss die Ziele des Klimaabkommens von Paris berücksichtigen, wenn die Schweiz diese erreichen will.
- Ziff 2: Die Umweltbelastung der Luftfahrt ist durch Verkehrsverlagerungen, technische, betriebliche, ökonomische und planerische Massnahmen ~~im Sinne der Vorsorge~~ möglichst zu reduzieren begrenzen.

Folgende Massnahmen müssen hinzugefügt werden:

- Plafonierung des Flugangebots und Stopp des Flughafenausbaus: Gegebenenfalls muss das Flugangebot plafoniert werden, um eine nachhaltige Entwicklung und die Gesundheit der Bevölkerung zu gewährleisten.
- Verursacherprinzip: Die Preise im Flugverkehrsbereich müssen alle anfallenden Kosten (auch externe Kosten) widerspiegeln.
- Verkehrsverlagerung: Bei allen kontinentalen Strecken muss den nachhaltigeren Verkehrsträgern, insbesondere dem Schienenverkehr, Vorrang eingeräumt werden.
 - **Begründung:** Die im SIL vorgeschlagenen Massnahmen ermöglichen keine nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs. Alle zur Verfügung stehenden Massnahmen müssen berücksichtigt werden, um eine nachhaltige Entwicklung des Luftverkehrs und des Verkehrs im Allgemeinen zu gewährleisten.
- Ziff 3: Alles streichen und ersetzen mit: Im Interesse der Gesellschaft sind die Immissionsgrenzwerte für die von der Luftfahrt verursachten Luftschadstoffe und Lärm für alle Flughäfen, Flugplätze, Flugfelder und Heliport einzuhalten. Ausnahmen sollen nur für Rettungsflüge möglich sein.
 - **Begründung:** Luftschadstoff- und Lärmemissionen sind für die Bevölkerung sehr gefährlich (Siehe Kapitel 1.4). Die Immissionsgrenzwerte müssen daher zum Schutz der Bevölkerung eingehalten werden. Zudem müssen Grenzwerte immer an neue wissenschaftliche Erkenntnisse angepasst werden. Es ist die Pflicht des Bundes, die Menschen zu schützen.
- Ziff 4: ~~Die Landesflughäfen~~ Alle Flughäfen sollen mit spezifischen Kontroll- und Verbesserungsmassnahmen eine kontinuierliche Reduktion der Umweltauswirkungen (Treibhausgas-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen) nach den Prinzipien eines Umweltmanagementsystems anstreben.
 - **Begründung:** Das Vorsorgeprinzip nach USG gebietet es, dass spezifische Kontroll- und Verbesserungsmassnahmen für eine kontinuierliche Reduktion der Umweltauswirkungen auch auf

anderen Flugplätzen als nur den Landesflughäfen angeordnet werden können.

- Ziff 9: Der Bund setzt sich auf internationaler Ebene für einen angemessenen Beitrag der Luftfahrt am Klimaschutz sowie für eine Reduktion der durch den Luftverkehr verursachten Treibhausgas-, Lärm- und Luftschadstoffemissionen ein.
 - **Begründung:** Um die Pariser Ziele zu erreichen, brauchen wir auch entsprechende Reduktionen der Treibhausgasemissionen und nicht nur deren Kompensation.

2.5 Landesflughäfen (4.1)

- Ziff 1: Der Text muss komplett neu formuliert werden. Hier verweisen wir wiederum auf den Vorschlag der Priorisierung verschiedener Flugarten, welchen wir unter anderem beim Kapitel 1.3 Klima / Umwelt ausgeführt haben.

Zudem sollte der Begriff Umsteigeverbindungen gestrichen werden. Dass ein Schweizer Landesflughafen zu einem Hub wird, ist sicherlich nicht im Interesse der Schweizer Bevölkerung und der Klimaziele der Schweiz.

- Ziff 2: Die bauliche und betriebliche Weiterentwicklung der Landesflughäfen richtet sich nach ~~der Luftverkehrsnachfrage, soweit diese Entwicklung mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit Entwicklung in Einklang steht. Zur Deckung der Nachfrage ist die vorhandene Infrastruktur möglichst effizient zu nutzen; auf lange Sicht sind die Kapazitäten auch mit baulichen Massnahmen zu steigern.~~ Die Objektblätter können verbindliche Leistungs- und Kapazitätsziele enthalten, mit denen sichergestellt werden soll, dass der jeweilige Landesflughafen seinen Zweck erreicht.
 - **Begründung:** Nachhaltigkeit bedeutet, dass die bauliche und betriebliche Weiterentwicklung der Landesflughäfen mit den Klimazielen und dem Gesundheitsschutz der Bevölkerung vereinbar sein muss und sich daher nicht einfach nach der Luftverkehrsnachfrage richten kann. Direkt oder indirekt implizierte Kapazitätsziele für den Flugverkehr, die als rechtsverbindliche Kapazitätsausweitung ausgelegt werden können, sollen durch den SIL nicht eingeführt werden.
- Ziff 4: Die ~~bestehenden~~ Betriebszeiten der Landesflughäfen sind grundsätzlich auf die Zeit von 07:00 bis 22:00 zu definieren. sind aufrecht zu erhalten. Sie sollen nur reduziert werden, wenn sich im vergleichbaren europäischen Umfeld verlängerte Nachtruhezeiten durchsetzen, die über die in der Schweiz geltende Nachtflugsperrre hinausgehen.
 - **Begründung:** Dass die Betriebszeiten aufrechtzuhalten sind, stellt für die lärmgeplagte Bevölkerung in Genf, Zürich und Basel eine Ohrfeige dar. Es braucht schnellstmöglich eine einheitliche Nachtruhe von mindestens 8 Stunden an allen Landesflughäfen, mit Ausnahmen nur aus Sicherheitsgründen. Neue Studien

zeigen wie ungesund Fluglärm sein kann (vgl. Kapitel 1.4 Gesundheit / Lärm).

2.6 Regionalflughäfen (4.2)

- Ziff 1: Der Text muss komplett neu formuliert werden. Hier verweisen wir wiederum auf den Vorschlag der Priorisierung verschiedener Flugarten, welchen wir unter anderem beim Kapitel 1.3 Klima / Umwelt ausgeführt haben. Die Regionalflughäfen sollen nicht zur Erweiterung des Flugverkehrs genutzt werden. Dabei sollen die Regionalflughäfen am Samstag und Sonntag nicht betrieben werden dürfen. Die ordentlichen Betriebszeiten an den Landesflughäfen, Regionalflughäfen, Flugfeldern und Heliports (mit Ausnahmen für Rettungsflüge u.dgl.) sind grundsätzlich auf die Zeit von 07:00 bis 22:00 zu definieren.
- Ziff 2: Die Anzahl und die Verteilung der Regionalflughäfen sowie deren bauliche und betriebliche Weiterentwicklung orientieren sich
 - ~~an der Nachfrage nach dem Luftverkehr im öffentlichen Interesse;~~
 - ~~am Bedarf nach öffentlich zugänglichen Flugplätzen sowie nach regionaler Anbindung an den internationalen öffentlichen Luftverkehr;~~
 - an der Nachhaltigkeit bzgl. der Klimaauswirkungen und der Gesundheit der Bevölkerung.
 - am regionalwirtschaftlichen Bedarf, der von Standortkanton und -region geltend gemacht wird;
 - am Ziel der räumlichen Ausgewogenheit.
 - **Begründung:** Der Luftverkehr muss sinken, um die Klimaziele zu erreichen. Es darf also nicht sein, dass Regionalflughäfen als nächstes Glied in der Kette, wenn die Landesflughäfen von der Kapazität nicht ausreichen sollten, deutlich mehr Flugbewegungen abwickeln. Zudem sollten regionale Flughäfen wenn möglich geschlossen und nicht künstlich am Leben gehalten werden.
- Erläuterung zu Ziff 3:
~~„Es ist davon auszugehen, dass die Luftfahrtunternehmen, sofern die Infrastruktur der Flugplätze die Anforderungen erfüllt und eine ausreichende Nachfrage besteht, Linienflüge anbieten. Anderenfalls kann der Bund den Betrieb regelmässig beflogener Linien mit Beiträgen oder Darlehen fördern (vgl. Art. 101 LFG) oder sich an Luftverkehrsunternehmen beteiligen, sofern dies im öffentlichen Interesse liegt (vgl. Art. 102 LFG).“~~
 - **Begründung:** Eine Förderung von unrentablen Linien oder Unternehmen kann nicht Sache des Bundes sein.

2.7 Flugfelder (4.3)

- Ziff 2: Die Anzahl und Verteilung der Flugfelder sowie deren bauliche und betriebliche Weiterentwicklung orientieren sich

- ~~an der Nachfrage nach dem Luftverkehr im öffentlichen Interesse;~~
- an der Nachhaltigkeit bzgl. der Klimaauswirkungen und der Gesundheit der Bevölkerung.
- am regionalwirtschaftlichen Bedarf, der von Standortkanton und -region geltend gemacht wird;
- dem Ziel der räumlichen Ausgewogenheit.
 - **Begründung:** siehe 3.6 Regionalflughäfen, Ziff 2: Der Luftverkehr muss sinken, um die Klimaziele zu erreichen. Es darf also nicht sein, dass Regionalflughäfen als nächstes Glied in der Kette, wenn die Landesflughäfen von der Kapazität nicht ausreichen sollten, deutlich mehr Flugbewegungen abwickeln. Zudem sollten regionale Flughäfen wenn möglich geschlossen und nicht künstlich am Leben gehalten werden. Dazu muss die Gesundheit der Bevölkerung (Luftschadstoff- und Lärmemissionen) rund um alle Flughäfen und Flugfelder sichergestellt werden.

2.8 Heliports (4.4)

- Ziff 2: Die Anzahl und Verteilung der Heliports sowie deren bauliche und betriebliche Weiterentwicklung orientieren sich
 - ~~an der Nachfrage nach dem Helikopter Luftverkehr im öffentlichen Interesse;~~
 - an der Nachhaltigkeit bzgl. der Klimaauswirkungen und der Gesundheit der Bevölkerung.
 - am regionalwirtschaftlichen Bedarf, der von Standortkanton und -region geltend gemacht wird;
 - am Ziel der räumlichen Ausgewogenheit.
- Ziff 4: Heliports ~~sollen können~~, im Sinne der optimalen Nutzung der Infrastruktur, ~~soweit möglich für~~ verschiedenen Nutzerinnen und Nutzern zur Verfügung stehen, solange sie mit den Klimazielen und dem Schutz der Gesundheit der Bevölkerung vereinbar bleiben. Beim Neubau oder bei grösseren baulichen oder betrieblichen Änderungen von Heliports ~~sollen können~~ die Möglichkeiten dazu geprüft werden.
 - **Begründung:** Heliports dienen primär Rettungs- und Einsatzflügen sowie Arbeitsflügen (Ziff 1). Andere Verwendungen sollten nicht auf Kosten des Klimaschutzes und der Gesundheit der Bevölkerung gehen.

2.9 Militärflugplätze (4.5)

- Ziff 1: Die Militärflugplätze ~~sollen können~~ - soweit es die militärischen Interessen, die Klimaschutz-Ziele der Schutz der Gesundheit der Bevölkerung zulassen - dem zivilen Luftverkehr zur Verfügung gestellt werden. Die zivil mitbenutzten Militärflugplätze nehmen eine Ergänzungsfunktion im Gesamtsystem der zivilen Luftfahrtinfrastruktur wahr (Standorte gemäss Abb. 16).

- Ziff 2: Die zivil mitbenützten Militärflugplätze können allen Luftverkehrsarten, ausser Linienflugverkehr, dienen. Die Art und das Ausmass der zivilen Mitbenützung richten sich nach
 - **Begründung:** Auf zivil mitbenützten Militärflugplätzen hätte ziviler Linienflugverkehr zur Folge, dass es neben der bereits schon heutigen Überschreitung der Lärmgrenzwerte durch den militärischen Flugverkehr (LSV Anhang 8), vorab auch auf Anlagen mit Kampffjetverkehr, zu noch höherer, deutlich wahrnehmbarer Gesamtbelastung (militärisch und zivil) führen würde, was im Widerspruch zur Festsetzung gemäss Ziff. 4 wäre.

- Ziff 4: Die von der zivilen Mitbenützung ausgehende Lärmbelastung darf zu keinen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte (IGW) gemäss Anhang 5 und 8 Lärmschutzverordnung (LSV) führen. Wo die IGW gemäss Anhang 8 LSV bereits durch den militärischen Flugbetrieb überschritten werden, darf die von der zivilen Mitbenützung ausgehende Lärmbelastung nicht zu einer wahrnehmbaren Erhöhung der Gesamtlärmbelastung (militärisch und zivil) führen.

Eine allfällige zivile Mitbenützung hat sich grundsätzlich nach den bisher gängigen militärischen Betriebszeiten in der normalen Lage - d.h. in der Regel von Montag bis Freitag, jeweils zu den ordentlichen Bürozeiten - zu richten.

 - **Begründung:** Von den Flügen der Luftwaffe geht auf Flugplätzen im Status «Militärflugplatz» bereits heute eine enorme Immissionsbelastung (vorab durch die Kampffjets) aus. Es ist absehbar, dass neu zu beschaffende Kampffjets infolge noch höherer Leistungsfähigkeit als die bisherigen FA/18 noch lauter sein und noch mehr Luftschadstoffe ausstossen werden. Kommt hinzu, dass der angedachte LP24 (Luftpolizeidienst während 24 Stunden) zu absehbar weiteren, sehr wesentlichen Belastungen für die Bevölkerung rund um Militärflugplätze führen wird. Diese Umstände sind heute schon vorausschauend zu berücksichtigen, weshalb eine allfällige zivile Mitbenützung von Militärflugplätzen unter Voraussetzung der SIL-Relevanz (Schwellenwerte) nur in Frage kommt, wenn der bisherige «Betriebszeiten-Modus» der Luftwaffe in der normalen Lage auch für zivile Nutzer gleichermaßen zur Anwendung kommt. Mit dieser Einschränkung lässt sich auch der absurden «Logik» die Spitze brechen, dass nach der gewählten Formulierung umso mehr zivile Mitbenützung möglich wird, je deutlicher die IGW des militärischen Flugverkehrs überschritten sind.

Es versteht sich, dass Einsätze des Luftpolizeidienstes ausserhalb der «Bürozeiten» als Betriebszeiten der Luftwaffe in der ausserordentlichen Lage gelten und nicht dazu missbraucht werden dürfen, die Betriebszeiten für eine zivile Mitbenützung auf Militärflugplätzen über die Bürozeiten hinaus aufzuweichen.

2.10 Koordinationsprozess (5.2)

- Ziff 1: Anlagespezifische Festlegungen im SIL zum Bau oder Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur beruhen auf dem Ergebnis eines Koordinationsprozesses zwischen den zuständigen Bundesstellen, den zuständigen Stellen der betroffenen Kantone und Gemeinden, sowie den Flugplatzhaltern sowie Interessengruppen, respektive Organisationen wie Schutzverbänden, Umweltorganisationen, NGO's etc. Das BAZL hält das Ergebnis in einem Koordinationsprotokoll fest. Das Koordinationsprotokoll ist umgehend nach Abschluss des Koordinationsprozesses auf der Webseite des UVEK/Bazl oder spätestens mit der öffentlichen Auflage zur Mitwirkung der Bevölkerung auf der Webseite des UVEK/Bazl zu veröffentlichen.
 - **Begründung:** Die völkerrechtlichen Vorgaben, zu denen die Schweiz verpflichtet ist, vorab die Aarhus-Konvention, gebieten es, dass Schutzverbände, Umweltorganisationen etc. frühzeitig in den Sachplanprozess eines Vorhabens einbezogen werden. Dieser Einbezug hat mit der ersten Koordinationssitzung zu erfolgen. Es liegt im öffentlichen Interesse, dass nachvollzogen werden kann, was der gesamte Inhalt des Koordinationsprotokolls zu einer Anlage ist und wie dieser zustande kam, wo es welche Differenzen gibt. Denn dieses wesentliche Dokument bildet jeweils die Grundlage für die Erstellung des Objektblatts zu einer Anlage. Aus diesen Darlegungen drängt sich auch der entsprechende Ergänzungsantrag auf.

2.11 Sachplanverfahren (5.3)

- Ziff 6: Änderungen des SIL erfolgen nach Bedarf. Sie können von betroffenen Bundesstellen, Kantonen, Gemeinden, ~~oder~~ Flugplatzhaltern und von Dritten (private Organisationen oder Interessengruppen) beantragt oder durch das BAZL selbst eingeleitet werden.
 - **Begründung:** Dritte (private Organisationen oder Interessengruppen) sollen auch Änderungen initiieren können.