

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)  
Postfach  
3003 Bern

Zürich, 29. Januar 2018/ko  
2018-0205\_SIL\_Konzeptteil

## **Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Entwurf Konzeptteil vom 15. Dezember 2017**

Stakeholderinvolvement

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Luftverkehrs-anbindung der Schweiz durch die Landesflughäfen und die Regionalflugplätze ist sowohl ein betriebswirtschaftliches, volkswirtschaftliches als auch politisches Thema. Die vorgesehene Revision soll die Leistungsfähigkeit der Schweizer Luftfahrtindustrie fördern und mit der Raum- und Entwicklungsplanung koordinieren, sodass ein nachhaltiges System etabliert werden kann.

Wir bedanken uns, dass die aviasuisse eingeladen wird, zum im Betreff genannten Gegenstand Stellung zu nehmen. Wir haben das Dokument studiert. Die im SIL-Konzeptteil festgelegten Ziele, Vorgaben und Grundsätze zur Infrastruktur der Luftfahrt entsprechen nicht mehr den aktuellen und künftig möglichen Entwicklungen. Zu unserem Bedauern stellen wir vielmehr fest, dass die konzeptionellen Überlegungen weder hinsichtlich der luftverkehrspolitischen Ausrichtung, noch mit Bezug auf die strategischen Aussagen an die Qualität und Verbindlichkeit des LUPO 16 heranreicht. Sogar gegenüber dem aktuell gültigen SIL-Konzeptteil ist der vorliegende Entwurf eine klare Verschlechterung. Dies ist umso kritischer, als die Aussagen im SIL behördenverbindlich sind.

Klare und verbindliche Aussagen zu den strategischen Rahmenbedingungen für die Schweizer Luftfahrt in den kommenden 25 Jahren sind unseres Erachtens zwingend. Der Konzeptteil soll sich grundsätzlich an die bundesrätlichen Festsetzungen im Luftfahrtpolitischen Bericht 2016 (LUPO2) halten.

### 1. Hauptmangel

Der Hauptmangel des vorliegenden Entwurfs liegt darin, dass er zum zentralen Problem der schweizerischen Luftfahrt – zur Bewältigung der Kapazitätsengpässe an den Landesflughäfen, namentlich in Zürich und Genf – keine Aussage macht.

Bereits heute ist klar, dass die Nachfrage nach aviatischen Transportleistungen der Entwicklung der Infrastruktur in grossen Schritten davoneilt. Die bestehenden und sich in Zukunft noch verschärfenden Kapazitätsengpässe können nach unserem Dafürhalten nicht alleine mit betrieblichen Optimierungen, mit verbesserter Luftraumbewirtschaftung oder mit Umlagerungen von Verkehrsarten (Stichwort: Business Aviation) auf untergenutzte Militärflugplätze beseitigt werden. Sie müssen ohne jeden Zweifel auch mittels raumwirksamer Anpassungen der Infrastruktur aufgefangen und auf lange Sicht behoben werden. Vor diesem Hintergrund ist es nicht vertretbar, die Frage der Infrastrukturentwicklung aus dem Konzeptteil SIL auszuklammern und deren Beantwortung zu vertagen.

Wir widersprechen in diesem Zusammenhang der im Erläuterungsbericht vertretenen Auffassung, mit den jüngsten Festlegungen zum Flughafen Zürich (SIL II) habe eine erste Umsetzung der Anpassung auf künftige Entwicklungen des Luftverkehrs stattgefunden. Der SIL II ist inhaltlich wenig mehr als eine Vergangenheitsbewältigung. In der Umsetzung wird er zudem erst in einigen Jahren wirksam, was die Kapazitätsprobleme nicht löst, sondern weiter anwachsen lässt.

## 2. Weitere wichtige Mängel bzw. Einwände (nicht abschliessend)

---

- Der LUPO 16 stipuliert, dass sich die Schweizer Luftfahrt nachfragegerecht entwickeln kann. Diese klare Aussage vermissen wir im vorliegenden Dokument. Es ist lediglich – schwammig – von «für Wirtschaft und Gesellschaft erforderlichem Luftverkehr» die Rede. Vor dem Hintergrund der zentralen Bedeutung der Luftfahrt für unsere Volkswirtschaft und angesichts der grossen Erfolge im Bereich der Lärm- und Emissionsbekämpfung sehen wir keinen Grund, sich nicht entschlossen für die Sicherstellung einer nachfragegerechten Entwicklung des Luftverkehrs zu äussern.
- Wir vermissen im vorliegenden Entwurf die Aufnahme von Leistungs- und Kapazitätszielen für die Landesflughäfen, welche die Nachfrage auf lange Sicht zu befriedigen vermögen. Mittels minimaler Kapazitäts- und Zielvorgaben sind nicht nur nachfragegerechte Verbindungen in europäische Zentren zu garantieren, sondern es ist explizit auch ein nachfragegerechtes Angebot an interkontinentalen Direktverbindungen zu sichern.
- Die historisch bedingte Entwicklung des Flugplatz-Netzwerkes ist dezentralisiert und ohne eine zentrale Koordination der einzelnen Akteure erfolgt. Dies kann mit koordinierender Raum- und Entwicklungsplanung mit der Revision korrigiert werden. Dass die Luftverkehrsarten, die auf einem Flughafen abgewickelt werden, in den Festlegungen definiert werden sollen, ist unter diesem Blickwinkel richtig. Eine funktionsbezogene Betrachtung erleichtert die sachorientierte Güterabwägung zwischen gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Aspekten des Luftverkehrs. Gerade auch deshalb verdienen die spezifischen Rollen der Landesflughäfen und der bedeutenden Regionalflugplätze einer strategischen Absicherung im SIL-Konzeptteil. Dies soll – wie das der LUPO 16 bereits vorsieht – über verbindliche Kapazitäts- und Leistungsziele geschehen: Unter Berücksichtigung ihrer spezifischen Rollen müssen

nicht nur die Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel, sondern auch die Regionalflugplätze Altenrhein, Bern und Lugano auf Leistungs- und Kapazitätsgarantien verpflichtet werden können.

- Die Drehscheibenfunktion des Flughafens Zürich wird zwar erwähnt. Eine der Voraussetzungen für die Gewährleistung dieser, die interkontinentalen Direktverbindungen sichernden Rolle sind garantierte Betriebszeiten. Für den Hubbetrieb in Zürich sind Betriebszeiten zwischen 06:00 und 23:30 Uhr im Sinne eines absoluten Minimums verbindlich festzulegen.
- Die Regionalflugplätze befinden sich, bedingt durch die Kleinräumigkeit der Schweiz, in geografischer Nähe zueinander und zu den Landesflughäfen. Sie sollen zur Vermeidung von Engpässen, insbesondere auch bei den Landesflughäfen, beitragen.
- Der SIL-Konzeptteil fasst einen Planungshorizont von etwa zehn Jahren. Das ist ungenügend und steht im Widerspruch zu üblichen (und sinnvollen) Zeitspannen der Raumplanung von 20 bis 25 Jahren.

### 3. Schlusswort

---

Der Luftverkehr und die dazugehörigen standortgebundenen Infrastrukturanlagen sind für die Entwicklung unserer Volkswirtschaft von grundlegender Bedeutung.

Ohne die langfristig sichergestellte, nachfragegerechte Erschliessung unseres Landes mit Luftverkehr wird die ökonomische und die gesellschaftliche Dimension einer nachhaltigen Entwicklung vernachlässigt. Das steht im Widerspruch zum nationalen Gesamtinteresse.

Wir lehnen deshalb den SIL-Konzeptteil in der vorliegenden Form ab und danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Einwände.

Mit freundlichen Grüssen

aviasuisse  
Verband für die Schweizer Luftfahrt



Dr. Thomas O. Koller  
Mitglied des Vorstandes/Geschäftsführung