



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Theaterplatz 4, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

Bern, 27. September 2018

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Konzeptteil (Revision): Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Leuthard
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

1. Grundsätzliche Bemerkungen zur Luftfahrt im Allgemeinen

- **In unserer Stellungnahme zum Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrats (LUPO) haben wir folgende Grundsätze formuliert, die auch auf den SIL zutreffen und die wir deshalb an dieser Stelle wiederholen:** Luftverkehr ist nicht ökologisch und belastet Mensch und Umwelt. Gleichzeitig ist die Luftfahrt ein wichtiger Teil der Verkehrspolitik und Voraussetzung für eine international vernetzte Volkswirtschaft und den Tourismus. Luftfahrtpolitik hat dabei aber primär auf die Interessen der Bevölkerung und der Umwelt Rücksicht zu nehmen. Gleichzeitig muss ein demokratischer Prozess stattfinden, der zu einer ausgewogenen Verteilung der unvermeidlichen Belastungen führt. Die SP anerkennt die Bedeutung der Luftfahrt für die Wirtschaft und den völkerverbindenden Austausch, erwartet aber, dass der Bund die Luftfahrtpolitik konsequent auf Bevölkerungsschutz, Raumplanung und Umweltschutz abstimmt. Der Luftverkehr muss seine externen Kosten selber tragen.
- Die auch im SIL festgehaltene Grundhaltung fokussiert einseitig auf betriebswirtschaftliche Überlegungen und kommt privaten Stakeholdern zu stark entgegen. Eine Steigerung der Kapazitäten der Landesflughäfen kann nicht per se ein Ziel sein. Hohe Standortqualität zeichnet sich durch viele Faktoren aus. Der Luftverkehr in der Schweiz verursacht sehr hohe externe Umwelt-, Unfall- und Gesundheitskosten zu Lasten der Gesellschaft.
- Auch die Luftfahrt muss einen Beitrag zur Umsetzung des Pariser Abkommens leisten. Auch wenn der Transport eines Passagiers weniger Auswirkungen auf das Klima hat als früher, wird dieser Effekt durch eine Zunahme des Luftverkehrs kompensiert.
- Naturschutzgebiete im Perimeter des Flughafens Zürich müssen zwingend erhalten werden und nicht nur „wenn möglich“. Insbesondere bei Flachmoorgebieten ist der Schutz nicht eine Frage des Abwägens. Moore sind verfassungsmässig vor Eingriffen geschützt.
- Bei Reisen zu europäischen Zentren besteht aufgrund des HGV-Netzes eine Konkurrenz zwischen Schiene und Luft. Die Verkehrsverlagerung ist aber nur teilweise eingetreten, vor allem wegen der viel zu tiefen Preise für Kurzstrecken im Luftverkehr. Wir erwarten Massnahmen, damit der Schienenverkehr nicht mit Dumpingpreisen bei der Luftfahrt konkurrenziert wird.
- Der Kostendruck auf die Fluggesellschaften wirkt sich negativ auf die Anstellungs- und Arbeitsbedingungen sowie die Sicherheit aus, gerade bei Low-Cost-Carriers. Die Arbeitsbedingungen der Luftfahrt müssen deshalb Standards wie bei den ÖV-Unternehmen auf Schiene und Strasse erreichen.

- Die Relevanz von Direktverbindungen muss statistisch ausgewiesen werden. Es soll überprüft werden, welche volkswirtschaftlich relevanten Hub-Verbindungen für Zürich in der Konzession verpflichtend aufgenommen werden sollen.
- Privilegien des Luftverkehrs wie die Befreiung von Steuern und Lenkungsabgaben, Lockerungen bei Umweltvorschriften oder Privilegien für Flughafenareale sind zu überprüfen.

Die SP hat im Hinblick auf mehr Klimaschutz im Flugbereich folgende Forderungen aufgestellt

- Effizienzstandards für Flugzeuge gehören sukzessive angehoben. Insbesondere auch bei Freizeitflügen und bei Flügen im Zusammenhang mit sportlichen Aktivitäten oder Luftarbeiten müssen dieselben Standards gelten wie beim motorisierten Individualverkehr, was die Reduktion von Luftverschmutzung und Lärm angeht.
- Der Bund soll in Zusammenarbeit mit Fluggesellschaften, Flughäfen sowie Forschungsanstalten Pilotversuche starten, um einzelne Strecken auf erneuerbare Treibstoffe umzustellen. Massgebliche CO₂-Reduktionen sind möglich, wenn der Flugbetrieb auf synthetische Treibstoffe umgestellt wird, die aus CO₂-neutralen Energien gewonnen werden. Die Herstellung aus 100 Prozent erneuerbaren Energien ist mit anerkannten Herkunftsnachweisen sicherzustellen. Auf biogene Treibstoffe ist ganz zu verzichten.
- Eine Ticketabgabe soll eingeführt werden, wie sie schon verschiedene europäische Länder kennen. Der Ertrag soll in die internationale Klimafinanzierung fliessen.
- Die Schweiz setzt sich auf internationaler Ebene für eine Kerosinsteuer ein.
- Die internationalen Bahnverbindungen aus der Schweiz in das europäische Umland sollen massiv verbessert werden, sodass Distanzen bis 1000 oder 1500 km mit der Bahn zurückgelegt werden können. Dazu gehört eine Kombination von direkten Hochgeschwindigkeitsverbindungen mit Nachtzügen. Der Aufbau dieser Verbindungen soll von der öffentlichen Hand unterstützt werden.

2. Generelle Bemerkungen und Anträge zum SIL-Konzeptteil

- Der SIL-Konzeptteil beinhaltet die Entwicklung der Luftfahrt. Ein Grossteil der Vorgaben stammt aus dem LUPO. Die darin definierten Grundlagen wurden vom Bundesrat festgesetzt und verfügen über keine ausreichende politische Legitimation. Wie in Punkt 1 ausgeführt haben wir bereits den LUPO sehr kritisch gewürdigt und da der SIL-Konzeptteil viele dieser Vorgaben übernimmt, würdigen wir auch den SIL entsprechend kritisch bzw. ablehnend.
- Gemäss UVEK soll der SIL-Konzeptteil in der ersten Hälfte 2019 verabschiedet werden. Wir kritisieren diesen Fahrplan, da zum jetzigen Zeitpunkt nicht alle Grundlagen für eine auf Transparenz beruhende Mitwirkung vorhanden sind. Es fehlen Prognosedaten für die Landesflughäfen, Transparenz über die Daten der Umsteige- und Transitpassagiere und über den militärischen Flugverkehr sowie Informationen zu Gebirgslandeplätzen.
- Bereits jetzt Kapazitätsengpässe als ausreichenden Grund zu bestimmen, ist verfrüht. Der SIL-Konzeptteil fokussiert zu einseitig auf die Nachfrage. Es braucht vielmehr eine politische und gesellschaftliche Diskussion darüber, wie viel Flugverkehr die Schweiz künftig auf den drei Landesflughäfen und den diversen Regionalflughäfen abwickeln will und wie viel aus Sicht von Gesellschaft, Umwelt und Raumplanung zu verantworten ist, auch im Hinblick auf Artikel 2 und Artikel 73 BV sowie im Hinblick auf die Nachhaltigkeitsstrategie des Bundes. Die Frage, ob eine Hubfunktion und falls ja in welchem Ausmass auf den einzelnen Landesflughäfen notwendig ist, muss vorgängig diskutiert werden.
- Umfragen zeigen, dass breite Bevölkerungsschichten bereit sind aus Klimaschutzgründen auf Flugreisen zu verzichten. Auch deshalb ist davon auszugehen, dass die vom Bundesrat angenommenen Luftverkehrsprognosen sich nicht an den Bedürfnissen der Bevölkerung in den Einzugsgebieten der Flughäfen orientieren. Im Bericht SIL wird die Nachfrage nach Flugreisen aber als gegebene Grösse angeschaut und es wird nur die Frage gestellt, wie man die Kapazität bereitstellt. Die starke Zunahme des Flugverkehrs in Europa basiert aber zu einem grossen Teil nicht auf der Nachfrage, sondern ist aufgrund der Geschäftsmodelle in den Konzernzentralen der Airlines zustande gekommen.

- Grundsätzlich sind Luftfahrtunternehmen nicht anders zu behandeln als andere kollektive Transportunternehmen. Es braucht einen klar ausgewiesenen Nutzen für die Allgemeinheit, um Flugverkehrsaktivitäten dem öffentlichen Interesse, wie es dem öV zukommt, zu unterstellen. Auch hier braucht es eine Diskussion darüber, welche Nutzung effektiv im Interesse von Mensch und Umwelt und was als öffentliches Interesse zu verstehen ist. Diese Interessenabwägung findet sich im SIL nicht.
- Ausgerechnet der Luftfahrtsektor, der zu einem der grössten Treiber der Klimaerwärmung wird, ist von den Zielen des Pariser Übereinkommens ausgenommen und der SIL müsste Szenarien beinhalten, wie die Luftfahrt ihren Beitrag leisten kann. Auch in Zukunft muss davon ausgegangen werden, dass technische Verbesserungen und Effizienzsteigerungen nicht ausreichen, um das Ziel einer CO₂-Reduktion zu erreichen. Es ist deshalb unvermeidbar, dass das Luftverkehrswachstum begrenzt wird und dass die Flugverkehrsindustrie wesentlich stärker an den Kosten der Umweltbelastung beteiligt wird. Flüge ins Ausland sind von der Mineralölsteuer, der Mehrwertsteuer und der CO₂-Abgabe befreit. Diese Privilegien sollten schnellstmöglich abgeschafft werden.
- Die auch künftig bestehenden Überschreitungen der Lärmgrenzwerte werden nicht im notwendigen Rahmen thematisiert und es fehlen Vorgaben, wie diese Defizite behoben werden könnten. Grundsätzlich fehlt eine Einbettung des SIL-Konzeptteils in das planerische und rechtliche Umfeld, beispielsweise zum Umweltschutzgesetz.

Wir stellen aus den obigen Ausführungen abgeleitet folgende generelle Forderungen an den SIL:

- Der SIL muss mit dem Pariser Klimaabkommens vereinbar sein. Das Pariser Abkommen muss als Grundlage bei den internationalen Normen, Verträgen und Erlassen genannt werden.
- Etwa 80% der Flüge aus der Schweiz gehen nach Europa, diese wären in den meisten Fällen mit dem Zug ersetzbar. Der Bund soll vor allem bei Kurzstreckenflügen zu einer Verlagerung zu nachhaltigeren Verkehrsträgern, insbesondere zum Schienenverkehr, hinwirken.
- Es braucht Überlegungen, wie die limitierte Anzahl Slots auf den Landesflugplätzen zum Nutzen der Bevölkerung genutzt werden kann.
- Es braucht den Grundsatz, dass sich der Luftverkehr stärker an den Kosten der Umweltbelastungen beteiligt und externe Kosten internalisiert.
- Die Anzahl lärmbelasteter Personen muss massiv reduziert werden.
- Die ordentlichen Betriebszeiten an den Landesflughäfen, Regionalf Flughäfen, Flugfeldern und Heliports (Ausnahme Rettungsflüge) sind auf 07:00 bis 22:00 festzulegen. Es ist eine Nachtsperrzeit von 22:00 bis 07:00 Uhr zu gewährleisten.
- Die Flugverkehrsprognosen für die Landesflughäfen sind nach unten anzupassen. Entsprechend anzupassen sind auch die behördenverbindlichen Festlegungen für die Infrastruktur an den Landesflughäfen und die Planungsaufträge. Es ist klarzustellen, dass eine Verlagerung von Flugverkehr aus dem Ausland in die Schweiz vermieden werden muss.
- Es braucht eine zukunftsgerichtete Strategie bei den Regionalf Flughäfen, Inlandflüge gehören nicht dazu. Auf direkte oder indirekte staatliche Unterstützung ist zu verzichten.
- Prekäre Arbeitsbedingungen tragen wesentlich zu den Dumpingangeboten im Luftverkehr bei. Es gilt darauf hinzuwirken, dass Social Standards bei den Arbeitsbedingungen festgelegt und durchgesetzt werden, für dem Schweizer Recht unterliegende Unternehmen mittels GAV-Pflicht.

3. Anträge zu Kapitel 3 des SIL-Konzeptteils „Grundsätze zur Planung und Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur“

3.1 Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur

- **Punkt 1:** Die Rahmenbedingungen sind so auszugestalten, dass sie einen für die Volkswirtschaft und Gesellschaft notwendigen sowie für die Gesellschaft und Umwelt erträglichen Luftverkehr ermöglichen. Der Fokus auf die Nachfrage ist zu streichen.
- **Punkt 9:** Der Text soll so formuliert werden, dass deutlich wird, dass Nachfragesteigerungen nach Luftverkehrsleistungen nur anzustreben sind, falls sie im öffentlichen Interesse und

nachhaltig sind. Der Luftverkehr soll insgesamt sinken, um die Klimaziele zu erreichen. Regional- und Militärflughäfen sollen nicht zur Erweiterung des Flugverkehrs genutzt werden.

- **Punkt 10:** Die Luftverkehrsprognosen sollen so aktualisiert werden, dass sie auch die Auswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima und die Gesundheit umfassend beinhalten und dass sie lenkungswirksame Massnahmen berücksichtigen.

3.2 Koordination mit anderen Verkehrsträgern

- **Punkt 1:** In diesem Punkt soll ergänzt werden, dass die Priorität für die Anbindung an die wichtigen europäischen Zentren dem Schienenverkehr zukommen muss.
- **Punkt 2:** Inländische Mobilitätsbedürfnisse sollen über den Landverkehr abgedeckt werden. Kurze Linienflüge sind aus Gründen des Klimaschutzes zu vermeiden. Der Schienenverkehr soll für europäische Umsteigebeziehungen Priorität haben.
- **Punkt 3:** Die Anforderung, dass Landesflughäfen an ein leistungsfähiges Hochleistungsstrassennetz angeschlossen sind, lehnen wir ab. Um die indirekten Emissionen des Flughafens zu reduzieren, soll der ÖV zu Land gefördert werden.

3.3 Koordination mit der Raumnutzung

- **Punkt 1:** Der Bund soll nicht dafür zuständig sein, Rahmenbedingungen bezüglich Infrastruktur festzusetzen, soweit es dabei um Kapazitäten geht.
- **Punkt 4 (neu):** Es soll ein hoher Modalsplit zugunsten ÖV zu Land festgesetzt werden.

3.4 Koordination mit dem Umweltschutz

- **Punkt 1:** Das Pariser Klimaabkommen als Orientierungsrahmen ist explizit zu nennen.
- **Punkt 2:** Die Lärmgebühren sollen mit den übrigen Gebühren zusammengelegt werden mit dem Ziel, eine Lenkungswirkung zu erzielen, ohne insgesamt zu Mehreinnahmen zu führen. Zu den betrieblichen Massnahmen gehören Betriebszeiten und Flugplanung (Slot-Vergabe). Wir fordern, dass dieser Punkt generell mit der Plafonierung des Flugangebots ergänzt wird sowie mit der Forderung, dass die Preise im Flugverkehr alle externen Kosten internalisieren.
- **Punkt 3:** Immissionsgrenzwerte für die von der Luftfahrt verursachten Luftschadstoffe und Lärm sollen für alle Flughäfen, Flugplätze, Flugfelder und Heliporte einzuhalten sein.
- **Punkt 4:** Alle Flughäfen, nicht nur die Landesflughäfen, sollen mit Kontroll- und Verbesserungsmaßnahmen eine kontinuierliche Reduktion der Umweltauswirkungen (Treibhausgas-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen) anstreben.
- **Punkt 9:** Es sollen verbindliche und griffige Ziele definiert werden mit entsprechenden Sanktionen bei Nichterreichung.

4. Anträge zu Kapitel 4 des SIL-Konzeptteils „Anlagentypen“

4.1 Landesflughäfen

- **Punkt 1:** Der Begriff Umsteigeverbindungen soll gestrichen werden. Ein Schweizer Landesflughafen als Hub ist nicht im Interesse der Klimaziele.
- **Punkt 2:** Auch hier kritisieren wir den Fokus auf die Nachfrage. Der Fokus soll, wie oben ausgeführt, primär auf Mensch, Umwelt und Klima gerichtet sein. Die bauliche und betriebliche Weiterentwicklung der Landesflughäfen muss mit den Klimazielen und dem Gesundheitsschutz im Einklang stehen. Der Bund soll keine Leistungs- und Kapazitätsvorgaben machen. Der Ausbau des Flughafens muss vom Standortkanton bzw. den betroffenen Gemeinden getragen werden.
- **Punkt 4:** Die Betriebszeiten sind grundsätzlich auf 07:00 bis 22:00 zu definieren, unabhängig davon, was im europäischen Umfeld beschlossen wird. Es braucht rasch eine einheitliche Nachtruhe von 8 Stunden an allen Landesflughäfen.

4.2 Regionalflughäfen

- **Punkt 1:** Von Regionalflughäfen sollen keine Linienflüge zu den Landesflughäfen durchgeführt werden. Für Kürzeststrecken soll die Bahn benutzt werden. Die ordentlichen Betriebszeiten sind auf 07:00 bis 22:00 zu definieren.

- **Punkt 2:** Die Anzahl und Verteilung der Regionalflughäfen sowie deren bauliche und betriebliche Weiterentwicklung sollen sich nicht primär an der Nachfrage orientieren. Der Begriff des öffentlichen Interesses ist zu offen formuliert und berücksichtigt wie ausgeführt die Interessen von Mensch und Umwelt nicht ausreichend. Auch die Ausrichtung am Bedarf nach öffentlich zugänglichen Flugplätzen sowie nach regionaler Anbindung an den internationalen Luftverkehr erachten wir aus oben ausgeführten Gründen als falsch.
- **Punkt 3:** Generelle Bemerkung: Unrentable Linien oder Unternehmungen sollen nicht länger von direkten oder indirekten staatlichen Unterstützungen profitieren können.

4.3 Flugfelder

- **Punkt 2:** Die Anzahl und Verteilung der Flugfelder sowie deren bauliche und betriebliche Weiterentwicklung sollen sich nicht an der Nachfrage nach dem Luftverkehr orientieren, sondern an den Klimaauswirkungen und der Gesundheit. Auch Flugfelder haben Beiträge an den Umwelt- und Klimaschutz zu leisten sowie zur Lärminderung beizutragen.

4.4 Heliports

- **Punkt 2:** Anzahl und Verteilung der Heliports sowie deren Weiterentwicklung sollen sich nicht an der Nachfrage nach dem Helikopter-Luftverkehr im öffentlichen Interesse orientieren, sondern an der Nachhaltigkeit und an der Frage der Klimaauswirkungen und der Gesundheit. Auch Heliports haben Beiträge an den Umwelt- und Klimaschutz zu leisten sowie zur Lärminderung beizutragen.

4.5 Militärflugplätze

- **Punkt 2:** Die zivil mitbenützten Militärflugplätze sollen allen Luftverkehrsarten - ausser dem Linienflugverkehr - dienen. Auch Militärflugplätze haben Beiträge an den Umwelt- und Klimaschutz zu leisten sowie zur Lärminderung beizutragen.

5. Anträge zu Kapitel 5 des SIL-Konzeptteils „Handhabung des Sachplans“

5.2 Koordinationsprozess

- **Punkt 2:** Anlagespezifische Festlegungen im SIL zu Bau oder Betrieb der Luftfahrtinfrastruktur sollen nicht nur auf dem Ergebnis eines Koordinationsprozesses zwischen den Bundesstellen, den zuständigen Stellen der betroffenen Kantone und Gemeinden sowie den Flugplatzhaltern, sondern auch zwischen Interessengruppen, Schutzverbänden, Umweltorganisationen etc. beruhen.

5.3 Sachplanverfahren

- **Punkt 6:** Änderungen des SIL sollen nicht nur von betroffenen Bundesstellen, Kantonen, Gemeinden oder Flugplatzhaltern, sondern auch und von Dritten wie beispielsweise Interessengruppen beantragt werden können.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen
SP Schweiz



Christian Levrat
Präsident SP Schweiz



Chantal Gahlinger
Politische Fachsekretärin SP Schweiz