

Bundesamt für Zivilluftfahrt
SIL Mitwirkungsverfahren
Postfach
3003 Bern

Per Email an:
bernhard.traber@bazl.admin.ch

28. September 2018

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 4. Juli 2018 wurde das Mitwirkungsverfahren zum überarbeiteten Konzeptteil, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) des Sachplans Verkehr (nachfolgend: Konzeptteil) eröffnet. economiesuisse möchte sich im Folgenden zur Vorlage äussern und unterstützt im Übrigen die Stellungnahmen von SWISS, der Flughafen Zürich AG sowie der Swiss International Airports Association SIAA.

economiesuisse vertritt als Wirtschaftsdachverband die Interessen von rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt circa zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie zahlreiche Einzelunternehmen. economiesuisse ist im Sinne sämtlicher Mitglieder an einer leistungsfähigen Luftfahrtinfrastruktur interessiert, die dem Wirtschaftsstandort Schweiz eine qualitativ hochwertige Verkehrsanbindung und ausreichende Kapazitäten bereitstellt.

In diesem Sinne unterstützt economiesuisse die Revision des Konzeptteils. Der geltende Konzeptteil stammt aus dem Jahr 2000 und basiert folglich auf nicht mehr zeitgemässen Grundlagen. Die folgenden Punkte sind aus gesamtwirtschaftlicher Sicht bei der Überarbeitung zu beachten und noch stärker zu gewichten:

1. Strategische Stossrichtung des LUPO 2016 konsequent umsetzen

Der Luftfahrtpolitische Bericht 2016 des Bundes bildet die mittelfristige Leitplanke für die Entwicklung der Landesflughäfen. Der Bericht anerkennt die zunehmenden Kapazitätsengpässe diesbezüglich als grösste Herausforderung und fordert ausreichende Wachstumsperspektiven. Diesen politischen Willen gilt es unter anderem auf der Ebene der raumplanerischen Grundlagen konsequent umzusetzen. In diesem Sinne muss der Konzeptteil in allen Punkten so ausgestaltet sein, dass den Landesflughäfen ausreichende Wachstumsperspektiven geboten werden und sie ihre volkswirtschaftlich wichtigen Funktionen auch künftig wahrnehmen können.

2. Nationale Belange bei der Entwicklung der Landesflughäfen höher gewichten

Alle Landesflughäfen operieren in einem konkreten lokalen und regionalen Kontext. Insofern ist es richtig, dass die entsprechenden Steuerungsinstrumente in kantonaler Hand liegen. Allerdings darf gleichzeitig nicht vernachlässigt werden, dass es sich um wichtige nationale Infrastrukturen handelt und die Luftfahrt gemäss Bundesverfassung grundsätzlich Sache des Bundes ist. Die Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung und den Betrieb dürfen folglich nicht nur an den Bedürfnissen der Standortkantone ausgerichtet werden. Der Bund ist gefordert, seine Verantwortung für die Luftfahrt wahrzunehmen und die nationalen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Interessen an einem nachfragegerechten Flugbetrieb am Flughafen Zürich angemessen zu berücksichtigen.

3. Praxistaugliche langfristige Luftverkehrsprognose vorsehen

Die Aktualisierung der langfristigen Luftverkehrsprognose wird sehr begrüsst. Diese muss allerdings in zweierlei Hinsicht den praktischen Anforderungen genügen. Einerseits muss die Erstellung der Prognose in kürzerer Frist möglich sein. Zwei Jahre sind eindeutig zu lange. Andererseits ist der Zeithorizont der Prognose zu verkürzen. Eine seriöse Vorhersage der Entwicklung bis ins Jahr 2050 ist aufgrund der unsicheren technologischen und wirtschaftlichen Parameter kaum möglich. Der Zeithorizont 2040 ist ausreichend und bietet die bessere Entscheidungsgrundlage für eine nachfolgende Anpassung der Rahmenbedingungen in den Objektblättern.

4. Transparente und ausgeglichene Interessenabwägung anstreben

Die Landesflughäfen stehen bekanntlich im Spannungsfeld unterschiedlicher öffentlicher Interessen. Diese stehen oftmals im Widerspruch und erfordern eine Abwägung. Wichtige Funktion eines Sachplans ist gemäss gesetzlichen Vorgaben diese Abwägung. Der vorliegende Entwurf kommt dieser Anforderung zu wenig nach, er listet die unterschiedlichen Interessen zwar auf, verzichtet aber auf eine umfassende Abwägung und anschliessende Priorisierung. Der SIL Konzeptteil ist entsprechend zu ergänzen. Bei der Abwägung ist die Standortgebundenheit der Landesflughäfen besonders zu berücksichtigen. Im Gegensatz zu anderen Infrastrukturprojekten können Anpassungen oder Erweiterungen der bestehenden Luftfahrtinfrastruktur räumlich nicht im gleichen Ausmass mit Rücksicht auf die Landschaft vorgenommen werden. Der Konzeptteil soll folglich die geforderte Interessenabwägung transparent vornehmen. Dabei sind die luftfahrtspezifischen Interessen wo immer möglich zu priorisieren.

5. Verfahrensdauern reduzieren

Die Erarbeitung des ersten SIL-Objektblatts hat insgesamt rund 16 Jahre in Anspruch genommen. Es versteht sich von selbst, dass eine solche Verfahrensdauer eine hohe Rechtsunsicherheit mit sich bringt und deshalb für die Wirtschaft nicht tragbar ist. Eine Straffung der Verfahren ist daher unabdingbar. Dazu braucht es auf Stufe Konzeptteil zusätzlich klare Vorgaben, die eine optimale Planung mit entsprechend positiven Auswirkungen auf die Bewilligungsverfahren ermöglichen. Nur durch beschleunigte Verfahren können die zur Umsetzung der im Luftfahrtpolitischen Bericht formulierten Ziele notwendigen Massnahmen rechtzeitig umgesetzt werden.

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente.

Freundliche Grüsse
economiesuisse

Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung

Lukas Federer
Wissenschaftlicher Mitarbeiter Infrastruktur,
Energie und Umwelt