

FSU Geschäftsstelle, Alexanderstrasse 38, Postfach 216, 7001 Chur

Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Sektion Sachplan und Anlagen  
3003 Bern

Esther Casanova  
info@f-s-u.ch  
Chur, 28. September 2018

## **Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) – Revision Konzeptteil Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Juli 2018 laden Sie den FSU als Fachverband Schweizer Raumplaner zur Vernehmlassung im Rahmen der Anhörung von Parteien, Verbänden und Organisationen ein. Gegenstand ist der Entwurf Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) vom 28. Juni 2018. Der guten Ordnung halber sei erwähnt, dass wir vom Dokument mit Datum 28.06.2017 auf dem Titelblatt ausgehen, wobei im Impressum als Datum «06.2018» vermerkt ist.

### *Allgemeines:*

In Anbetracht der langen Zeit seit Erlass des ersten Konzeptteils im Jahre 2000 und der seitherigen Entwicklung erachtet der FSU eine gesamthafte Erneuerung – auch in neuer Systematik – für angebracht. Ebenso begrüsst der FSU die Neugestaltung des Sachplans Verkehr (SPV), in dem der SIL neben dem Sachplan Infrastruktur Schifffahrt (SIF), dem Sachplan Infrastruktur Schiene (SIS) und dem Sachplan Infrastruktur Strasse (SIN) seinen Platz findet.

Die Systematik ist übersichtlich und zweckmässig. Besonders positiv hervorheben möchten wir die prägnanten Graphiken in Teil 2 (namentlich ab S. 27), ebenso das erweiterte und sehr hilfreiche Begriffsverzeichnis im Anhang.

### *Zu den einzelnen fünf Abschnitten des Konzeptteils:*

#### 1 Rolle und Funktion des Sachplans

- Der FSU erachtet einen Zeithorizont bis 2030 als eher ungenügend, da die im Text beschriebenen Herausforderungen (v.a. Kapazitätsfragen) eine längere Perspektive verlangen. Der Bericht postuliert deshalb in Abschnitt 3 zu Recht eine Prognose, die über diesen Horizont hinausgeht.

2/5

- Der Wechsel von «Teilnetzen» zu «Anlagetypen» wird begrüsst, ebenso die neue Systematik mit «Flugplatz» als Oberbegriff für «Flughäfen» und «Flugfelder». (Anzumerken ist, dass im Sachplan Militär immer noch von «Teilnetzen» die Rede ist; eine Vereinheitlichung wäre hier sinnvoll.)
  - Der FSU nimmt erneut zur Kenntnis, dass der SIL auch für Träger öffentlicher Belange ausserhalb der Verwaltung – wie Konzessionäre – verbindlich ist, ohne dass damit ein Realisierungszwang einhergeht. Da der Bund ausser bei Basel-Mulhouse und Skyguide kein Eigentum an der Infrastruktur hat, entsteht hier eine gewisse Abhängigkeit, auf die bei der zukünftigen Strategie zu achten ist. Oder, wie es der Lupo formuliert (BBI 2016, S. 1912): «Eine Infrastrukturplanung aus einem Guss, wie sie der Bund etwa für die Nationalstrassen oder die Bahn betreibt, ist deshalb ausgeschlossen.»
- ## 2 Ausgangslage und Herausforderungen
- Bei der Beschreibung der jüngeren Entwicklung fällt auf, dass bei den Flugbewegungen der Einbruch nach 2000 zwar bei Basel-Mulhouse und Zürich erfolgte, nicht jedoch bei Genf; und dass die Regionalflughäfen, auf die weiter unten die Hoffnung gesetzt wird, dass sie im Linienverkehr eine stärkere Rolle spielen sollten als heute (Systemgedanke), seit der zweiten Hälfte der 1990er Jahre einen Rückgang zu verzeichnen haben (Abbildung 11).
  - Eine grosse Herausforderung zeigt der Abschnitt zu Prognosen. Zitat (S. 35): «Gemäss der bestehenden Flughafenplanung (geltendes SIL-Objektblatt) wird diese Nachfrage kaum abgedeckt werden können. Ein Teil der Passagiere wird auf andere Flughäfen oder Verkehrsmittel (Bahn, Fernbus) ausweichen müssen, sollte die Kapazität des Flughafens nicht markant gesteigert werden können.» Als Konsequenz dieser Aussage erwartet der FSU, dass das Thema als Ganzes und in den einzelnen Objektblättern aufgegriffen wird; dies ist im aktuellen SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich z.B. nicht der Fall.
  - Der FSU nimmt zur Kenntnis, dass der komplexe Luftraum sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene thematisiert wird, national als AVISTRAT-CH (Neugestaltung des Schweizer Luftraums) und international als «Funcional Airspace Block Europe Central» (FABEC); dieser ist immer noch nicht Tatsache, obschon der Staatsvertrag zwischen Deutschland, der Schweiz, den Benelux-Staaten und Frankreich seit 2013 in Kraft ist, wie richtigerweise erwähnt wird.
  - Die Anstrengungen auf dem Gebiet der Emissionsbegrenzung (Feinstaub; Emissionshandel) werden sehr begrüsst.

3/5

- Der Bericht hält fest, dass sich der Lupo zwar für eine nachfrageorientierte Entwicklung ausspricht, über den geltenden rechtlichen Rahmen hinaus aber keine konkreten Lösungsansätze oder -wege aufzeigt, auf denen den drohenden Kapazitätsengpässen auf den Landesflughäfen begegnet werden könnte. Der FSU erachtet dieses Manko als besonders schwerwiegend. Ebenso das Fehlen einer umfassenden, landesweiten Übersicht über die vorhandenen Kapazitäten sowie den aktuellen Stand und die mutmassliche Entwicklung auf Seiten der Nachfrage. Abgesehen vom Linien- und Charterverkehr bestehen hier grosse Lücken, welche zu schliessen sind.
- 3 Grundsätze zur Planung und Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur
- Die Sicht auf die Luftfahrtinfrastruktur als ein Gesamtsystem mit den Anlagetypen Landesflughäfen, Regionalflughäfen, Flugfelder, Heliports, Flugsicherungsanlagen und – ergänzend – zivilaviatisch genutzte Militärflugplätze sowie die Priorisierungen sind plausibel und hilfreich.
  - Das Postulat der Zusammenarbeit der Verkehrsträger untereinander ist im Hinblick auf die Engpass- und Umweltproblematik zu unterstützen.
  - Begrüssert wird der Einsatz des Bundes im Umweltbereich auf internationaler Ebene.
- 4 Anlagetypen
- Die Aussagen hierzu sind plausibel, wenngleich die Konsequenzen der Umnutzung von Militärflugplätzen unklar bleiben.
- 5 Handhabung des Sachplans
- Die Aussagen hierzu sind plausibel.
  - Schliesslich sei zur regelmässigen Berichterstattung, die bereits in der 2000er Version verlangt wird, erwähnt, dass dieses Versäumnis aus planerischer Sicht besonders schwer wiegt: Ohne regelmässige Lagebeurteilung im Kontext aller Verkehrsträger und der Raumentwicklung ist es kaum möglich, eine robuste Strategie im Luftfahrtsektor zu entwickeln und umzusetzen. Dass solche Lagebeurteilungen auf systematischen und feldabdeckenden Übersichten basieren, wurde hier erkannt.

#### *Ausblick und Erwartungen:*

- Eine Einbettung der schweizerischen Luftfahrtpolitik in den europäischen Kontext wäre eine hilfreiche Ergänzung des Abschnittes 2.
- Im Lupo kann gelesen werden (BBI 2016; S. 1910): «Im Gegensatz zu vergleichbaren Flughäfen im Ausland und zu anderen Verkehrsinfrastrukturen existieren für die Landesflughäfen heute keine Strategien zur Erhöhung der Kapazität.» Und (BBI 2016;

4/5

S. 1912): «Aufgrund der überregionalen, gesamtschweizerischen Bedeutung der Landesflughäfen müssen aber Konzepte erarbeitet werden, wie die zukünftigen Anforderungen an die Luftfahrtinfrastruktur angesichts der Kapazitätsengpässe bewältigt werden können. Dies hat in enger Zusammenarbeit zwischen Bund und Standortkantonen zu geschehen, wobei auch die Nachbarkantone entsprechend ihrer Betroffenheit involviert sein sollen. Längerfristig hält sich der Bundesrat auch die Option offen, Massnahmen zur verstärkten Einflussnahme des Bundes auf die Landesflughäfen erneut zu prüfen.»

Dazu meint der FSU:

1. Neben den Standortkantonen ist auch das betroffene Ausland miteinzubeziehen.
2. Die Erarbeitung einer Strategie könnte zweckmässigerweise mit einem informellen Prozess gestartet werden.

Einige Schlüsselfragen könnten sein:

- a. Welche Spielräume bringen die Reorganisations des nationalen und europäischen Luftraums? Kann die Schweiz ihren Einfluss hier stärker zur Geltung bringen (gilt auch für die Problematik Nordanflüge Zürich bzw. Staatsvertrag sowie den Umgang mit Emissionen auf internationaler Ebene).
- b. Was muss getan werden, dass die prognostizierte Zunahme vom Gesamtsystem Luftfahrt übernommen werden kann? Welches sind die Konsequenzen für Bevölkerung, Wirtschaft, Raum und Umwelt, falls dies nicht gelingt?
- c. Welche Konsequenzen hat eine verstärkte Rolle der Regionalflughäfen und Militärflugplätze? Wie weit kann diese Rolle realistischerweise gehen?
- d. Gibt es Interdependenzen mit den Langfristplanungen der übrigen Verkehrsnetze (v.a. Schiene, Strasse)?

Dabei sind zahlreiche Prozesse mit Einfluss auf die Strategie in die Betrachtungen miteinzubeziehen, hier insbesondere:

- AVISTRAT-CH: Frühestens ab 2020 umgesetzt.
- FABEC: Staatsvertrag seit 2013 in Kraft; noch keine Umsetzung.
- Staatsvertrag CH-D: Unterzeichnet 2012, 2013 vom Schweizer Parlament ratifiziert; in Deutschland pendent.
- Emissionen: Der Bund beabsichtigt gemäss LUPO, die Schweizer Luftfahrt in das schweizerische Emissionshandelssystem einzubinden und dieses mit dem Emissionshandelssystem der EU zu verbinden. Ein entsprechendes Abkommen zur Verknüpfung beider Systeme ist derzeit in der Paraphierung.

5/5

- Emissionen: Der erste globale Feinstaubstandard für grosse Flugzeugtriebwerke tritt am 1.1.2020 in Kraft.
- Emissionen: Mit dem Klimaabkommen der Mitgliedstaaten der ICAO soll ab 2021 (vorerst freiwillig, ab 2027 verbindlich) ein klimaneutrales Wachstum der weltweiten Zivilluftfahrt ermöglicht werden.

Wir hoffen, mit unserer Vernehmlassung einen Beitrag im weiteren Prozess leisten zu können. Für die uns gebotene Möglichkeit zur Stellungnahme bedanken wir uns herzlich.

Freundliche Grüsse

FSU

Der Präsident



Frank Argast

Die Geschäftsführerin



Esther Casanova