



Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL  
3003 Bern  
Max.Schulthess@bazl.admin.ch  
Eliane.Forster@bazl.admin.ch

Winterthur, 14. Oktober 2015

**Stellungnahme zum Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2015**  
**Entwurf 14.8.2015**

Die Region Ost unterstützt die luftfahrtpolitischen Ziele des Bundes mehrheitlich. Sie steht hinter dem Flughafen Zürich und ist sich bewusst, dass die internationale Anbindung und die vielen Arbeitsplätze für die Wirtschaftsregion von zentraler Bedeutung sind. Die Region Ost ist ebenfalls der Überzeugung, dass für den Betrieb des Flughafens Zürich die Akzeptanz der Bevölkerung unverzichtbar ist.

In der Kurzfassung, S. 2 heisst es: "Die schweizerische Luftfahrt soll nachhaltig betrieben werden. Sie soll ein im internationalen Vergleich hohes Sicherheitsniveau aufweisen, volkswirtschaftlichen Nutzen generieren, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung befriedigen und schädliche Auswirkungen auf Mensch und Natur soweit wie möglich vermeiden. Mit einer frühzeitigen Koordination zwischen Auswirkungen des Fluglärms und Siedlungsentwicklung soll eine langfristige Koexistenz zwischen den Flugplätzen und umliegenden Nutzungsinteressen sichergestellt werden."

Kontroversen ergeben sich in Bezug auf die Auslegung der Ziele und in der Umsetzung derselben:

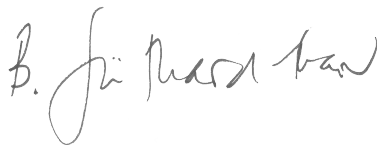
1. Unter einer frühzeitigen Koordination verstehen wir beispielsweise ein SIL-Objektblatt, das nicht alle Jahre wieder angepasst wird. Das SIL-Objektblatt Etappe I wurde beispielsweise 2013 festgelegt und 2015 bereits wieder aufgrund des Betriebsreglements 2014 angepasst. Bereits ist eine nächste Änderung des SIL-Objektblatts angekündigt. Aus Sicht der Bevölkerung und der betroffenen Gemeinden ist es wichtig, dass der SIL als Planungs- und Koordinationsinstrument auf Bundesebene auf längere Sicht hinaus eine gewisse Rechts- und Planungssicherheit gewährleistet, was aktuell nicht der Fall ist.
2. Die Nutzung des Flughafens Dübendorf als Flugplatz für die zivile Fliegerei wird vorangetrieben. Wenn der Bund schreibt, dass langfristig geplant wird, sollten die Auswirkungen auf den Flugbetrieb des benachbarten Flughafens vor einem derartigen Entscheid, nicht erst im Nachhinein, geklärt sein. Eine teilweise Verlagerung der "General Aviation" weg von den Landesflughäfen soll die Kapazität der Landesflughäfen erhöhen, wie Seite 3 der Kurzfassung zu entnehmen ist. Eine Zunahme der Flugbewegungen ist allerdings im Raum Flughafen Zürich nicht wünschenswert, da dieser sehr dicht besiedelt ist und bereits hohe Lärmimmissionen zu tragen hat.
3. Unter Koexistenz zwischen den Flugplätzen und den umliegenden Nutzungsinteressen verstehen wir, dass der Bund das föderalistische Prinzip der Schweiz respektiert und Entscheide des Kantonsrats nicht umstösst (Aufnahme der Verlängerung der Pisten 28 und 32 in den Richtplan). In Frage gestellt ist eine solche Koexistenz zudem, wenn eine Region, die bereits sehr viel Fluglärm tragen muss, zusätzlich auch noch durch Kleinflugzeuge beschallt werden soll (Entscheid des Bundes zum Flugplatz Dübendorf).
4. Die Sicherheit muss in jedem Fall höchste Priorität haben. Es kann deshalb nicht sein, dass die Umsetzung von Verbesserungen der ersten Prioritätsstufe (Südstarts geradeaus) aus politischen Gründen nicht an die Hand genommen wird.
5. Einverstanden ist die Region Ost mit dem Ziel des Bundesrats, dass "lärmpolitische Kompromisse und die Maximierung von Kapazität nicht zu Sicherheitsrisiken führen dürfen" (Seite 5). Eine Maximierung zum Nachteil der betroffenen Bevölkerung ist jedoch nicht anzustreben.
6. Die „Kapazitäten auch mit baulichen Massnahmen zu steigern" (Seite 9) kann sinnvoll sein (Schnellabrollwege). Eine Verlängerung der Pisten 28 und 32 erachtet die Region Ost aber als nicht notwendig. Die Flugbewegungen haben in den letzten Jahren stagniert (2004 und 2014 rund 230'000 Bewegungen). Dies ist umweltpolitisch eine gute Entwicklung. Der Flugverkehr ist in die Bestrebungen des Bundesrats einzuschliessen, die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft zu realisieren und ein Beitrag an den Klimaschutz zu leisten.
7. Gute Rahmenbedingungen für die Wirtschaft und damit auch für die in der Schweiz ansässigen Fluggesellschaften sind eminent wichtig. Die Region Ost ist jedoch der

Meinung, dass die Luftfahrtpolitik das Mobilitätsverhalten nicht dahingehend steuern soll, dass noch mehr geflogen wird, weil die Tarife tief gehalten werden. Die Gebühren für die Benützung der Flughäfen sollen das Verursacherprinzip berücksichtigen: Laute Flugzeuge sollen höhere Gebühren entrichten müssen als leise Flugzeuge. Dies wird auf Seite 7 des Berichtsentwurfs denn auch als Ziel festgelegt. Der Hinweis auf Seite 3 sollte diesbezüglich ausdifferenziert werden.

8. In Anbetracht dessen, dass der Flughafen Zürich eine gut funktionierende und rentierende Aktiengesellschaft ist, soll der Bund möglichst nicht zur Kasse gebeten werden, beispielsweise für die Übernahme von Security-Gebühren.
9. Einverstanden ist die Region Ost damit, dass die Lärmbelastungen weiter reduziert werden sollen. Als sinnvoll erachten wir auch die Ausführungen zur internationalen Ausrichtung und zur liberalen Haltung der Schweiz bezüglich Marktumfeld. Auch die Unterstützung neuer Technologien, der Ausbildung und der Forschung begrüßen wir.
10. Nach wie vor ist die Region Ost der Meinung, dass eine breite Akzeptanz der Flugverkehrs nur dann möglich ist, wenn der Fluglärm fair verteilt wird und alle Himmelsrichtungen einen Teil des Lärms tragen. Dieses Postulat entspricht dem Solidaritätsgedanken, welcher in der Schweizer Politik eine lange Tradition hat. Es ist uns deshalb ein Anliegen, dass der Bericht zur Luftfahrtpolitik des Bundes in diesem Sinne ergänzt wird.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn Sie unsere Anliegen im Bericht berücksichtigen.

Freundliche Grüsse



Barbara Günthard-Maier  
Präsidentin Region Ost  
Stadträtin Winterthur