



Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich

Herr Raymond Cron  
Direktor  
Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Maulbergstrasse 9  
3003 Bern

14. September 2004

### **Stellungnahme zum Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004**

Sehr geehrter Herr Cron

Besten Dank für die Zustellung des Berichtes über die Schweizer Luftfahrtpolitik 2004. Nachfolgend finden Sie die Stellungnahme des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (sbfz) zum Bericht über die Schweizer Luftfahrtpolitik 2004, welche vor dem Hintergrund der zur Verfügung stehenden Zeit als nicht abschliessend zu bezeichnen ist.

Grundsätzlich begrüssen wir die Initiative des UVEK zur Eröffnung einer wichtigen Debatte zur nationalen Luftfahrtpolitik. Unfruchtbare und allzu euphorischen Wachstumsstrategien und Quantitätsziele sind Überlegungen zur Sozialverträglichkeit, zur Qualität und zur Nachhaltigkeit gewichen. Gleichzeitig wird die zentrale volkswirtschaftliche Bedeutung des Flugverkehrs unterstrichen.

Dieser Impuls zur Formulierung einer nationalen Luftfahrtpolitik, welche sich an den Gesamtinteressen der Schweiz orientiert, ist uns seit Jahren ein Anliegen. Vor allem öffnet der vorliegende Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 den seit langem nötigen Handlungsspielraum für gesellschaftliche Debatten, die für eine tragfähige Antwort zur Frage der Fluglärmverteilung, zur Begrenzung von Flugbewegungen und zur angemessenen Nachtruhe für die vom Fluglärm betroffene Bevölkerung unabdingbar sind. Die im Bericht festgehaltenen Optionen, Alternativen und Szenarien zu diesen Eckpfeilern einer nationalen Luftfahrtpolitik lassen verständlicherweise unterschiedliche Positionen zu. Wir halten aber ausdrücklich fest, dass Fragen der Flugsicherheit für den sbfz nicht zur Diskussion stehen und dass Flugsicherheit oberstes Prinzip bleiben muss.

Geschäftsstelle:  
Dorfstrasse 17  
Postfach  
8155 Niederhasli  
Telefon: 01 850 11 81  
Fax: 01 850 49 83

Postcheckkonto: 80-31543-9  
Bankverbindung:  
Zürcher Kantonalbank, 8010 Zürich  
1125-0556.480 725  
Info@SchutzverbandZuerich.ch  
www.SchutzverbandZuerich.ch

## Stellungnahme zur den wesentlichen Themengebieten des Berichts

### Direktverbindungen, Drehscheibenfunktion – oder das bekannte Thema: „Hub“

Der Bericht hält fest, dass das übergeordnete Ziel des Bundes in der „bestmöglichen“ Anbindung der Schweiz an die wichtigen internationalen Zentren sei. Dabei berücksichtigt der Bericht, dass das Verständnis von „bestmöglichst“ von den Kriterien abhängt, die man für diese Bewertung definiert. Welche Kriterien das UVEK betreffend den Direktanbindungen und der Drehscheibenfunktion des Flughafens Zürichs definiert hat, bleibt indes ungeklärt und öffnet damit einen Diskussions- und Handlungsspielraum. In diesem Sinne laden wir Sie ein, nachstehende Positionen des sbfz mit Ihren Überlegungen abzugleichen.

a) Die Wirtschaftlichkeit:

Die Anbindung an interkontinentale Zentren muss sichergestellt sein. Dass der Flughafen Zürich eine sehr wichtige wirtschaftliche Rolle spielt, ist von niemandem ernsthaft bestritten und ist allen eine einsichtige, wirtschaftspolitische Selbstverständlichkeit. Es ist auch uns ein Anliegen, dass das Kriterium der Wirtschaftlichkeit angemessen gewichtet wird, aber nicht zur alleinigen Entscheidungsgrundlage erklärt wird. Deshalb sind auch Direktanbindungen nicht per se notwendig. Die Notwendigkeit soll viel mehr situativ beurteilt und mit weiteren Kriterien abgewogen werden.

Diese Forderung wird auch im UVEK-Bericht bestätigt (Seite 19). So nehmen offenbar zahlreiche Schweizer Unternehmen ein „Umsteigen“ in Kauf, wenn damit Kosteneinsparungen verbunden sind. Diese Tatsache belegt, dass eine Drehscheibenfunktion (Hub) für den Wirtschaftsstandort Schweiz nicht unbedingt notwendig ist und von Fall zu Fall eine Abwägung vorgenommen werden kann.

b) Bedarfsgerechte Anbindungen:

Der Bericht stellt ferner fest, dass der Flughafen Zürich sowohl nachfrageorientiert als auch angebotsorientiert betrieben werden könnte und spricht sich klar für eine Nachfrageorientierung aus. Eine reine Angebotsorientierung lehnt der sbfz klar ab. Eine reine Angebotsorientierung widerspricht unserem Verständnis des Marktes und wäre mit Sicherheit wirtschaftlich fatal. Ebenso einseitig ist jedoch eine reine und kurzfristige Nachfrageorientierung, die „Billigflugentwicklungen“ zusätzlich fördert, Qualitätsüberlegungen zunehmend ausklammert, ökologische Bedenken kaum mehr hört, für Lärmbetroffene inakzeptabel ist und letztlich selbst Sicherheitsstandards unterwandert.

Unter „bedarfsgerecht“ sei deshalb die Zulässigkeit der demokratischen Gestaltung und Korrektur von marktwirtschaftlichen Fehlentwicklungen verstanden. Die von der Flughafenbetreiberin Unique und der Zürcher Regierung (3 Unique VR's) vorgebrachten Argumente für einen „Hub“ weisen unseres Erachtens auf diesbezügliche Fehlentwicklungen hin. Deshalb begrüßen wir auch die Haltung des UVEK:

*„Der Flughafen Zürich ist eine Schlüsselinfrastruktur und ihr reibungsloses Funktionieren ist für die Schweiz deshalb von grösster Bedeutung. **Für den Bund steht nicht die Drehscheibenfunktion des Flughafens im Zentrum.** Viel mehr soll der Flughafen eine geeignete Infrastruktur bereitstellen, welche den Fluggesellschaften ermöglicht, ab Zürich möglichst gute Direktanbindungen in Europa und optimale Anschlüsse zu den wichtigen weltweiten Zentren zu unterhalten.*

Wir fordern deshalb einen massvollen Flughafen Zürich, der den Wirtschaftsstandort Schweiz erhält und fördert, sich indes nicht der fehlgeleiteten Vision eines globalen Drehkreuzes über den Menschen im Norden, im Osten, Westen oder im Süden des

Flughafens verschreibt, wie es in Europa bereits London Heathrow, Frankfurt am Main oder Paris getan haben.

### **Berücksichtigung der Lebensqualität und der Nachhaltigkeit.**

Die bestmögliche Anbindung der Schweiz ist vor dem Hintergrund der Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung sowie der Lebensqualität für die von Fluglärm betroffene Bevölkerung der Schweiz und Deutschlands zu beurteilen und ökologische, soziale und ökonomische Überlegungen sind mit einzubeziehen.

Mit Bedauern mussten wir der Stellungnahme der Unique zum Bericht über die nationale Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 entnehmen (Seite 19), dass dieser nicht auf die Tatsache eingehe, „dass solche weitergehenden Vorschriften und Massnahmen im Umweltbereich im Widerspruch zur Zielsetzung der Wettbewerbsfähigkeit“ stünden.

Mit dieser Lageeinschätzung der Unique können wir uns nicht einverstanden erklären. Zahlreiche Studien zeigen, dass mittelfristig die Berücksichtigung sozialer und ökologischer Aspekte auch betriebswirtschaftlich positive Wirkung zeigen können und damit die Wettbewerbsfähigkeit im Sinne eines Innovationsmotors gesteigert werden kann.

Der sbfz fordert deshalb, dass die Wirtschaftlichkeit nicht nur an kurzfristigen und quantitätsorientierten Gesichtspunkten gemessen wird, wie dies die Unique derzeit unternimmt. Unverständlich bleibt diesbezüglich auch die Position einzelner Zürcher Regierungsratsmitglieder, die beinahe deckungsgleich zu derjenigen der Unique zu sein scheint. Ferner möchten wir zu bedenken geben, dass medial kaum mehr zu erkennen ist, ob eine Regierungsrätin oder eine Unique-Verwaltungsrätin auftritt. Zahlreiche Leserbriefe von betroffenen Bevölkerungsgruppen verweisen auf diesen Misstand.

Insgesamt möchten wir anregen, von den Erfahrungen des Flughafens in Genf lernen. Dieser hat den weltweiten wirtschaftlichen Einbruch der Luftfahrtindustrie durch eine erfolgreiche Nischenstrategie auffangen können. Diese „Erfolgsgeschichte“ wird auch im Bericht nüchtern notiert: „*Luftfahrtpolitisch besteht kein unmittelbarer Handlungsbedarf.*“

Der sbfz fordert deshalb, die Frage der Drehscheibenfunktion des Flughafen Zürichs vor dem Hintergrund des ausgewiesenen Erfolgskurses des Genfer Flughafens zu beurteilen und auf Innovation und nicht auf luftfahrtpolitischen Übermut zu setzen.

### **Trägerschaft des Flughafens Zürich und Kompetenzen des Bundes**

Wir halten an der Privatisierung fest und sind überzeugt, dass mit angemessenen Rahmenbedingungen der Flughafen Zürich optimal von privater Hand betrieben werden kann.

Natürlich ist vor dem Hintergrund der „Sackgassenpolitik“ der Zürcher Regierung, der Kurzsicht der Unique und dem damit einhergehenden tiefen Misstrauen in breiten Kreisen der Bevölkerung um den Flughafen Zürich die in den Raum gestellte Frage nach einer Kompetenzerweiterung auf Bundesebene nachvollziehbar.

So haben die Bundesbehörden bei der anstehenden Festlegung von Eckdaten im SIL sowie bei der darauf folgenden Beurteilung des noch vorläufigen Betriebsreglements der Unique alle Chancen, Führungsstärke zu beweisen und dabei die Interessen der Bevölkerung zu vertreten.

Nach dem Scheitern der Mediation und der mittlerweile eindeutigen Haltung der Zürcher Regierung und der Unique sind Entscheide zur Kompetenzerweiterung zugunsten des Bundes für den Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich empfehlenswert.

Der Bericht über die nationale Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 hält fest, dass die konkrete Umsetzung detaillierter Abklärungen bedürfe. Der sbfz wartet in diesem Sinne gespannt auf die Ergebnisse dieser Abklärungen.

### **Flugverkehr ist öffentlicher Verkehr**

Sofern entschieden werden sollte, dass auch der Luftverkehr im Sinne des öffentlichen Verkehrs finanziell gefördert werden soll, muss auch die Forderung der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung für ein angemessenes Mitspracherecht in der Festlegung des Leistungsauftrags akzeptiert werden. Für kurze Distanzen soll grundsätzlich der Schiene der Vorzug gegeben werden.

### **Luftfahrtkommission**

Der sbfz unterstützt die Beibehaltung und Aufwertung der Luftfahrtkommission.

### **Lärmentschädigungen**

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Fluglärm Betroffene nicht einfach gekauft werden können und diesbezügliche Äusserungen die ohnehin bereits sehr emotionale Debatte zusätzlich anheizen.

Darüber hinaus ist eine klarere Regelung von Zuständigkeiten zu begrüssen. Ebenso sind Kompetenzregelungen zwischen dem Bund und dem Standortkanton für den sbfz bisher unklar.

Der sbfz fordert ein transparentes Entschädigungssystem für unvermeidliche Lärmbelastungen der betroffenen Bevölkerung und eine wesentlich grössere Rechtssicherheit in dieser Frage.

### **SIL- Koordinationsprozess**

Die fehlende Akzeptanz des Flugbetriebes in breiten Kreisen der Bevölkerung um den Flughafen Zürich stellt die grösste Herausforderung für den SIL-Koordinationsprozess dar. Vor diesem Hintergrund sei darauf verwiesen, dass es der Zürcher Regierungsrat im Jahre 2002 verpasst hat, die von einer grossen Mehrheit von Gemeinden und Städten aus allen Himmelsrichtungen beschlossenen Eckdaten des Runden Tisches dem Bund zur Umsetzung zu unterbreiten. Im weiteren hat der Runde Tisch auch der Betriebsvariante BV2A (original) grossmehrheitlich zugestimmt. Der Bericht über die nationale Luftfahrtpolitik 2004 hält fest, dass sich der Regierungsrat des Kantons Zürich im Herbst 2002 von der Betriebsvariante BV2 (optimiert) distanzierte, da er sie „als nicht tragfähig“ erachtete. Der sbfz akzeptiert diese Haltung nicht.

Sie finden die Eckdaten des Runden Tisches und die Betriebsvariante BV2A (original) im Anhang. Für den sbfz sind nach wie vor die Eckdaten der BV2A (original) Grundvoraussetzung für eine fruchtbare Formulierung des Betriebsreglementes am Flughafen Zürich (An- und Abflugverfahren). Insbesondere kann nur auf dieser Grundlage eine tragfähige Formulierung des entsprechenden Objektblatts im SIL gefunden werden, die den berechtigten Anliegen der Bevölkerung um den Flughafen Zürich angemessen begegnet (vgl. Anhang I).

Im Rahmen des ordentlichen SIL-Koordinationsprozesses sind deshalb mit einem breiteren Teilnehmerkreis, der auch die Anliegen der Bevölkerung um den Flughafen repräsentiert, die zentralen Forderungen des sbfz zu berücksichtigen.

#### a) Fluglärmverteilung vs. Kanalisierung von Fluglärm

Bei der Verteilung von Fluglärm werden zwar mehr Menschen mit Lärm belastet, jedoch können permanente und intensive Belastungen von Menschen gemildert werden. Das Prinzip der Fluglärmverteilung entspricht darüber hinaus der allseitig nachvollziehbaren Forderung, dass Rechte und Pflichten fair verteilt werden sollten. Szenarien zur Verteilung von Fluglärm wurden ebenso bereits in der BV2A (original) skizziert und müssen auf dieser Grundlage weiterentwickelt werden.

**Mit aller Vehemenz spricht sich der sbfz gegen das Prinzip der Lärmkonzentration aus**, welches im Projekt „Relief“ sowie dem „gekröpften Nordanflug“ propagiert wird.

Auch den öffentlichen Stellungnahmen der Zürcher Regierung und der Unique ist zu entnehmen, dass sich beide klar für eine Lärmkonzentration aussprechen. Damit isoliert sich der Kanton Zürich zusehends von den berechtigten Forderungen anderer Kantone und Regionen und leistet bisher kaum konstruktive Beiträge zur Lösung des Fluglärmstreits.

Mittlerweile ist zu erkennen, dass weit über die Kantonsgrenzen Zürichs hinaus ganze Regionen, zahlreiche Kantonsregierungen sowie weitere interkantonale Organisationen nicht bereit sind, den Kurs der Zürcher Regierung und der Unique zu unterstützen. Denn: Es gibt keine überzeugenden Argumente für eine unsolidarische, einseitige und massive Beschallung einzelner Regionen zugunsten anderer Regionen, die nur vom Flughafen Zürich profitieren, jedoch nicht gewillt sind, einen angemessenen Teil der Belastung zu übernehmen.

Deshalb kann sich die Unique in ihrer Haltung auch nicht auf überzeugende Argumente stützen, sondern begnügt sich mit der Zitierung einer Diplomarbeit einer Studentin zu dieser Frage (vgl. Seite 13 der Stellungnahme der Unique).

Verstärkt wird dieser Misstand durch die Interessenverflechtungen zwischen der Unique, der Zürcher Regierung sowie einzelner Regionen im Kanton Zürich und fördert verständlicherweise dadurch das Misstrauen und den Unmut ganzer Regionen.

Wir begrüßen deshalb die offene Haltung des UVEK zu dieser Frage und sind überzeugt, dass nur eine faire Verteilung von Fluglärm die jahrelangen Auseinandersetzungen beenden kann. Bereits jetzt ist abzusehen, dass das von der Zürcher Regierung präsentierte Projekt „Relief“, der gekröpte Nordanflug sowie die vorläufige Betriebsvariante der Unique dazu keine Hand bieten wird. Deshalb fordert der sbfz, dass das Prinzip der Fluglärmverteilung in das entsprechende Objektblatt aufgenommen wird, damit eine möglichst grosse Akzeptanz des Flughafens in der betroffenen Bevölkerung sichergestellt werden kann.

b) Begrenzung der Flugbewegungen auf 320'000 pro Jahr

Wir begrüßen die Haltung des UVEK, dass Massnahmen zur Verminderung der Lärmbelastung getroffen werden müssen. Nach Ansicht des sbfz ist dafür nur eine Beschränkung von Flugbewegungen ein wirksames Instrument.

Seit Jahren ist bewiesen, dass eine Plafonierung der Flugbewegungen auf 320'000 pro Jahr die wirtschaftliche Existenz des Flughafens Zürichs nicht gefährden würde.

Dennoch wird immer wieder behauptet, dass eine Beschränkung der Flugbewegungen die wirtschaftliche Existenz des Flughafens Zürich gefährden würde. Gleichzeitig wird der Forderung nach einer Plafonierung eine Wirtschaftsfeindlichkeit unterstellt, die völlig haltlos ist. Der sbfz fordert deshalb die unvoreingenommene Wirtschaftlichkeitsprüfung einer Beschränkung von Flugbewegungen auf 320'000 pro Jahr, welche sich an den zur Verfügung stehenden Fakten orientiert.

Eine Plafonierung des Flugbewegungen ist für den sbfz ein unerlässlicher Eckwert im entsprechenden Objektblatt des SIL, damit einem unkontrollierbaren und kontraproduktiven Wachstum des Flughafens Zürichs angemessen begegnet werden kann.

c) Einschränkung der Betriebszeiten

Die berechtigten Forderungen der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung nach einer angemessenen Nachtruhe sind zu integrieren. Eine faire Regelung der Nachtruhe ist für den sbfz ein unerlässlicher Eckwert im entsprechenden Objektblatt des SIL.

### **Zusammenfassung der wesentlichen Anliegen des sbfz**

- Wirtschaftlichkeitsüberlegungen sind bei der Formulierung einer nationalen Luftfahrtpolitik der Schweiz wichtig, dürfen aber nicht die alleinige Entscheidungsgrundlage sein. Eine gleichgewichtige Abwägung mit weiteren Kriterien ist zwingend.
- Der sbfz lehnt ein Betriebskonzept des Flughafens Zürichs ab, das sich auf eine reine Angebotsorientierung stützt. Wir befürworten eine Nachfrageorientierung des Flughafens Zürichs mit der Einschränkung, dass dabei das Prinzip der nachhaltigen Entwicklung sowie die Verträglichkeit für die vom Fluglärm betroffene Bevölkerung angemessen berücksichtigt wird.
- Der sbfz fordert eine nationale Luftfahrtpolitik, die die Lebensqualität aller betroffenen Bevölkerungsteile berücksichtigt und Überlegungen zur nachhaltigen Entwicklung sowie der Sozialverträglichkeit der Luftfahrt mit Nachdruck würdigt.
- Der sbfz empfiehlt eine Kompetenzerweiterung des Bundes. Vor dem Hintergrund zahlreicher Interessenverflechtungen zwischen der Unique, der Zürcher Regierung sowie einzelner Regionen im Kanton Zürich, die Misstrauen und Unmut in der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung fördern, erwartet der sbfz die weiteren Abklärungen des Bundes mit einigem Interesse.
- Der sbfz teilt die Ansicht, dass Flugverkehr primär als öffentlicher Verkehr verstanden werden kann. Sofern aber entschieden werden sollte, dass auch der Luftverkehr im Sinne des öffentlichen Verkehrs finanziell gefördert werden soll, muss auch die Forderung der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung für ein angemessenes Mitspracherecht in der Festlegung des Leistungsauftrags akzeptiert werden. Für kurze Distanzen soll grundsätzlich der Schiene der Vorzug gegeben werden.
- Der sbfz unterstützt die vom Bericht über die nationale Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004 formulierte dritte Handlungsalternative zur Aufwertung der Luftfahrtkommission (Seite 33).
- Der sbfz fordert eine klarere Regelung von Zuständigkeiten in der Entschädigungsfrage. Ebenso sind Kompetenzregelungen zwischen dem Bund und dem Standortkanton für den sbfz bisher unklar.
- Der sbfz fordert, folgende Eckdaten im Rahmen des SIL-Koordinationsprozesses im entsprechenden Objektblatt zu verankern:
  - a) Das Prinzip der Fluglärmverteilung auf der Grundlage der Betriebsvariante BV2A (original).
  - b) Die Begrenzung der jährlichen Flugbewegungen auf 320'000.
  - c) Eine angemessene Nachtruhe für die vom Fluglärm betroffenen Bevölkerungsteile.
  - d) Keine Änderungen am Pistensystem.

Gerne stehen wir für weitere Erläuterungen sowie für Rückfragen zu unserer Stellungnahme zur Verfügung. Besonders freuen wir uns, wenn der Bund beim SIL-Koordinationsprozess unsere Anliegen und Forderungen angemessen berücksichtigt und dadurch einen wesentlichen Beitrag zu einer tragfähigen, modernen Schweizer Luftfahrtpolitik leistet.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Staub  
Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (sbfz)  
Präsident