

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL  
3003 Bern

5. Oktober 2015

## **Stellungnahme zum Entwurf des Berichts über die Luftfahrtpolitik des Bundesrates (LUPO 2015)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf die laufende Konsultation zum Entwurf des Berichts über die Luftfahrtpolitik des Bundesrates (LUPO 2015). economie suisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten in der Schweiz. Unsere Mitglieder umfassen 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie Einzelfirmen. Eine gute europäische und interkontinentale Luftfahrtanbindung ist für die international ausgerichtete Schweizer Wirtschaft ein wichtiger Standortfaktor. Wir erlauben uns, zu den Vorschlägen wie folgt Stellung zu nehmen.

### **Grundsätzliche Bemerkungen**

Strategisches Ziel der schweizerischen Luftfahrtpolitik aus Sicht der Wirtschaft muss es sein, die direkte Anbindung der Schweiz an die Zentren in Europa und der Welt sicherzustellen und weiterzuentwickeln. economie suisse begrüsst daher, dass der Bundesrat im Entwurf des Berichts über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (LUPO 2015) eine strategische Neubeurteilung vorgenommen hat. Angesichts des dynamischen internationalen Umfelds, in dem sich die Luftfahrt bewegt, scheint die Überarbeitung des LUPO 2004 angezeigt.

Zweck des LUPO muss sein, Behörden und Parlament eine klare luftfahrtpolitische Stossrichtung vorzugeben, an der sich die Gesetzgebung auszurichten hat. Der vorliegende Entwurf des LUPO 2015 weist in dieser Hinsicht Mängel auf. Zwar teilt economie suisse die treffende Analyse des Umfeldes, in welchem sich die Schweizer Luftfahrt bewegt. Der Bericht bringt jedoch nicht klar zum Ausdruck, wie der Bundesrat das strategische Ziel, die internationale Anbindung der Schweiz auf dem Luftweg sicherzustellen und die Bedürfnisse nach Flugreisen aus der oder in die Schweiz zu befriedigen (LUPO 2015, S. 2), erreichen will. Dem Bericht fehlt es einerseits an klaren Strategien bzw. einer klaren Priorisierung der verschiedenen aufgelisteten Ziele. Andererseits lässt der Bericht hinsichtlich der Gewich-

tung verschiedener konfligierender Anliegen mit Blick auf die Gesetzgebung zu viel Interpretationsspielraum offen. Es braucht klare Vorgaben zum Umgang mit Zielkonflikten. *economiesuisse* befürwortet zudem die Forderung des Dachverbands der schweizerischen Luft- und Raumfahrt AEROSUISSE nach einer Ergänzung des LUPO um einen Aktionsplan im Sinne eines politischen Programms mit klar definierten Massnahmen und zeitlichen Prioritäten.

### **Wettbewerbsfähigkeit stärken und direkte Luftverkehrsanbindung sichern**

Die Luftverkehrsanbindung ist ein wichtiger Standortfaktor für die Schweizer Volkswirtschaft. Die direkte Anbindung an die europäischen und interkontinentalen Zentren ist für die Vielzahl von international tätigen Unternehmen und den Tourismus von grosser Bedeutung. Der Bund muss in erster Linie dafür sorgen, dass er wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen zur Verfügung stellt, welche es der Luftfahrtbranche erlauben, die Luftverkehrsanbindung der Schweiz in einem anspruchsvollen internationalen Umfeld zu sichern und nachfragegerecht weiterzuentwickeln. Dazu gehören insbesondere wettbewerbsfähige Kostenstrukturen, eine tiefe administrative Belastung, beschleunigte Bewilligungsverfahren sowie die Ausrichtung der Rahmenbedingungen an internationalen Standards bei gleichzeitiger Nutzung des nationalen gesetzlichen Handlungsspielraums.

*economiesuisse* stimmt den Ausführungen über die grosse Bedeutung der bilateralen Verträge mit der EU für die Schweizer Luftfahrt zu. Der Wegfall der bilateralen Abkommen und somit des Luftverkehrsabkommens mit der EU würde das Schweizer Luftfahrtsystem erheblich schwächen.

Zu den im Bericht formulierten Zielsetzungen nimmt *economiesuisse* wie folgt Stellung:

**Landesflughäfen:** Die Nachfrage nach Flugverkehrsdienstleistungen wird auch in der Schweiz weiter zunehmen. Die Landesflughäfen und die Regionalflughäfen müssen sich daher nachfragegerecht weiterentwickeln. Aufgrund von politischen Einschränkungen lassen sich die Kapazitäten der Flughäfen Zürich und Genf jedoch nicht mehr gemäss der Nachfrage entwickeln. Zur Mittagszeit und zu den Tagesrandzeiten stossen diese Flughäfen bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Dadurch verschlechtert sich beispielsweise in Zürich die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Hub-Flughäfen.

Der Bericht muss aufzeigen, wie der Bund die nachfragegerechte Weiterentwicklung der Luftfahrtinfrastruktur erreichen will. Gemeinsam mit der Branche fordert *economiesuisse* die Aufnahme von Mindestkapazitäten und Mindestbetriebszeiten der Flughäfen in den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Die in den letzten Jahren sinkenden Flughafenkapazitäten dürfen nicht weiter reduziert werden. Die geltenden Betriebszeiten der Landesflughäfen sind deshalb zwingend aufrechtzuerhalten.

**Raumplanung und Koordination der Verkehrsträger:** In einer wachsenden Schweiz mit steigenden Mobilitätsbedürfnissen erlangt eine koordinierte Raumplanung und ein effizientes Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger grosse Aufmerksamkeit. *economiesuisse* teilt daher die Zielsetzung des Berichts, wonach die Verkehrs- und Raumentwicklung besser aufeinander abzustimmen sind.

Um zukünftige Nutzungskonflikte zu vermeiden, ist die raumplanerische Sicherung der nachfragegerechten Entwicklung durch eine koordinierte Raumplanung vorzunehmen. Das volkswirtschaftliche Interesse an einer nachfragegerechten Luftverkehrsanbindung muss im Prozess des raumplanerischen Interessenausgleichs mehr Gewicht erhalten. Ein leistungsfähiges Luftverkehrssystem ist zudem auf eine gute nationale und grenzüberschreitende Erreichbarkeit der Flughäfen auf Strasse und Schiene angewiesen. In diesem Zusammenhang fordert *economiesuisse* auch die Befreiung des Luftfrachtersatzverkehrs (Ziel- und Quellverkehre Schweiz) vom Nacht- und Wochenendfahrverbot.

**Geschäftsreiseverkehr und ziviler Betrieb auf Militärflugplätzen:** Neben dem Linienverkehr ist auch die Geschäftsfliegerei (Business Aviation) für den Standort Schweiz von grosser Bedeutung. Weil die Landesflughäfen Genf und Zürich zu Spitzenzeiten an ihre Kapazitätsgrenzen stossen, sind Ausweichmöglichkeiten für die Business Aviation zu suchen. Es drängt sich eine Entflechtung des Linien- und Charterflugverkehrs einerseits sowie des Geschäftsreiseverkehrs (Business Aviation) andererseits auf.

Militärflugplätze als strategische Infrastrukturreserve für die Schweizer Luftfahrt müssen daher zügig für die Business Aviation geöffnet werden. Im SIL soll deshalb verbindlich festgehalten werden, dass der Flugplatz Dübendorf langfristig als Infrastruktur für die nachfragegerechte Entwicklung der für die Wirtschaft bedeutsamen Business Aviation erhalten werden soll. Zudem ist der gesetzliche Handlungsspielraum bezüglich Betriebszeiten auszuschöpfen. Dies ist eine zentrale Voraussetzung für einen rentablen Betrieb. Auch im Raum Genf sind Möglichkeiten zur Entflechtung der Flugsegmente zu prüfen.

**Abwehr widerrechtlicher Handlungen (Security):** Die Abwehr widerrechtlicher Handlungen ist eine hoheitliche Aufgabe der öffentlichen Hand. Damit sich der Schweizer Luftfahrtstandort im internationalen Wettbewerb behaupten kann, braucht er gleich lange Spiesse wie seine Mitbewerber. Bestehende Wettbewerbsnachteile im Bereich der Kosten für hoheitliche Sicherheitsaufgaben, müssen beseitigt werden. *economiesuisse* begrüsst daher die Absicht, die Kosten für hoheitliche Sicherheitsaufgaben künftig der öffentlichen Hand aufzuerlegen. Da die Luftfahrt unter die Zuständigkeit des Bundes fällt, sollten diese Kosten in erster Priorität vom Bund übernommen werden.

**Klimawirkung und Schadstoffe:** Die Luftfahrt ist Quelle von zirka zwei Prozent der globalen anthropogen verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Durch den Einsatz neuer Technologien konnte die Luftfahrt in den letzten Jahren ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoss massgeblich verbessern. Wie die gesamte Wirtschaft ist auch die Luftfahrtbranche bestrebt, ihren Beitrag zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu leisten. Namentlich die Fluggesellschaften haben ein ureigenes Interesse, effiziente Technologien zu nutzen, um Treibstoffkosten zu sparen und gleichzeitig die Umweltauswirkungen zu reduzieren.

Die Begrenzung von CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Luftfahrt muss einem globalen und marktorientierten Ansatz folgen. Die Schweiz soll sich im Rahmen der ICAO für den Abschluss eines global verbindlichen Abkommens einsetzen. Regionale Lösungsansätze, wie das Emissionshandelssystem der EU, bedrohen die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt und damit die Anbindung der Schweiz. Daneben ist die Wirkung von Lenkungsabgaben in der Luftfahrt fraglich, denn Fluggesellschaften können sich nur im Rahmen der verfügbaren Technologien entwickeln und müssen bei ihrer Flottenwahl Investitionszyklen von 15 bis 20 Jahren berücksichtigen. Lenkungsabgaben mit fiskalischem Charakter lehnt *economiesuisse* generell ab.

**Lärm:** Die Lärmbelastung durch die Luftfahrt hat in den letzten 30 Jahren markant abgenommen. Durch neue Triebwerktechnologien ist beispielsweise der Tageslärm rund um den Flughafen Zürich in den letzten 30 Jahren um zwei Drittel zurückgegangen. Trotz der nachweislichen Verbesserung bleibt der Fluglärm ein dominantes Thema in der Luftfahrtpolitik.

Die Lärmbelastung ist zu reduzieren, ohne die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt zu gefährden. Auch die Sicherheit des Luftverkehrs hat gegenüber lokalen Lärmschutzanliegen Priorität. Die Regulierung von Fluglärm muss deshalb einem globalen Ansatz folgen, der sich an den Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) orientiert. Das Vier-Stufen-Modell des sogenannten Balanced Approach bietet ein umfassendes Instrumentarium, um die Lärmproblematik ganzheitlich anzugehen. Aus einer intermodalen Betrachtungsweise drängt sich zudem die Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger bezüglich Lärmschutzgesetzgebung auf.

**Internationales:** Die Luftfahrt ist eine Branche mit ausgesprochen internationaler Ausrichtung. Es braucht daher internationale Regelwerke, die für einen sicheren und effizienten Luftverkehr sorgen. Die Schweiz soll ihre Interessen im Sinne des eingangs formulierten strategischen Ziels aktiv einbringen. economiesuisse begrüsst in diesem Zusammenhang die Absicht des Bundesrates, sich für einen angemessenen Umfang und Detaillierungsgrad der internationalen Regelungen einzusetzen. Wo nationaler Handlungsspielraum besteht, soll dieser zugunsten der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der hiesigen Luftfahrt genutzt werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
economiesuisse

Kurt Lanz  
Mitglied der Geschäftsleitung

Marcus Hassler  
Projektleiter Infrastrukturen