

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

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

Bern, 27. September 2018

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) – Revision Konzeptteil: Anhörung

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns, dass der Schweizerische Gewerkschaftsbund SGB zur Anhörung des SIL-Konzeptteils eingeladen ist.

Ausgangslage

Mit dem hier vorliegenden Konzeptteil soll der geltende Sachplan für die Infrastruktur der Luftfahrt aus dem Jahr 2000 komplett ersetzt werden. Seither haben sich die wirtschaftlichen Bedingungen für den Luftverkehr mit dem verschärften Preiskampf und dem stark gestiegenen Passagieraufkommen massiv verändert. Zu Beginn dieser «Ära» gab es mit der Swissair noch eine nationale Fluglinie, heute ist die Swiss Teil des Lufthansa Unternehmens und für die Frage des «Hub Zürich» für die Fluglinie sind deshalb – auch in den kommenden Jahren – nur mehr ökonomische Kriterien ausschlaggebend. Aber auch sicherheitspolitisch stellt sich die Lage heute sehr viel komplexer dar als noch im Jahr 2000. Nicht nur aufgrund von terroristischen Attacken, sondern auch wegen der technologischen Entwicklung der Drohnen und anderen Flugmodellen. Und die umwelt- und sozialschädigenden Auswirkungen des Luftverkehrs werden heute mit grösserer Dringlichkeit thematisiert.

Die internationale Erreichbarkeit ist ein ausschlaggebender Faktor für die schweizerische Volkswirtschaft. Der Flugverkehr hat sich in den letzten Jahren äusserst dynamisch entwickelt und der Trend bleibt laut Prognosen ungebrochen. Innert 10 Jahren hat die Zahl der auf den Landesflughäfen abgefertigten Passagieren um 60% zugenommen, eine weitere jährliche Zunahme von über 3 Prozent wird prognostiziert. Im Güterverkehr werden am Warenwert gemessen 43 Prozent der schweizerischen Exporte via Luftfracht befördert.

Diese Prognosen gehen allerdings nicht davon aus, dass sich die Kosten und mithin die Preise der zivilen Luftfahrt wesentlich verändern könnten. Sollten aber die externen Kosten der Luftfahrt internalisiert werden, dürfte das zumindest im innereuropäischen Luftverkehr das Passagieraufkommen und

die Warenbewegungen stark verringern. CORSIA, das neue Klimaschutz-Abgaberegime der Internationalen Flugbehörde ICAO gilt zwar als schwach, aber es ist als Signal einer geeinten internationalen Politik nicht zu unterschätzen und könnte bereits ab 2021 einen Einfluss auf die Preispolitik haben.¹

Mit dem vorliegenden Sachplan soll der Luftpolitische Bericht des Bundesrats von 2016 umgesetzt werden. Der SGB unterstützt die generellen Zielsetzungen, die im LUPO formuliert wurden, dass die schweizerische Luftfahrt ein hohes Sicherheitsniveau aufweist, volkswirtschaftlichen Nutzen generiert, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung befriedigt, aber auch schädliche Auswirkungen auf Mensch und Natur soweit wie möglich vermieden werden sollen. Wobei schon aus der Aufzählung klar sein dürfte, dass es letztlich immer um eine Interessenabwägung geht. Die Grundsätze im vorliegenden Sachplan fokussieren zu sehr auf die Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs. Versprochen wurde aber im LUPO, dass die Planung des Luftverkehrs mit der Strategie der nachhaltigen Entwicklung und dem Raumkonzept Schweiz abgestimmt werde. Dies sollte hier deutlicher eingelöst werden.

Der Sicherheit des Flugverkehrs wird in dieser Vorlage zu Recht eine zentrale Bedeutung zugemessen. Die Ausbildung und das Niveau der Arbeitsbedingungen des Flugpersonals sind dafür jedoch mit ausschlaggebend und beides hat sich in den letzten Jahren aufgrund des heftigen Wettbewerbs massiv verschlechtert. Das ist eine besorgniserregende Entwicklung im internationalen Flugverkehr, die die Sicherheit im schweizerischen Luftraum und auf den inländischen Flughäfen gefährdet. Bereits im LUPO kam dieser Aspekt viel zu kurz. Die Arbeitsbedingungen im Luftverkehr müssen Standards wie im öffentlichen Verkehr erreichen. Ein allgemeinverbindlicher Gesamtarbeitsvertrag würde die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen stoppen, es ist eine Forderung, die die im SGB organisierten Verbände schon lange stellen. Der SGB erwartet vom Bundesrat eine Antwort, wie er hier verbindliche Auflagen schaffen und durchsetzen will.

Zu den Grundsätzen zur Planung und Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur

3.1 Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur

Zu Punkt 1: Der SGB beantragt die Ergänzung, dass «die Planungs- und Bewilligungsbehörden die Rahmenbedingungen für eine sichere, zuverlässige und leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur (schaffen), die den für Wirtschaft und Gesellschaft erforderlichen, sozial- und umweltverträglichen Luftverkehr ermöglicht.» Diese Kriterien müssen gleichwertig berücksichtigt werden, ansonsten wird dieser Sachplan dem Prinzip der Nachhaltigkeit nicht gerecht.

Zu Punkt 3: Bei der Planung und Anpassung von Flugverfahren gilt wiederum, dass nicht alleine Sicherheitsüberlegungen ausschlaggebend sein können, sondern auch Widerstände aus dem umliegenden Gemeinden berücksichtigt werden müssen. Deshalb sollten auch die Nachtsperrezeiten keinesfalls aufgeweicht werden.

Zu Punkt 6: der SGB unterstützt die Definition, dass Linienflüge als Luftverkehr im öffentlichen Interesse gelten und deshalb prioritär zu behandeln seien. Auch Aus- und Weiterbildungsflüge sowie Werk- und Arbeitsflüge fallen darunter. Hingegen sehen wir nicht ein, wieso auch Geschäftsflüge mit Firmen- und Privatflugzeugen sowie «Leicht- und Sportaviatik im vorwiegend privaten Interesse» dazu gezählt werden.

¹ <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/fachleute/regulation-und-grundlagen/umwelt/marktbasierte-massnahmen/corsia.html>

Zu Punkt 9: die künftige Nutzung von ehemaligen Militärflughäfen für die zivile Luftfahrt muss nachvollziehbar im öffentlichen Interesse sein, ansonsten eine solche Kapazitätsausweitung der Luftverkehrsinfrastruktur nicht einleuchtet. Aufgrund der Grösse dieser Flughäfen sind sie vor allem für den privaten Flugverkehr geeignet, der aber ebenfalls hohe Beeinträchtigungen für die Bevölkerung mit sich bringt.

Zu Punkt 10: die Luftverkehrsprognosen sind zu aktualisieren, insbesondere sind mögliche Auswirkungen von Kompensationszahlungen auf die Flugpreise zu berücksichtigen.

3.2 Koordination mit anderen Verkehrsträgern

Der SGB stellt sich klar auf den Standpunkt, dass die Verkehrsstrategie des Bundesrats darauf ausgerichtet sein müsste, auch mittels Schienenverkehr die interkontinentale Anbindung der Schweiz zu sichern. In den Erläuterungen wird dies zwar erwähnt, aber es muss in den Grundsätzen formuliert sein. Zudem wurden und werden sehr viel Mittel investiert, um den Güterschienentransport auch im Transit wettbewerbsfähig zu machen. Deshalb sollte auch hier der Vorrang des Schienenverkehrs vor dem Luftverkehr unbestritten sein. Das fehlt hier komplett, die Grundsätze sind entsprechend zu ergänzen.

3.4 Koordination mit dem Umweltschutz

Die Ziele des Pariser Klimaabkommens wären nur zu erreichen, wenn auch die externen Kosten des Flugverkehrs internalisiert würden. Der Flugverkehr ist einer der stärksten Treiber der Klimaerwärmung, gleichzeitig ist es nicht wahrscheinlich, dass sich die internationale Gemeinschaft zu härteren Massnahmen als dem oben erwähnten CORSIA durchringt. Die schweizerische Bevölkerung gehört im internationalen Vergleich zu den Vielfliegern, was durch entsprechende Preissignale geändert werden könnte. Wenigstens könnte eine Klimaticket-Abgabe eingeführt werden, wie sie diverse europäische Länder bereits kennen, deren Flugverkehr dennoch wettbewerbsfähig ist.

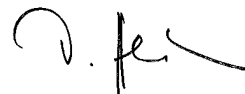
Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Paul Rechsteiner
Präsident



Dore Heim
Zentralsekretärin