

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Herr Max Schulthess
Frau Eliane Forster
3003 Bern
max.schulthess@bazl.admin.ch
eliane.forster@bazl.admin.ch

Bern, 2. Oktober 2015 sgv-KI/ds

Vernehmlassung: Entwurf des Berichtes über die Luftfahrtpolitik des Bundesrates

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv, die Nummer 1 der Schweizer KMU-Wirtschaft, vertritt 250 Verbände und gegen 300'000 Unternehmen. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Zur Konsultation zum Entwurf des Berichtes über die Luftfahrtpolitik des Bundesrates ist der Schweizerische Gewerbeverband sgv nicht eingeladen worden. Angesichts der Bedeutung der Luftfahrt für das Gewerbe beziehen wir dennoch Position und danken für die Kenntnisnahme. Ein Bericht des Bundesrates, der für die nächsten Jahre die Grundlagen für die Luftfahrtpolitik legt und die Stossrichtung der Massnahmen vorgibt, sollte in einem ordentlichen Vernehmlassungsverfahren der ganzen Öffentlichkeit unterbreitet werden.

Der schweizerischen Luftfahrt kommt eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung zu. Sie ist sowohl ein Element der Aussenwirtschaftspolitik als auch ein zentraler Standortfaktor. Der Luftverkehr braucht langfristige und verlässliche Rahmenbedingungen, die ihn international konkurrenzfähig machen. Um die Wettbewerbsfähigkeit des Luftstandortes Schweiz nicht zu gefährden, darf die schweizerische Luftfahrt nicht strengeren Normen und operativen Einschränkungen unterstellt werden, als dies bei der ausländischen Konkurrenz der Fall ist, ansonsten die Wettbewerbsfähigkeit des Luftstandortes Schweiz gefährdet wird.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv begrüsst die Tatsache, dass der Bundesrat einen aktualisierten luftfahrtpolitischen Bericht vorlegt. Seit der letzten Berichterstattung im Jahr 2004 hat sich das Umfeld für die Luftfahrt national aber auch international verändert. Der Bericht ist in vielen Punkten sehr offen und vage formuliert. Eine Strategie ist nicht erkennbar. Konkrete Zielsetzungen auf einer Zeitachse, wie die Schweizer Luftfahrtpolitik sich in den nächsten Jahren weiterentwickeln soll, fehlen ebenfalls. Wenn im Bericht festgestellt wird, dass die Kapazitäten auf den beiden Landesflughäfen Genf und Zürich knapp werden, sind konkrete Massnahmen gefordert. Mit entsprechenden Präzisierungen würde mehr Klarheit und Verbindlichkeit geschaffen. Zu einzelnen Punkten nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Anbindung der Schweiz an den Luftverkehr

Eine gute Anbindung an den internationalen Luftverkehr ist ein zentraler Standortfaktor für die Schweizer Wirtschaft. Gerade vor dem Hintergrund der immer stärker werdenden internationalen Konkurrenz muss die Schweiz ihre Luftverkehrsdrehscheibenfunktion auch in Zukunft wahrnehmen und weiterentwickeln können. Voraussetzung für eine noch bessere Anbindung sind tiefere Gebühren und weniger Regulierung. Internationale Vorschriften sollten nur jene Bereiche erfassen, deren Harmonisierung für die sichere Durchführung der Luftfahrt zweckmässig ist. Nationale Regulierungen dürfen im Luftfahrtgesetz und in den Verordnungen und Reglementen die Rechte für Schweizer Firmen, Luftfahrzeuge und Lizenzträger nicht zusätzlich einschränken oder durch das UVEK bzw. das BAZL einseitig verschärfend interpretiert und angewendet werden. Eine rechtliche und wirtschaftliche Diskriminierung und Abwanderung der Schweizer Firmen, Luftfahrzeuge (Register) und Lizenzträger muss vermieden werden.

2. Infrastruktur

Gemäss Bericht des Bundesrates wird der Luftverkehr auch in den kommenden Jahren zunehmen. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv teilt diese Einschätzung. Um die künftigen Bedürfnisse befriedigen zu können, braucht es in den Landesflughäfen Zürich und Genf einen nachfragegerechten Kapazitätsausbau. Dafür sind die entsprechenden Rahmenbedingungen festzulegen. Im Unterschied zu den Flughäfen Basel und Genf ist der Flughafen Zürich als Drehscheibe (Hub) ausgelegt. Dieses Betriebskonzept erlaubt es der Schweizer Wirtschaft, auf ein attraktives, interkontinentales Langstreckennetz für Personen- und Gütertransporte (Luftfracht) zurückzugreifen. Die Bereitstellung direkter Langstreckenverbindungen in alle bedeutenden Wirtschaftszentren der Welt gibt dem Flughafen Zürich eine strategische Bedeutung für die Schweizer Volkswirtschaft. Der Bund hat diese Ausnahmestellung in seiner Luftfahrtpolitik zu berücksichtigen und den Drehscheibenbetrieb zu gewährleisten. Langfristig verlässliche Rahmenbedingungen sind für die baulichen und betrieblichen Entwicklungen der Fluginfrastruktur von zentraler Bedeutung. Um die Kapazitätserweiterungen zeitgerecht umsetzen zu können, sind die Bewilligungsverfahren anzupassen. Diesbezüglich müsste der Bericht eine Aussage machen, auch wenn die Verfahren teilweise in die kantonale Hoheit fallen.

3. Sicherheit

Das hohe Sicherheitsniveau muss gehalten werden. Aus Lärmpolitischen- oder kapazitätstechnischen Gründen dürfen keine Abstriche an der Flugsicherheit gemacht werden. Die Sicherheit rund um den Flugbetrieb ist in den vergangenen Jahren immer komplexer und anforderungsreicher geworden. Die finanziellen Lasten haben die Fluggesellschaften zu spüren bekommen. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv begrüsst deshalb die Stossrichtung des Bundesrates, wenn für die Kosten der Sicherheit primär der Staat aufkommen soll, wie das bereits bei den anderen Verkehrsträgern (Strasse, Schiene) der Fall ist. Die Gewährleistung der Sicherheit ist eine ureigene Staatsaufgabe.

4. Business Aviation

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv setzt sich für den Erhalt der Flugplatzinfrastruktur auf dem Gelände des ehemaligen Militärflugplatzes Dübendorf ein und unterstützt auch den Innovationspark. Mit einer jährlichen Wertschöpfung von rund CHF 2 Mia. ist der Geschäftsbereich Business Aviation ein wichtiger Bestandteil der Wirtschaft. Eine gute Anbindung für international tätige Unternehmen stärkt auch den Wirtschaftsstandort Schweiz und seine Wettbewerbsfähigkeit. Im Hinblick auf die Verlagerung der Geschäftsfliegerei vom Flughafen Zürich auf den Flughafen Dübendorf soll die dafür notwendige Luftfahrtinfrastruktur Nachfrage gerecht weiterentwickelt werden können. Teile des ehemaligen Militärflugplatzes Dübendorf sollen in einen zivilen Flugplatz umgenutzt werden.

5. Raumplanung und Koordination der Verkehrsträger

In der Raumplanung schaffen Bund und Kantone gemeinsam günstige Rahmenbedingungen um die aviatische Infrastruktur nachfrageorientiert ausbauen und weiterentwickeln zu können.

6. Klima- und Lärmschutz

Wirksamen Klimaschutz lässt sich nur im globalen Rahmen erfolgreich erzielen. Schweizer Insellösungen, die neue Auflagen machen und einseitig die heimischen Luftfahrtgesellschaften benachteiligen, lehnt der sgV ab. Verbesserungen im Bereich Lärm- und Umweltschutz sollen in erster Linie durch technologische Fortschritte erzielt werden. Mit einer frühzeitigen raumplanerischen Sicherung der für eine nachfrageorientierten Luftfahrtentwicklung benötigten Gelände sowie einer proaktiven Steuerung der Siedlungsentwicklung um Flughäfen und Flugplätze und deren Einzugsgebieten sollen die Auswirkungen des Fluglärms gezielt vermieden werden.

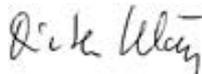
Wir danken für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Dieter Kläy
Ressortleiter