

**AEROSUISSE**

Dachverband der  
schweizerischen  
Luft- und Raumfahrt

Fédération faîtière de  
l'aéronautique et de  
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello  
dell'aeronautica e  
dello spazio svizzeri

Umbrella Organization  
of Swiss Aviation and  
Space Related Companies

Herrn Bundesrat  
Moritz Leuenberger  
Vorsteher UVEK  
Bundeshaus Nord  
Kochergasse 10  
3003 Bern

Bern, 11. Februar 2010-KH/pa

Sekretariat:  
Monbijoustrasse 14  
Postfach 5236  
CH-3001 Bern  
T +41 (0)31 390 98 90  
F +41 (0)31 390 99 03

aerosuisse@centrepatronal.ch  
www.aerosuisse.ch

## **Bericht zur Zukunft der nationalen Infrastrukturnetze in der Schweiz**

### **Stellungnahme der AEROSUISSE - Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt**

---

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir beziehen uns auf Ihr Zirkular vom 3. November 2009, mit welchem Sie die interessierten Institutionen zur Anhörung zum oben erwähnten Strategiebericht eingeladen haben. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, wie folgt Stellung zu jenen Aspekten zu nehmen, welche die Luftfahrt betreffen.

#### **1. Allgemeine Bemerkungen**

Die AEROSUISSE begrüsst, dass das UVEK einen sektorübergreifenden Bericht zur Entwicklung der Infrastruktur in der Schweiz vorlegt und dabei auch auf die Infrastruktur der zivilen Luftfahrt eingeht. Leider unterschätzt der Bericht die Kapazitätsengpässe in der Luftfahrtinfrastruktur. Indem er an wichtigen Stellen davon absieht, die Kapazität der Luftfahrtinfrastruktur auszubauen, greift er in seinen Forderungen im Bereich der Luftfahrt zu kurz. Damit koppelt sich die Schweiz vom prognostizierten Wachstum des Luftverkehrs ab.

Weiter fällt auf, dass einige bei der Beschreibung der Infrastruktur verwendeten Daten nicht mehr auf dem aktuellen Stand sind. Tabelle 1 auf Seite 10 weist die direkten Beschäftigungs- und Wertschöpfungseffekte im Infrastruktursektor Luftfahrt zu niedrig aus. Der Untersuchung „Volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt in der Schweiz“, die im Auftrag von AEROSUISSE, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und der Swiss International Airports Association (SIAA) erstellt wurde, ist eine direkte Wertschöpfung in der Höhe von 5,0 Milliarden Franken und eine direkte Beschäftigung von 31'400 Vollzeitäquivalenten zu entnehmen.

Überdies unterschätzt der Bericht die Bedeutung der Luftfahrtinfrastruktur für die Standortqualität der Schweiz. Für eine kleine und offene Volkswirtschaft mit einer hohen Anzahl an internationalen Organisationen und Unternehmen sowie einer hohen Exportquote ist die Luftfahrt von absolut elementarer Bedeutung.

Gemäss den Ausführungen auf Seite 4, Kapitel 2.1, sind die lokalen und regionalen Infrastrukturnetze nicht Gegenstand des vorliegenden Berichts; dies betrifft im Bereich der Luftfahrt die Regionalflugplätze. Wir bedauern dies, da die Regionalflugplätze auf der Grundlage von Konzessionen des Bundes betrieben werden, wodurch sich ihre Rolle im öffentlichen nationalen Interesse ergibt. Die Regionalflugplätze und die Landesflughäfen ergänzen einander zu einem Infrastrukturnetz. Dies hat der Bundesrat in seinem Bericht zur schweizerischen Luftfahrtpolitik 2004 (LUPO-Bericht) festgestellt. Da in der Tabelle auf Seite 10 (direkte Beschäftigung und Wertschöpfung in den Infrastruktursektoren) nur die Landesflughäfen aufgeführt sind, werden die wirtschaftlichen Effekte der Luftfahrtinfrastruktur - direkte Wertschöpfung und direkte Beschäftigung - nur unvollständig wiedergegeben.

Der offensichtliche Nutzen des Netzes der Regionalflugplätze sowie der übrigen Flugplätze ergibt sich aus den Ausführungen auf Seite 56, zweiter Abschnitt, wo vorgeschlagen wird, dass der private Flugverkehr (Business Aviation<sup>1</sup>) zu Spitzenzeiten von alternativen Flugplätzen (als Beispiel wird Dübendorf genannt) operieren können soll. Dies zeigt, dass ein Zusammenwirken zwischen den Landesflughäfen und den übrigen Flugplätzen unabdingbar ist und dass die Regionalflugplätze eine weit wichtigere Rolle spielen, als dies aus dem vorliegenden Bericht hervorgeht.

## **2. Bemerkungen zu einzelnen Kapiteln bzw. Fragestellungen des Berichts**

### **2.1 Volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt (Kapitel 3)**

Bezüglich der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Luftfahrt verweisen wir auf unsere vorangehend gemachten allgemeinen Bemerkungen.

<sup>1</sup> Der Bundesrat stellt im LUPO-Bericht auf Seite 1832 nicht nur die Bedeutung der Business Aviation für die in der Schweiz ansässigen weltweit tätigen Handels- und Industriekonzerne fest (Seite 1831), sondern setzt sich auch zum Ziel, diese Luftfahrtsparte bezüglich der betrieblichen und verkehrsrechtlichen Regelungen dem internationalen Linien- und Charterverkehr gleichzustellen (Seite 1832 und 1863).

Im Hinblick auf die zu tief geschätzte Wertschöpfung der Luftfahrt halten wir dafür, dass die Bedeutung dieser Branche für den internationalen Standortwettbewerb unterstrichen wird. Diesbezüglich verweisen wir auf den Ergänzungsantrag unseres Mitgliedes Swiss, den wir aus der Sicht der gesamten Luftfahrt voll unterstützen, wonach **Seite 12, dritter Abschnitt, fünfter Satz, wie folgt zu ergänzen ist:** *„Bereits geringe Unterschiede in der Qualität der Infrastrukturausstattungen können somit einen entscheidenden Einfluss auf die Standortqualität eines Landes ausüben. Insbesondere der Luftfahrt kommt dabei eine hohe Bedeutung zu. Denn gerade für eine kleine, offene Volkswirtschaft mit einer Vielzahl an internationalen Organisationen und einer hohen Exportquote ist eine herausragende Luftfahrtinfrastruktur von elementarer Bedeutung. Der Zustand der Infrastrukturnetze (...).“*

## **2.2 Kosten der Infrastrukturnetze**

Im Bericht wird behauptet, dass Infrastrukturen externe Kosten verursachen. Beim Luftverkehr trifft dies im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern nicht zu. Die dem Bericht zugrunde liegende Studie des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) „Externe Kosten des Verkehrs in der Schweiz 2005“ umfasst nur den Schienen- und Strassenverkehr, nicht aber den Luftverkehr. Die Infrastrukturen des Luftverkehrs generieren in der Schweiz aber keine externen Kosten. Der Luftverkehr trägt seine Kosten selber.

## **2.3 Stand der nationalen Infrastrukturnetze im Bereich der Luftfahrt (Kapitel 4.3)**

Erster Abschnitt „Bestehendes und beschlossenes Netz“ (Seite 21 f)

Skyguide bewirtschaftet nicht nur den Luftraum über der Schweiz, sondern zu einem grossen Teil auch jenen über dem angrenzenden Ausland.

Abschnitt „Funktionalität, Sicherheit und Umweltwirkung“ (Seite 23)

Generell unterschätzt die Studie die Kapazitätsprobleme auf den Landesflughäfen. Die Kapazitätsgrenzen sind auf den Landesflughäfen Genf und Zürich schon heute erreicht. Die Kapazität des Flughafens Zürich stösst nicht nur wegen den Überflugsbeschränkungen in Süddeutschland an ihre Grenzen, sondern auch wegen der Nachtflugsperr (die für diese Flugplatzkategorie einzigartig ist) sowie der Einschränkung bei den An- und Abflugverfahren.

Nicht alle, sondern nur bestimmte Treibhausgase haben unterschiedliche Auswirkungen in verschiedenen Höhen. Beim CO<sub>2</sub> spielt es keine Rolle, in welcher Höhe es in der Atmosphäre eingebracht wird.

Abschnitt „Marktordnung und Geschäftsmodell“ (Seite 23)

In der Liste der Landesflughäfen ohne Hubcharakter fehlt der Flughafen Basel.

Der Flughafen Genf wird lediglich als Punkt-zu-Punkt-Flughafen im Bericht ausgewiesen. Hier ist auf die grosse Bedeutung dieses Flughafens für die Schweizer Aussenpolitik hinzuweisen (UNO-Standort Genf).

## **2.4 Entwicklungstrends (Kapitel 5.2)**

Der Bericht betrachtet Entwicklungstrends im Verkehr bis 2030. Im Personenverkehr wird mit einem Zuwachs im Bereich der Luftfahrt von 90 Prozent gerechnet. Demgegenüber beträgt die Zunahme bei der Strasse lediglich 20 Prozent und bei der Schiene 45 Prozent. Trotz des enormen zu erwartenden Wachstums im Luftverkehr und den damit verbundenen bereits heute spürbaren Kapazitätsengpässen enthält das Strategiepapier keine konkreten Forderungen nach einem Ausbau der Infrastruktur der Luftfahrt. Dies im Gegensatz zu Schiene und Strasse, wo in den jeweiligen Leitsätzen I (Seite 64 und 65) die Anpassung der Kapazität explizit aufgeführt wird. **Wir schlagen deshalb vor, in den Leitsätzen (Seite 64 ff) die Kapazitätsengpässe in der Luftfahrt und ihre Behebung explizit aufzuführen. Es ist nicht realistisch, einzig auf weitere Effizienzsteigerungen in der Luftfahrt zu setzen, um die künftige Nachfrage befriedigen zu können.**

## **2.5 Sektorenübergreifende Herausforderungen**

Abschnitt „Raumplanung und Infrastrukturentwicklung aufeinander abstimmen“ (Seite 47)

Bei der Abstimmung von Raumplanung und Infrastrukturentwicklung steht im vorliegenden Bericht die Optimierung der Trassen, insbesondere im Binnenverkehr von Strasse und Schiene, im Vordergrund. **Es muss in diesem Zusammenhang zwingend die landseitige Erschliessung der Landesflughäfen durch Schiene und Nationalstrassen im Bericht erwähnt werden.** Hierbei handelt es sich um intermodale Bundesaufgaben.

Die Vorgaben an die verschiedenen Verkehrsträger sollen in nicht diskriminierender Weise formuliert und umgesetzt werden. **Für alle Verkehrsträger müssen gleiche Massstäbe und Grenzwerte für die Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung in lärmbelasteten Gebieten gelten.** Im Luftverkehr sind die internationalen Grenzwerte zu berücksichtigen. Dabei ist auch die Wirkung der Einzelstunden-Fluglärmgrenzwerte zwischen 22.00 und 24.00 Uhr auf die Siedlungsentwicklung kritisch zu hinterfragen.

Abschnitt „Sicherheit und Umweltverträglichkeit verbessern“ (Seite 47)

Der Bericht verlangt, dass externe Kosten durch marktbasierende Instrumente internalisiert werden sollen und erwähnt u.a. das EU ETS. **Die schweizerische Luftfahrtbranche lehnt es jedoch kategorisch ab, ein regionales Emissionshandelssystem wie das EU ETS einzuführen und stellt sich deshalb gegen die Übernahme dieses Systems durch die Schweiz.** Demgegenüber unterstützt die Schweizer Zivilluftfahrt im Einklang mit der IATA ein globales ETS unter der Voraussetzung, dass die

übrigen Potenziale zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen (z.B. Einführung des Single European Sky SES) ausgeschöpft sind.

Aus diesen Überlegungen **beantragen wir, den Bericht auf Seite 48, erster Abschnitt, wie folgt zu ergänzen:**

*„- Die externen Kosten der Infrastrukturnutzung sind mittels marktbasierter Instrumente wie Lenkungsabgaben (z.B. LSVA, Fluglärmfonds) oder Zertifikathandel (z.B. EU ETS, Alpentransitbörse) soweit als möglich zu internalisieren. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass weder im nationalen noch im internationalen Kontext Wettbewerbsverzerrungen entstehen.“*

Abschnitt „Wettbewerbsfähigkeit stärken“ (Seite 48)

Die schweizerischen Infrastrukturunternehmen sollten global vor Diskriminierungen geschützt werden, und nicht nur gegenüber ihren europäischen Konkurrenten. In der Luftfahrt herrscht der Wettbewerb auf weltweiter Ebene.

Abschnitt „Langfristige Finanzierung sicherstellen“ (Seite 49)

Die Einführung eines Mobility Pricings auf Flughäfen ist für die Luftfahrt nicht nötig und macht keinen Sinn. **Wir lehnen ein Mobility Pricing auf Flughäfen grundsätzlich ab**, weil die Finanzierung der Luftfahrtinfrastruktur bereits voll und ganz von dieser Branche getragen wird.

## **2.6 Herausforderungen für die Luftfahrt (Seite 55 ff)**

Abschnitt „Flughafenkapazitäten und Luftraum effizient bewirtschaften“ (Seite 55 f)

Der Bericht fordert eine gleichmässige Verteilung der Flugbewegungen über den Tag. Diese Forderung verkennt die Wirklichkeit in der Luftfahrt. In einem kleinen lokalen Markt wie der Schweiz lassen sich Langstreckenflüge nur betreiben, wenn zusätzlich zu den lokalen Passagieren auch Umsteiger befördert werden. Dies impliziert per se eine (wellenförmige) Konzentration von Flugbewegungen.

Ferner wird ein Pistenausbau bzw. Neubau vom Bericht implizit ausgeschlossen. Doch gerade für den Flughafen Zürich ist ein Parallelpistensystem eine zukunftssträchtige Variante. Auch die Verlängerung der Piste 28 würde Vorteile bringen: Sie würde die Lärmbelastung in flughafennaher Umgebung reduzieren. **Wir schlagen deshalb folgende Änderung des Textes auf Seite 56, erster Abschnitt, vor:** *„(...) ein kompletter Neubau von Start- und Landebahnen ist angesichts der äusserst knappen Raumverhältnisse in den dicht besiedelten Flughafenregionen schwierig. Eine mögliche Lösung stellt ein Parallelpistensystem am Flughafen Zürich dar. Umso wichtiger ist ...“*

Der Flughafen Zürich wird das für das Jahr 2020 prognostizierte Passagierverkehrsaufkommen mit den bestehenden Pistensystemen nicht mehr abwickeln können, selbst wenn die Bewirtschaftung allein auf Effizienz ausgerichtet würde. Ab dem Flughafen Zürich können bereits im Jahr

2020 rund zwei Millionen Passagiere nicht mehr befördert werden, im Jahr 2030 dürften es bereits vier Millionen Passagiere sein. Zudem müssen im Bereich der Luftfracht angemessene Kapazitäten zur Verfügung stehen, damit diese für die Schweizer Wirtschaft bedeutungsvollen Warentransporte durchgeführt werden können. Die Luftfracht trägt erheblich zum rentablen Betrieb der Interkontinentalverbindungen durch die Fluggesellschaften bei und ist für den Erhalt dieser Strecken wichtig. Auch wenn der Flughafen Genf im Jahr 2020 noch in der Lage sein wird, die prognostizierte Nachfrage zu befriedigen, sind auch hier Kapazitätsengpässe absehbar.

Im Rahmen seiner Kompetenz zur Gestaltung der Luftfahrtpolitik sollte der Bund aufgrund der im vorliegenden Bericht über die Infrastrukturnetze auf Seite 44 aufgezählten Kriterien **die raumplanerische Vorsorge im Rahmen der SIL-Prozesse stärker wahrnehmen. Die Flughäfen müssen sich nachfrageorientiert entwickeln können.**

Abschnitt „Umweltverträglichkeit verbessern“ (Seite 56)

Kerosinsteuern sind kein effizientes Mittel und sollten in einem solchen Bericht auch nicht als Beispiel verwendet werden. Sie entziehen der Luftfahrt finanzielle Mittel, die für Investitionen in moderne und umweltfreundliche Technologien (z.B. verbrauchsärmere und leisere Triebwerke) fehlen. **Wir schlagen deshalb folgende Änderung des Textes vor:** *„Eine nicht wettbewerbsverzerrende und spürbare Reduktion der Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen des Luftverkehrs - z.B. durch effiziente Luftraumbewirtschaftung, Kerosinbesteuerung, oder Emissionszertifikathandel - setzt ein international abgestimmtes Vorgehen voraus. Solange die Luftfahrt ihre Infrastrukturkosten selber trägt, ist eine Kerosinsteuer kein geeignetes Mittel.“*

Die grössten Potenziale zur Eindämmung des Fluglärms bringt der technische Fortschritt. Daher soll in erster Linie der Einsatz leiserer Flugzeuge gefördert werden. Überdies braucht es insbesondere für den Flughafen Zürich eine langfristige Raumplanung, um die Bautätigkeit in unmittelbarer Nähe des Flughafens zu steuern.

Neuer Abschnitt „Wettbewerbsfähigkeit“

**Wir beantragen, einen zusätzlichen Abschnitt „Wettbewerbsfähigkeit verbessern“ im Kapitel 6.4 „Luftfahrt“ einzuführen.** Da die Entwicklung der schweizerischen Zivilluftfahrt von deren internationaler Wettbewerbsfähigkeit abhängt, ist diese im Einklang mit dem LUPO-Bericht des Bundesrates durch die Schaffung von günstigen Rahmenbedingungen zu fördern.

### **3.7 Leitlinien der nationalen Infrastrukturpolitik (Kapitel 7, Seite 60 ff)**

#### **Stossrichtung I: Leistungsfähigkeit der nationalen Infrastrukturnetze sicherstellen (Seite 60 f)**

Hierzu weisen wir nochmals auf die bereits bestehende sehr hohe Auslastung und Effizienz innerhalb des bestehenden Luftfahrtsystems hin. Wie zuvor an anderer Stelle bemerkt, überschätzt unseres Erachtens der Bericht das verbleibende Optimierungspotenzial. **Deshalb muss die Möglichkeit explizit im Bericht vorgesehen werden, dass die Flughäfen zwecks Kapazitätserweiterung und Anpassung an die steigende Nachfrage ausgebaut werden können.**

#### **Stossrichtung II: Schutz von Mensch, Umwelt und Infrastrukturen gewährleisten (Seite 61 f)**

Die Luftfahrtindustrie hat in den letzten Jahrzehnten auf technologischer Ebene enorme Anstrengungen namentlich zum Zweck der Einsparung von Treibstoff und zur Reduktion der Lärmemissionen unternommen. So senkte die Branche weltweit den spezifischen Treibstoffverbrauch in den letzten zehn Jahren um rund 20 Prozent.

Die AEROSUISSE unterstützt die Emissionsverminderungsstrategie der europäischen Luftfahrtindustrie. Diese beruht auf den vier Säulen, die auch die Priorität der Umsetzung wiedergeben:

1. Technologischer Fortschritt
2. Effizientere Infrastruktur (z.B. bessere Nutzung des Luftraums)
3. operationelle Massnahmen (z.B. optimalere Flugrouten)
4. ökonomische Instrumente (z.B. Emissionshandel)

**Demgegenüber aber lehnt die AEROSUISSE Lenkungssteuern grundsätzlich ab, weil diese der Branche finanzielle Mittel entziehen, die besser für die Finanzierung des weiteren technologischen Fortschritts eingesetzt werden können.** Die Luftfahrtbranche hat vor allem aus ökonomischen Gründen ein dauerndes Interesse, den Treibstoffverbrauch und damit die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken: Je weniger Treibstoff ein Flugzeug mitführen muss, umso mehr Passagiere können befördert werden.

### **2.8 Umsetzung der Stossrichtungen und Schwerpunkte der Entwicklung der nationalen Infrastrukturnetze / Leitsätze für die Luftfahrt (Seite 65 f)**

#### **Leitsatz Luftfahrt I**

**Wir beantragen, den Leitsatz I mit folgendem Satz zu ergänzen: „Die Kapazität der Landesflughäfen ist durch effizientere Nutzung und ggf. durch Ausbau zu erhöhen.“**

Leitsatz Luftfahrt II:

**Wir beantragen, den zweiten Teil dieses Leitsatzes (Punkt 3) wie folgt zu ergänzen:** *„Die Anstrengungen zur Verringerung der Fluglärmbelastung und der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Luftverkehrs sind im Rahmen nicht wettbewerbsverzerrender und globaler Kooperationen weiterzuführen.“*

Leitsatz Luftfahrt III:

Zur „Auslagerung privater Geschäftsflüge aus den Landesflughäfen“ ist wie bereits auf Seite 2 hievor, Fussnote 1, auf die Feststellungen und Zielsetzungen des Bundesrates im LUPO-Bericht (Seiten 1831, 1832 und 1863) zur Bedeutung sowie zur Gleichstellung der Business Aviation mit dem Linien- und Charterverkehr hinzuweisen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Business Aviation auf kurze Umsteigewege angewiesen ist, zählen doch ihre Kunden auch zum obersten Segment der Airlines, vor allem bei den Interkontinentalflügen.

Leitsatz Luftfahrt VI (neu)

**Wir beantragen, einen neuen Leitsatz VI wie folgt anzufügen:** *„Durch die Schaffung von günstigen Rahmenbedingungen ist die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandortes Schweiz zu fördern.“*

Wir danken Ihnen für die gebotene Gelegenheit zur Stellungnahme und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

**AEROSUISSE**  
**Dachverband der schweizerischen**  
**Luft- und Raumfahrt**  
Der Geschäftsführer:



K. Howald