



Vereinigung gegen Fluglärm

Kantonale Vereinigung gegen schädliche Auswirkungen des Flugverkehrs

Einschreiben

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Bern, 28. September 2018

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Konzeptteil Stellungnahme der Vereinigung gegen Fluglärm VgF, Kantonale Vereinigung gegen schädliche Auswirkungen des Flugverkehrs

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Vereinigung gegen Fluglärm VgF, Kantonale Vereinigung gegen schädliche Auswirkungen des Flugverkehrs nimmt nachfolgend fristgerecht Stellung zum Entwurf des Konzeptteils des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL).

Wir halten fest, dass wir mit verschiedenen Gewichtungen und Aussagen sehr grundsätzlich nicht einverstanden sind und den Bericht insgesamt sehr kritisch beurteilen und in dieser Form ablehnen.

Wir bitten Sie, unsere nachstehenden Anregungen und Bemerkungen zur Kenntnis zu nehmen und für den Ablauf des Verfahrens und die Erstellung des definitiven Berichts zu berücksichtigen.

Die Vereinigung gegen Fluglärm VgF ist Mitglied der KLUG, Koalition Luftverkehr und Gesundheit und war in dieser Funktion an der Ausarbeitung der detaillierten Stellungnahme

der KLUG zum Konzeptteil des SIL beteiligt. Wir fokussieren in der vorliegenden Stellungnahme einerseits auf übergeordnete und gewisse konkrete Teile des Konzeptteils des SIL, welche die Vereinigung gegen Fluglärm VgF und Ihre Mitglieder speziell betreffen. In allen übrigen Bereichen sei auf die ausführliche Stellungnahme der KLUG verwiesen.

1. Grundsätzliches zum SIL-Konzeptteil

1.1 Ungenügende oder falsche Grundlagen

1. Der SIL-Konzeptteil basiert ganz grundsätzlich auf ungenügenden oder falschen Grundlagen. Die bisherigen Prognosedaten der Flugbewegungen der Landesflughäfen und der Regionalflughäfen sind nachweislich falsch und auch die Prognosedaten für 2020 entbehren jeglicher Realität. Vielmehr gehen die erwähnten Prognosen von einseitigem Wunschdenken der Luftfahrtbranche aus, die im SIL-Konzeptteil als Grundlage kritiklos übernommen werden. Die im SIL-Konzeptteil gezogenen Schlüsse sind deshalb nicht nachvollziehbar und werden grundsätzlich abgelehnt.

1.2 Verletzung der Bundesverfassung

2. Der SIL-Konzeptteil verletzt die Bundesverfassung. Artikel 2 („Zweck“) der Bundesverfassung erklärt die nachhaltige Entwicklung zu einem Staatsziel. Artikel 73 („Nachhaltigkeit“) fordert Bund und Kantone dazu auf, „ein auf Dauer ausgewogenes Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch die Menschen andererseits“ anzustreben.
3. Ein Ausgleich der Interessen der Nachhaltigkeitselemente Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft setzt voraus, dass ein solcher Ausgleich zwingend unter Berücksichtigung der Gleichgewichtung aller drei Elemente erfolgt. Dies ist bei der aktuellen Fassung des SIL-Konzeptteils bei weitem nicht gegeben. Angestrebt und nicht hinterfragt wird einzig ein ungebremstes Luftfahrtwachstum. Der Aspekt Umwelt wird dabei gar nicht berücksichtigt und der Aspekt Gesellschaft ausschliesslich aus der einseitigen Sicht, bei der ein Mehr an Konsum der Gesellschaft mehr Glück bringt.

4. Dem SIL-Konzeptteil liegt eine rein nachfrage- und wachstumsorientierte Grundhaltung zugrunde, ohne dabei die kurz-, mittel- oder langfristigen Folgen auf Gesundheit und Umwelt zu erwägen und daraus die entsprechenden Schlüsse und ausgleichenden Konsequenzen zu ziehen. Deshalb verletzt die vorliegende Fassung des SIL-Konzeptteils die Bundesverfassung.

1.3 Öffentliches Interesse

5. Der SIL-Konzeptteil stellt das Interesse von einzelnen Akteuren, insbesondere solchen der Luftfahrtbranche, automatisch als öffentliches Interesse an Luftverkehrsdienstleistungen dar. Dies ist jedoch bei Weitem nicht immer der Fall. Meist werden ausschliesslich oder vorwiegend die Interessen einzelner privater Firmen oder Personengruppen bedient.
6. Besteht in einigen Fällen wirklich ein öffentliches Interesse an Luftverkehrsdienstleistungen, folgt zwingend die Interessenabwägung mit andern Dimensionen des öffentlichen Interesses, wie Umwelt, Reduktion der Lärmbelastung, Schutz der Gesundheit der Bevölkerung, Vermeidung von Klimaschäden, der sorgsame Umgang mit Steuermitteln, usw.. Die Absicht, die negativen Auswirkungen des Luftverkehrs zu verringern, kommt im SIL-Konzeptteil grundsätzlich nicht vor. Er nimmt einseitig in Kauf, dass diese negativen Auswirkungen stark zunehmen. Dies kann so nicht im gesamtheitlichen öffentlichen Interesse liegen.
7. Inbesondere ist nicht ersichtlich, worin das öffentliche Interesse bei der Aufrechterhaltung von weite Bevölkerungsteile störendem Flugverkehr auf Regionalflughäfen oder gar Flugfeldern liegen kann. Dieser stellt eindeutig kein öffentliches Interesse dar.

1.4 Umwelt/Klima

8. Der Flugverkehr ist der grösste Sektor ohne jegliche klimapolitische Massnahmen. Es ist nicht ersichtlich, wie dessen klimarelevanten Emissionen gleichbleiben oder gesenkt werden sollen, wenn die Flugbewegungen von Linien und Charter im Prognosehorizont bis 2050 gemäss SIL-Konzeptteil um 70% ansteigen sollen. Dies zeigt die Diskrepanz zwischen den für die Umwelt und unseren Fortbestand bedeutenden Anforderungen an eine Beschränkung der klimarelevanten Emissionen und dem Ansinnen des SIL-Konzeptteils, die Flugverkehrsmenge einzig der sogenannten Nachfrage zu überlassen. Die von der Schweiz mit dem

Paris-Abkommen eingegangenen Verpflichtungen können auf diese Weise nicht erfüllt werden. Deshalb widerspricht der vorliegende SIL-Konzeptteil den klimapolitischen Zielen und den eingegangenen internationalen Verpflichtungen.

1.5 Gesundheit/Lärm

9. Neueste wissenschaftliche Studien weisen die Gesundheitschädlichkeit von Lärm, insbesondere auch von nächtlichem Lärm nach. Es ist Aufgabe des Staates, dafür zu sorgen, dass die Grundrechte auf Leben und Gesundheit geschützt werden. Davon steht jedoch im SIL-Konzeptteil nichts.
10. Die Anzahl lärmbelasteter Menschen muss aus gesundheitlichen Gründen drastisch reduziert werden. Dies bedingt zwingend eine Reduktion der Anzahl Flugbewegungen, insbesondere während der Nacht und an den Tagesrandzeiten.
11. Auf Regionalflughäfen und Flugfeldern ist demnach aus dem öffentlichen Interesse des Gesundheitserhalts eine Nachtsperrezeit von 22:00 bis 07:00 Uhr zu gewährleisten.
12. Zudem ist dem besonderen Ruhebedürfnis der Anwohnenden am Wochenende und an arbeitsfreien Tagen Rechnung zu tragen

1.6 Luftverkehrsangebot und-prognose

13. Im gesamten SIL-Konzeptteil wird die Nachfrage nach Flugreisen als gegeben angeschaut und bloss untersucht, wie man die benötigte Kapazität bereitstellt, um das entsprechende Angebot dafür zu bereitzuhalten. Warum ausgerechnet beim schädlichen Verkehrsträger Luftverkehr die Nachfrage das Angebot diktieren soll, wird nicht begründet und ist auch nicht plausibel.
14. Die Nachfrage wird zudem durch die Flugverkehrsbranche selber künstlich erzeugt. Die starke Zunahme des Flugverkehrs basiert zu einem wesentlichen Teil nicht auf echter Verkehrsnachfrage durch die Bevölkerung, sondern ist angebotsseitig aufgrund aggressiver und oft zweifelhafter Geschäftsmodelle der Airlines, insbesondere der Billigfluggesellschaften zustande gekommen.
15. Die gegenwärtige Nachfrage nach Flugverkehrsleistungen ist deshalb um den angebotsseitigen „Pushfaktor“ zu bereinigen und die Flugverkehrsprognosen entsprechend neu zu beurteilen.

1.7 LUPO

16. Der SIL-Konzeptteil basiert weitgehend auf dem „Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz“ (LUPO 2016). Dieser wurde vom Bundesrat formuliert, hat jedoch keine demokratische Legitimität. Die seinerzeit von der Vereinigung gegen Fluglärm VgF formulierten Einwendungen zum LUPO sind heute weitgehend auf den SIL-Konzeptteil übertragbar. Dies sind zusammengefasst folgende Einwendungen:
17. Die Vereinigung gegen Fluglärm VgF stellt fest, dass der SIL-Konzeptteil von einer einseitig marktliberalen Haltung ausgeht und der langfristige Erhalt unserer natürlichen Ressourcen und der langfristige Erhalt und die Förderung unserer Lebensqualität gar nicht oder nur ungenügend berücksichtigt werden.
18. Der SIL-Konzeptteil bringt die Haltung zum Ausdruck, dass alles was möglich ist, alles was unsere Gesellschaft nachfragt, alle Bedürfnisse die in unserer Gesellschaft geweckt werden, grundsätzlich berechtigt sind und grundsätzlich durch den Markt befriedigt werden sollen und dürfen.
19. So wird insbesondere das durch die Freizeitindustrie und die Geschäftswelt geförderte und durch Bequemlichkeit, Angst und Prestigedenken bedingte ungezügelte und grenzenlose Mobilitätsverhalten der Gesellschaft grundsätzlich akzeptiert und zur Ausgangslage für die Luftfahrtpolitik des Bundes erklärt.
20. Der stetig zunehmende Flugverkehr wird im SIL-Konzeptteil nicht hinterfragt und dessen Folgen werden beschönigend dargestellt und nur ungenügend berücksichtigt. Es wird nicht versucht, die Stärken der Schweiz positiv auszuspielen und das Mobilitätsverhalten der Gesellschaft durch die Luftfahrtpolitik zu lenken.
21. Luftverkehr ist weder ökologisch noch wird er wirtschaftlich betrieben. Er überlebt nur aufgrund staatlicher Unterstützung, z.B. durch Steuerbefreiung, Sanierungsbeiträge oder rechtliche Privilegien. Luftfahrtpolitik hat dabei aber primär auf die Interessen der Bevölkerung und der Gesellschaft Rücksicht zu nehmen und nicht auf diejenigen der Branche. Gleichzeitig muss ein demokratischer Prozess stattfinden, der zu einer ausgewogenen Verteilung der unvermeidlichen Belastungen führt. Die fehlende Kostenwahrheit, die fehlende Nachhaltigkeit dieser Mobilitätsform sowie die Frage, wie sicher die Arbeitsplätze in einer langfristigen Sicht sind, stellen gravierende Risiken dar. Die Vereinigung gegen Fluglärm VgF anerkennt die Bedeutung der Luftfahrt für die Wirtschaft und den völkerverbindenden Austausch. Sie erwartet aber, dass der Bund die

Luftfahrtpolitik konsequent auf Bevölkerungsschutz, Raumplanung und Umweltschutz abstimmt.

22. Der Luftverkehr muss seine externen Kosten (Umwelt, Sicherheit, Gesundheit) selber tragen bzw. die externen Kosten müssen vollständig internalisiert werden. Dies ist insbesondere aus Gründen des Klimaschutzes und des Gesundheitsschutzes unabdingbar. Die von uns seit Langem geforderte (internationale) CO₂-Abgabe auf Kerosin wäre ein wichtiger Schritt in diese Richtung und wir halten mit Nachdruck an dieser Forderung fest. Ohne die Privilegien der Luftfahrt wird die Bahn für Distanzen unter 600 km rentabel und der Luftfrachtersatzverkehr auf der Schiene konkurrenzfähig.
23. Wir fordern die Verwaltung, den Bundesrat und das Parlament deshalb auf, den langfristigen Erhalt unserer natürlichen Ressourcen und den langfristigen Erhalt und die Förderung unserer Lebens-qualität besser zu berücksichtigen und die Mobilität in der Luftfahrt durch die Luftfahrtpolitik des Bundes effektiv zu lenken. Dies zum Beispiel dadurch, dass die Luftfahrt nicht subventioniert wird und dass die anfallenden direkten und indirekten Kosten der Luftfahrt nicht durch die Gesellschaft allgemein, sondern durch die Verursacher direkt zu bezahlen sind.

Die Grenzen des Wachstums sind erreicht: mehr Volkswirtschaft, weniger Betriebswirtschaft

24. Der SIL-Konzeptteil fokussiert zu stark auf betriebswirtschaftliche Überlegungen und kommt den privaten Stakeholdern zu stark entgegen. Die volkswirtschaftliche Betrachtung kommt zu kurz. Das BAZL soll nicht primär günstige Rahmenbedingungen für die Entwicklung der aviatischen Unternehmen schaffen, sondern dafür besorgt sein, dass die Zivilluftfahrt der Volkswirtschaft und damit der ganzen Gesellschaft einen Nutzen bringt. Wir sind der Meinung, dass die wirtschaftliche Dimension mehr als genug berücksichtigt wird, hingegen kommen die soziale, die gesundheitliche und die ökologische Dimension zu kurz.
25. Wir sind der Meinung, dass bei der Luftfahrt die Grenzen des Wachstums erreicht sind. Eine Steigerung der Kapazitäten der Landesflughäfen, der Regionalflughäfen und der Übrigen Flugplätze und Flugfelder kann nicht per se ein Ziel sein.
26. Dass sich die Luftfahrtpolitik auf konkurrenzfähige Betriebszeiten an den Flughäfen konzentrieren soll, ist nicht nachhaltig. Hohe Standortqualität zeichnet sich durch eine Ausgewogenheit vieler Faktoren aus. Zu viel Flugverkehr mit seinen vielen negativen Auswirkungen ist kontraproduktiv.

Der Lärmbelastung muss entschiedener entgegengewirkt werden

27. Zahlreiche Menschen fühlen sich von den Lärmimmissionen in ihrem Wohlbefinden gestört.
28. Weitere Einschränkungen der Betriebszeiten der Landesflughäfen und Regionalflughäfen (Nachtruhe) sollen zudem nicht nur dann geprüft werden, wenn sich auch im europäischen Umfeld verlängerte Nachtruhezeiten durchsetzen, die über das in der Schweiz bestehende Regime hinausgehen, Vielmehr sollen sie sich an den Bedürfnissen der Betroffenen orientieren.
29. Neue Technologien sollen dafür verwendet werden, die Lärmbelastung der Bevölkerung durch den Flugverkehr an der Quelle (leisere Fluggeräte usw.) oder durch neue Verfahren (optimierte An- und Abflugverfahren usw.) zu senken.

Die Lärmgrenzwerte für Fluglärm sind zu hoch. Sie sind nach unten anzupassen

30. Lockerungen der zulässigen Lärmgrenzwerte in den Tagesrandstunden sind keinesfalls umzusetzen. Diese Haltung steht völlig im Gegensatz zum aktuellen Stand der wissenschaftlichen Forschung zum Einfluss von Lärm auf den menschlichen Organismus.
31. Aus medizinischer Sicht sind die geltenden Lärmgrenzwerte für Fluglärm wesentlich zu hoch angesetzt, da sie nicht vor Gesundheitsschäden schützen. Sie müssen deshalb zwingend nach unten korrigiert werden. Bei gleicher Lautstärke ist das Störpotential von Fluglärm mehrfach höher als jenes von Strassen- oder Bahnlärm. Dies gilt insbesondere in den Tagesrand- und Nachtzeiten.
32. Der gesetzliche Grenzwert von 55 dB für die Stunde von 22 bis 23 Uhr ist z.B. ein Jahresmittelwert. Dieser erlaubt eine tägliche Lärmspitze von 81 dB oder zwei tägliche Lärmspitzen von 78 dB. Schlafende Menschen werden jedoch bereits bei einem Lärmpegel ab 35 dB bis 40 dB empfindlich gestört und gesundheitlich beeinträchtigt.
33. Das Tolerieren von Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten ist auch bei Flugplätzen mit Luftverkehr, an welchem ein öffentliches Interesse besteht, wegen dem übergeordneten Schutz der Bevölkerung strikt abzulehnen. Ein öffentliches Interesse ist ohnehin schwierig zu definieren. Missbräuche würden begünstigt.

Die Betriebszeiten sollen keinesfalls ausgedehnt werden

34. Die Betriebszeiten der Flughäfen dürfen keinesfalls ausgedehnt werden, da sich dies katastrophal auf das Wohlbefinden und die Gesundheit der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung auswirken würde. In der Praxis erfolgt eine solche oft auch durch grosszügige Ausnahmeregelungen bei Verspätungen.

Umwelt- und Klimaschutz sind stärker zu gewichten als die Interessen der Luftfahrt

35. Eine Wachstumsstrategie per se kann nicht nachhaltig sein. Der nationale und internationale Luftverkehr in der Schweiz verursacht gemäss Schätzungen jährliche externe Umwelt-, Unfall- und Gesundheitskosten in der Grössenordnung von gut 900 Mio. Franken zu Lasten der Gesellschaft. Die Erhebung emissionsabhängiger Landegebühren ist so auszugestalten, dass sie eine effektive Wirkung hat.
36. Kontraproduktiv ist es, wenn sich die Luftfahrt auf Kosten der Umwelt entwickeln soll. Aus ökologischer Sicht kann diese Priorisierung zuungunsten der Umwelt nicht akzeptiert werden.

Finanzierung der Sicherheitskosten durch Nutzniesser

37. Eine Übernahme der Sicherheitskosten an den Landesflughäfen durch die Kantone ist abzulehnen. Es ist nicht verständlich, dass diese durch die öffentliche Hand zu tragen sind. Stattdessen sind diese Kosten auf die Flughäfen und schlussendlich auf die Flugpassagiere als unmittelbare Nutzniesser dieser Sicherheitsmassnahmen abzuwälzen.
38. Bei den Regionalflughäfen sind die Kosten der Security für eine relativ kleine Infrastruktur mit beschränktem Ertragspotential (kleine Passagierzahlen im Vergleich zu den Landesflughäfen) sehr hoch. Daraus wird abgeleitet, dass bezüglich Security die Standortgemeinden und Kantone zur Deckung beitragen müssen. Es ist nicht einsehbar, wieso hier die öffentliche Hand einspringen soll um den Luxus zu erlauben, nicht rentable Infrastrukturen zu erhalten. Die Dichte der Landesflughäfen ist ausreichend um die echten Transportbedürfnisse der Bevölkerung zu decken. Und die dort angebotene Transportkapazität würde problemlos ausreichen, um auch zum Beispiel diejenigen Passagiere des

Flughafens Bern aufzunehmen (basierend auf den publizierten Auslastungszahlen allein schon der Swiss).

Kein zusätzlicher Fluglärm auf Regionalflughäfen und Flugfeldern

39. Die mit dem SIL-Konzeptteil beabsichtigte Verlagerung von Flugverkehr von den Landesflughäfen auf die Regionalflughäfen und weiteren Flugplätze und Flugfelder beurteilt die Vereinigung gegen Fluglärm VgF mit grosser Sorge und Skepsis. Wir lehnen eine zusätzliche Belastung der betroffenen Regionen mit zusätzlichem Flugverkehr und damit auch mit zusätzlichem Fluglärm strikte ab. Es darf nicht hingenommen werden, dass weite Teile der Schweiz mit zusätzlichem, nicht standortgebundenen Fluglärm belastet werden, weil dem durch Subventionen und nicht kostendeckende Preise geförderte ungehemmte Mobilitätsverhalten keine Grenzen gesetzt werden. Ein weiterer Ausbau der bodengebundenen Fluginfrastruktur würde nur die Kapazitäten für eine weitere Expansion der Luftfahrt zu Lasten von Mensch, Lebensqualität und Umwelt zur Folge haben. Dies kann die Gesellschaft langfristig nicht wollen und dies kann sich die Gesellschaft langfristig auch nicht leisten. Dies ist in der Luftfahrtpolitik des Bundes und im SIL-Konzeptteil entsprechend zu berücksichtigen.

Eine stärkere Bundeskompetenz ist sehr kritisch zu betrachten

40. Gemäss Art. 87 der Bundesverfassung ist die Luftfahrt Sache des Bundes. Die Bewilligungs- und Aufsichtsbehörde kann aber nur indirekt auf Landesflughäfen und andere Flugplätze Einfluss nehmen. Sowohl in Genf wie in Zürich haben die Kantone heute entscheidende Mitwirkungsmöglichkeiten. Der Bund will sich jedoch die Option offen halten, Grundsatzentscheidungen auf Bundesebene mit referendumsfähigen Erlassen zu fällen. Im SIL sollen verbindliche Leistungs- und Kapazitätsziele formuliert werden. Vorzusehen sind Sanktionsmöglichkeiten für den Fall, dass diese Ziele nicht verfolgt werden. Die Frage einer Bundesintervention wird sehr kontrovers diskutiert werden. Eine solche Diskussion müsste sehr sorgfältig geführt werden und die Interessen der betroffenen Bevölkerung ins Zentrum stellen. Die Frage, ob beim SIL Leistungs- und Kapazitätsziele für die Flughäfen zu formulieren sind, ist äusserst kritisch zu betrachten. Dabei sind „Sanktionsmöglichkeiten“ vermutlich nicht geeignet, Vertrauen zu schaffen.

41. Einem verstärkten Einfluss des Bundes zu Lasten der Standortkantone, der Standortgemeinden und der betroffenen Bevölkerung auf die Regionalflughäfen und weiteren Flugplätze und Flugfelder ist strikt abzulehnen.

2. Zu den Kapiteln Grundsätze zur Planung und Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur (3), Anlagentypen (4), Handhabung des Sachplans (5)

2.1 Regionalflughäfen (4.2)

42. Ziff 1: Der Text muss komplett neu formuliert werden. Hier verweisen wir auf den Vorschlag der Priorisierung verschiedener Flugarten der KLUG Die Regionalflughäfen sollen nicht zur Erweiterung des Flugverkehrs genutzt werden. Dabei sollen die Regionalflughäfen am Samstag und Sonntag nicht betrieben werden dürfen. Die ordentlichen Betriebszeiten an den Landesflughäfen, Regionalflughäfen, Flugfeldern und Heliports (mit Ausnahmen für Rettungsflüge u.dgl.) sind grundsätzlich auf die Zeit von 07:00 bis 22:00 zu definieren.

43. Ziff 2: Die Anzahl und die Verteilung der Regionalflughäfen sowie deren bauliche und betriebliche Weiterentwicklung orientieren sich:

- ~~an der Nachfrage nach dem Luftverkehr im öffentlichen Interesse;~~
- ~~am Bedarf nach öffentlich zugänglichen Flugplätzen sowie nach regionaler Anbindung an den internationalen öffentlichen Luftverkehr;~~
- an der Nachhaltigkeit bzgl. der Klimaauswirkungen und der Gesundheit der Bevölkerung.
- am regionalwirtschaftlichen Bedarf, der von Standortkanton und -region geltend gemacht wird;
- am Ziel der räumlichen Ausgewogenheit.

44. Begründung: Der Luftverkehr muss sinken, um die Klimaziele zu erreichen. Es darf also nicht sein, dass Regionalflughäfen als nächstes Glied in der Kette, wenn die Landesflughäfen von der Kapazität nicht ausreichen sollten, deutlich mehr Flugbewegungen abwickeln. Zudem sollten regionale Flughäfen wenn möglich geschlossen und nicht künstlich am Leben gehalten werden.

45. Erläuterung zu Ziff 3:

~~„Es ist davon auszugehen, dass die Luftfahrtunternehmen, sofern die Infrastruktur der Flugplätze die Anforderungen erfüllt und eine ausreichende Nachfrage besteht, Linienflüge anbieten. Anderenfalls kann der Bund den Betrieb~~

~~regelmässig beflogener Linien mit Beiträgen oder Darlehen fördern (vgl. Art. 101 LFG) oder sich an Luftverkehrsunternehmungen beteiligen, sofern dies im öffentlichen Interesse liegt (vgl. Art. 102 LFG).“~~

46. Begründung: Diese Subventionierung von Flügen durch die öffentliche Hand ist strikte abzulehnen. Eine Förderung von unrentablen Linien oder Unternehmungen kann nicht Sache des Bundes sein.

2.2 Flugfelder

47. Ziff 2: Die Anzahl und Verteilung der Flugfelder sowie deren bauliche und betriebliche Weiterentwicklung orientieren sich:

- ~~an der Nachfrage nach dem Luftverkehr im öffentlichen Interesse;~~
 - an der Nachhaltigkeit bzgl. der Klimaauswirkungen und der Gesundheit der Bevölkerung.
 - am regionalwirtschaftlichen Bedarf, der von Standortkanton und -region geltend gemacht
 - wird;
 - dem Ziel der räumlichen Ausgewogenheit.
- Begründung: siehe 2.1 Regionalflughäfen, Ziff 2: Der Luftverkehr muss sinken, um die Klimaziele zu erreichen. Es darf also nicht sein, dass Regionalflughäfen und Flugfelder als nächstes Glied in der Kette, wenn die Landesflughäfen von der Kapazität nicht ausreichen sollten, deutlich mehr Flugbewegungen abwickeln. Zudem sollten regionale Flughäfen und Flugfelder wenn möglich geschlossen und nicht künstlich am Leben gehalten werden. Dazu muss die Gesundheit der Bevölkerung (Luftschadstoff- und Lärmemissionen) rund um alle Flughäfen und Flugfelder sichergestellt werden.

Wir bitten um Kenntnisnahme und danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Vereinigung gegen Fluglärm VgF



Dan Hiltbrunner, Präsident VgF



Guido Frey, Geschäftsleiter VgF