

**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

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL  
Sektion Sachplan und Anlagen  
3003 Bern

Bern, 28. Oktober 2010

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

## Stellungnahme zum Entwurf SIL-Objektblatt Flughafen Zürich

Sehr geehrter Damen und Herren

Im Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz von 2004 stuft die Landesregierung den Flughafen Zürich als Schlüsselinfrastruktur ein, dessen reibungsloses Funktionieren für die Schweiz von grösster Bedeutung ist. Der Flughafen Zürich solle deshalb seine Rolle als eine der grossen Drehscheiben des Weltluftverkehrs wahrnehmen können. Im SIL wird die zukünftige Ausgestaltung dieser Verkehrsinfrastruktur im nationalen Interesse festgelegt. Als Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt nutzen wir deshalb die Gelegenheit, im Rahmen der öffentlichen Auflage zum SIL-Objektblatt Stellung zu nehmen.

### 1. Grundsätzliche Bemerkungen

Im Interesse einer konsistenten Gesetzgebung in der schweizerischen Zivilluftfahrt, sollte sich das SIL Objektblatt Zürich in seiner Grundausrichtung an den geltenden, von Bundesrat und Parlament getragenen, luftfahrtpolitischen Zielen der Schweiz orientieren. Unter dieser Prämisse scheint uns bei der Stellungnahme zum SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich folgende Aussage der Landesregierung im Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz von 2004 (S. 1839) von zentraler Bedeutung:

**Der Bundesrat bekennt sich weiterhin zu einer nachfragegerechten Entwicklung der Landesflughäfen.**

Die Landesregierung begründet ihre Haltung mit der herausragenden volkswirtschaftlichen Bedeutung der Luftfahrt für das Land. Rund 177'000 Arbeitsplätze mit einer Wertschöpfung von 26 Milliarden Franken hängen direkt oder indirekt von diesem Sektor ab. Die Luftfahrt stellt nicht nur die direkte Anbindung der Schweiz an europäische und internationale Wirtschaftszentren sicher, was essentiell für die Standortattraktivität ist, sondern transportiert auch jeden dritten Touristen in unser Land. 40 Prozent der Exporte (wertmässig) verlassen die Schweiz als Luftfracht. Damit die Luftfahrt ihre volkswirtschaftliche Aufgabe erfüllen kann, ist sie massgeblich auf einen leistungs- und entwicklungsfähigen Landesflughafen Zürich angewiesen.

Gemäss der Zweckbestimmung auf S. 9 des vorliegenden SIL-Objektblatts soll sich der Flughafen im Interesse des Standortes Schweiz nachfrageorientiert entwickeln können und damit die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen abdecken. AEROSUISSE begrüsst deshalb die im SIL-Objektblatt enthaltene Festsetzung der Möglichkeit zur nachfrageorientierten Entwicklung ausdrücklich.

Das SIL-Objektblatt enthält denn auch verschiedene Aspekte, welche sich positiv auf die Stabilität und Verlässlichkeit des Flugbetriebs und die Flugsicherheit am Flughafen Zürich auswirken werden. Dazu gehören beispielsweise die Schnellabrollwege für die Pisten 16 und 28 oder auch die erweiterte Nutzungsmöglichkeit der Piste 28 für Starts. Wir begrüssen diese Punkte im SIL-Objektblatt.

Allerdings müssen wir festhalten, dass die vorgeschlagenen Betriebsvarianten lediglich das heutige System weiterführen und zu keinen zusätzlichen Kapazitäten führen. Eine solche Kapazitätserhöhung ist aber dringend nötig. In seinem Bericht 2010 zur Zukunft der Infrastrukturnetze der Schweiz geht der Bundesrat davon aus, dass sich die Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen zwischen 2004 und 2030 um 80% steigern wird. Diese Nachfrage kann unter den vorgeschlagenen Rahmenbedingungen im SIL-Objektblatt keinesfalls befriedigt werden. Es wäre zu erwarten, dass das SIL-Objektblatt den weiter gefassten strategischen Rahmen bildet, der die Entwicklung der einzelnen, auf die effektive Nachfrage massgeschneiderten Betriebsreglemente ermöglichen würde. Wir vermissen die langfristige Handlungsfreiheit.

Ebenso möchten wir festhalten, dass wir die systemische Komplexität des Flughafensystems als überaus hoch erachten. Aufgrund des direkten Zusammenhangs zwischen Komplexität und Kapazität ist ein nachhaltiger Aufbau der Kapazität nur bei einer Reduktion der Komplexität möglich. Wir vermissen konkrete Hinweise, die auf eine Vereinfachung der Rahmenbedingungen und Auflagen zielen. Wir würden es begrüssen, wenn das SIL-Objektblatt die systemische Komplexität (z.B. durch Entflechtung von An- und Abflugverfahren, Schaffung eines Parallelpistensystems etc.) grundsätzlich reduzieren würde.

Wie schon im SIL-Bericht vom Februar 2010 ausführlich erläutert, würde nur ein Parallelpistensystem mittelfristig eine nachfragegerechte Entwicklung zulassen. Deshalb ist auf den seinerzeitigen Entscheid zurückzukommen und die entsprechenden raumplanerischen Massnahmen sind im SIL Objektblatt aufzunehmen.

Zwischenzeitlich könnte mit einem Start 16 geradeaus in den Spitzenzeiten am Tag (ohne Tagesrandstunden) und nicht nur bei schlechtem Wetter, wenigstens die planbare Pistenkapazität von derzeit 68 Bewegungen pro Stunde auch tatsächlich geflogen werden (derzeit sind in diesen Stunden – wegen sich kreuzenden Flugwegen - kaum mehr als 58 Bewegungen machbar).

## **2. Bemerkungen im Einzelnen**

### Zweckbestimmung

1. Abs. 1 Letzter Abschnitt: Gestützt auf die entsprechenden Aussagen des Bundesrates im Luftfahrtpolitischen Bericht 2004 (S. 1832) gehen wir davon aus, dass in erster Priorität Linienflüge und in zweiter Priorität alle Flüge von Luftfahrtunternehmen mit einer Betriebsbewilligung (Charterverkehr und Geschäftsluftfahrt) zugelassen werden.
2. Abs. 2 Satz 1: Die gewählte Formulierung „Der Flughafen soll sich im Interesse des Wirtschaftsstandortes Schweiz nachfrageorientiert entwickeln können“ ist unverändert festzusetzen. Die dazu notwendige Massnahmen, wie raumplanerische Sicherung eines späteren Parallelpistensystems oder auch die sofortige Einführung von Starts 16 geradeaus sind in das Dispositiv aufzunehmen.

#### Konkurrenzfähige Betriebszeiten

Zürich ist mit deutlich über 20 Mio. Passagieren und über 340'000 Tonnen Fracht pro Jahr der grösste Landesflughafen der Schweiz. Für das breite Streckenangebot des Flughafens Zürich ist ein Drehkreuzbetrieb Voraussetzung. Dieser ist jedoch nur mit konkurrenzfähigen Betriebszeiten möglich. Die im SIL-Objektblatt auf S. 10 vorgesehene Nachtflugregelung ist die strengste der vergleichbaren Flughäfen in Europa. Um konkurrenzfähig zu bleiben und den Drehkreuzbetrieb aufrechterhalten zu können, beantragt die AEROSUISSE deshalb einen allgemeinen Verspätungsabbau bis 24.00 Uhr (statt nur bis 23.30 Uhr) und eine vernünftige Ausnahmeregelung nach 24.00 Uhr.

3. Wir beantragen, dass unter **3 Rahmenbedingungen zum Betrieb** die Betriebszeiten für Verspätungsabbau bis 24.00 Uhr erweitert werden mit einer vernünftigen Ausnahmeregelung nach 24.00 Uhr.

#### Raumplanerische Sicherung

Gemäss Stand der Planung und Koordination (S. 7 des vorliegenden Objektblatts) weisen die Betriebsvarianten in den Hauptverkehrszeiten eine Stundenkapazität von knapp 70 Starts und Landungen auf. Bereits heute übersteigt die Nachfrage nach Slots das Angebot. Alle vergleichbaren europäischen Flughäfen haben eine höhere Stundenkapazität. Der vorliegende SIL-Entwurf hält auch für die nächsten 20 Jahre an der Stundenkapazität von 1976 fest. Gemäss SIL-Objektblatt können 12% der Nachfrage 2030 nicht mehr abgedeckt werden. Dies wäre für die Konkurrenzfähigkeit des Flughafens Zürich stark hinderlich. Gemäss SIL-Objektblattentwurf kann ein Parallelpistensystem die Nachfrage auch langfristig abdecken. Die raumplanerische Sicherung sollte daher unbedingt vorgenommen werden, damit das benötigte Gebiet vor Einzonungen für neue Siedlungen gesichert werden kann.

4. Die raumplanerische Sicherung einer Betriebsvariante mit Parallelpiste muss im SIL-Objektblatt aufgenommen werden, um eine zukünftige Nachfrage abdecken zu können. AEROSUISSE beantragt, die Festlegungen und die Karten entsprechend anzupassen. Die neu einzuführende Abgrenzungslinie ist ebenfalls entsprechend anzupassen.

#### Leistungsfähiger Flughafen auch bei schlechtem Wetter und Kapazitätserweiterung auf dem bestehenden Pistensystem

Bei Bise und Nebel sinkt die Flughafenkapazität heute markant ab, was zu erheblichen Verspätungen führt, welche in der Regel im Verlaufe des Tages nicht aufgeholt werden können. Bei wachsendem Flugbetrieb steigen die Verspätungen überproportional an. Aus diesem Grund ist im SIL-Objektblattentwurf die Möglichkeit von Starts 16 geradeaus vorgesehen, um die Kapazität bei Bisen- und Nebellagen zu stabilisieren. Wenn wegen zu starkem Rückenwind und zu schlechter Sicht Nord- und Ostanflüge nicht möglich sind, dürfen gemäss SIL-Objektblatt auch Südanflüge durchgeführt werden. Um den Flughafen auch zukünftig leistungsfähig betreiben zu können und einen stabilen Betrieb zu gewährleisten, sind diese Möglichkeiten notwendig (SIL S. 11ff).

Bereits heute übersteigt die Nachfrage nach Slots das Angebot. Alle vergleichbaren europäischen Flughäfen haben eine höhere Stundenkapazität aufzuweisen als der Flughafen Zürich. Die einzige Möglichkeit, auf dem bestehenden Pistensystem die Kapazität zu erhöhen, ist die Einführung des Starts 16 geradeaus in den Startwellen. Somit kann eine Erhöhung der Stundenkapazität während den Startwellen von rund 66 auf 76 Flugbewegungen pro Stunde erreicht werden.

5. Die unter **3 Rahmenbedingungen zum Betrieb** gewählten Formulierungen im Abs. 8 Satz 4 „Wenn sowohl für Anflüge von Norden als auch von Osten die erlaubten Werte für Rückenwindlandungen überschritten bzw. die Wetterminima unterschritten sind, wird von Süden angefliegen“ und unter Abs. 8 Satz 13 „Bei Nebel und Bisenlagen sind für die Stabilisierung der Kapazität auch Starts nach Süden geradeaus möglich“ sind unverändert beizubehalten.
6. Um die Kapazität während den Startwellen zu erhöhen, ist der Start 16 geradeaus einzuführen.

Sicherung Flughafenperimeter, der Wachstum ermöglicht

Insgesamt ist der Perimeter für den Flughafen zu knapp. Um betriebliche nötige Fläche zu schaffen, ist der Flughafenperimeter im Westen bis zum alten Glattlauf auszudehnen, da dies die letzte zusammenhängende Zone für die Erstellung von Flugzeugstandplätzen ist. Solange die Frage, wo die notwendigen Flugzeugstandplätze erstellt werden sollen, nicht geklärt ist, wäre es nachteilig, das Areal West einzuschränken.

7. Karte 4 Flughafenperimeter ist im Westen bis zum alten Glattlauf auszudehnen.

Priorisierung gegenüber Waffenplatz und Luftwaffe

Der Flughafen Zürich ist für den Wirtschaftsstandort Schweiz sehr wichtig. Es ist deshalb zwingend, dass er gegenüber dem Waffenplatz Kloten-Bülach und gegenüber der Luftwaffe (Flugplatz Dübendorf, Trainingsraum Säntis) prioritär behandelt wird.

8. Der Bund sorgt für entsprechende Ersatzflächen für das für die Flughafenentwicklung benötigte Gebiet auf dem Areal des Waffenplatzes Kloten-Bülach. Dies ist unter 9 Flughafenperimeter Abs. 3 festzusetzen. Der 2. Satz "Zwischen dem Kasernenareal und dem Fahrschulgelände Holberg muss eine Verbindung gewährleistet bleiben" ist zu streichen.

**Unter Stand der Planung und Koordination** Abs. 14 wird bezüglich Luftraumorganisation und Prioritätensetzung auf das Betriebsreglement verwiesen. Wir beantragen, dass die Priorität des Flughafens Zürich gegenüber Dübendorf und dem Trainingsraum Säntis nicht erst im Betriebsreglement, sondern im SIL-Objektblatt festgelegt wird.

Moderates Modalsplit-Ziel

Der Flughafen Zürich ist bereits heute sehr gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Gemäss SIL-Objektblatt auf S. 9 wird schon heute ein sehr hoher Modalsplit erreicht. Von einer weiteren Steigerung des Modalsplits, wie im vorliegenden SIL-Objektblatt vorgesehen, um 2 bzw. 4% bis 2020 und 2030 befürchten wir, dass dies nur mit einer Verknappung oder Verteuerung der Parkplätze erreicht werden kann. AEROSUISSE ist gegen eine Erhöhung des Modalsplit-Ziels gegenüber dem heute erreichten, bereits sehr hohen Wert.

9. Der unter **11 Landseitiger Verkehrsanschluss** Abs. 2 beschriebene Modalsplit darf den heutigen Wert nicht überschreiten. Der Modalsplit ist deshalb im SIL bei 42% festzusetzen.

Für die Berücksichtigung unserer Anträge danken wir Ihnen.

Mit freundlichen Grüssen

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

Der Präsident:



Paul Kurrus