

**AEROSUISSE**

Dachverband der  
schweizerischen  
Luft- und Raumfahrt

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

Associazione mantello  
dell'aeronautica e  
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation  
of Swiss Aerospace

Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Abteilung Luftfahrtentwicklung  
Postfach  
3003 Bern

Bern, 31. Januar 2025

Sekretariat:

Kapellenstrasse 14

Postfach

CH-3001 Bern

T +41 (0)58 796 98 90

F +41 (0)58 796 99 03

info@aerosuisse.ch

www.aerosuisse.ch

**Stellungnahme zum Entwurf des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die AEROSUISSE unterstützt grundsätzlich die vorgesehenen Änderungen im SIL-Objektblatt. Wir teilen in diesem Zusammenhang vollumfänglich die Anliegen unseres Mitgliedes der Flughafen Zürich AG (FZAG) zum Entwurf des SIL-Objektblatts Flughafen Zürich und zum Grundlagenbericht.

Für die AEROSUISSE stehen die folgenden Punkte im Vordergrund:

- In punkto Verbesserung der Lärmsituation ist die AEROSUISSE überzeugt, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt die Massnahmen zur Senkung des Nachtlärms umfassend aufgelistet, beurteilt und in einer Gesamtabwägung bewertet hat. Für die AEROSUISSE ist zentral, dass die vorgeschlagenen Massnahmen auch umgesetzt werden. Dafür braucht es den Entzug der aufschiebenden Wirkung von besonders sicherheitsrelevanten und pünktlichkeitsverbessernden Massnahmen im Rahmen des nachgelagerten Betriebsreglementsverfahrens.

Das sind aus der Sicht der AEROSUISSE die Entflechtung der Abflugrouten ab Piste 28, das neue Bisenkonzept mit Starts 16 straight, die Entflechtung des Ostkonzepts sowie die Öffnung der Piste 28 nach 22.00 Uhr. Ebenfalls wichtig für den Verspätungsabbau sind die erweiterte Linkskurve Start 16, die Verlängerungen der Pisten 28 und 32, die Aufhebung des gegenläufigen Betriebs von 06.00 bis 07.00 Uhr, die Absenkung der Minimumhöhe ab Piste 32 sowie zusätzliche Enteisungsplätze. Weiter unterstützt die AEROSUISSE die Möglichkeit des Starts 16 straight bei Nebel als Option im SIL. Die Anpassung der FL80-Regel erachten wir als wichtige Massnahme zur Reduktion von Fluglärm und zur Erhöhung der Sicherheit, indem die Lotsen anbahnende Konflikte taktisch lösen können. Die lärmoptimierten Abflugrouten ab den Pisten 28, 32 und 34 begrünnen wir ebenfalls. Auch können wir dem Vorrang des Drehkreuzbetriebs in der letzten Startwelle zustimmen.

- Die AEROSUISSE stimmt der Erhöhung der Lärmgebühren im Nachtbetrieb zu, wenn damit die Beschaffung leiserer Flugzeuge der neusten Generation gefördert und Starts nach 23.00 Uhr damit reduziert werden. In diesem Zusammenhang betont die AEROSUISSE, dass Gebührenerhöhungen für die Airline tragbar, nicht prohibitiv und mittel- bis langfristig umzusetzen sind. Wesentlich bei der Ausgestaltung ist die angemessene Berücksichtigung des Investitionszyklus der Fluggesellschaften und die Verfügbarkeit lärmgünstiger Flugzeugtypen. Für die AEROSUISSE ist eine Regelung über lenkungswirksame Gebühren einem Verbot vorzuziehen, da sie den Airlines ermöglicht, ihre Flottenerneuerung darauf abzustimmen. Lenkungswirksame Gebühren haben den Vorteil, dass sie den Airlines unternehmerischen Spielraum bei ihrer Flottenerneuerung zugestehen.
- Die AEROSUISSE unterstützt als lärmindernde Massnahme eine komplette Umstellung der Flugverfahren auf RNAV1.
- Die lärmindernde Wirkung der Erhöhung des Anflugwinkels im Endanflug schätzt die AEROSUISSE als gering ein. Erfahrungen haben gezeigt, dass dadurch mehr Durchstarts erfolgen und gewisse Flugzeuge den steileren Anflug nicht fliegen können. Die Sicherheit, die Pünktlichkeit und der Lärm werden damit negativ beeinträchtigt. Hinzu kommt, dass ein Assistenzsystem im Anflug am Flughafen Zürich aufgrund des engen Luftraums und der sich kreuzenden An- und Abflugrouten beschränkt einsetzbar ist.
- Die AEROSUISSE lehnt die im Bericht aufgezeigten Betriebseinschränkungen (mit Ausnahme des Vorrangs des Drehkreuzbetriebs in der letzten Startwelle) ab.

Die Betriebseinschränkungen widersprechen dem Auftrag gemäss Konzession, dem luftfahrtpolitischen Bericht und dem SIL. Einschränkungen des Betriebs sind ein Verstoß gegen die Besitzstandsgarantie gemäss Art. 37u LFG. Hinzu kommt, dass eine Verbesserung der Lärmsituation gemäss den neusten Lärmberechnungen mit anderen Massnahmen erreicht wird. Das heisst, dass Betriebseinschränkungen nicht erforderlich sind und dem Verhältnismässigkeitsprinzip widersprechen. Für die AEROSUISSE ist nachvollziehbar, dass eine Erhöhung der deklarierten Kapazität erst erfolgen darf, wenn die zulässigen Lärmimmissionen eingehalten sind. Gleichzeitig ist es wichtig, punktuelle Kapazitätserhöhungen, die der Verringerung der Verspätungen zugutekommen, zuzulassen. Es ist zentral, dass am grundsätzlichen Kapazitätsziel von 70 Flugbewegungen pro Stunde festgehalten wird. Nur so lässt sich mindestens eingeschränkt die vorhandene bzw. prognostizierte Nachfrage abdecken. Im Rahmen des erwarteten Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums wird damit immerhin ein unterproportionales Verkehrswachstum zugestanden. Wir nehmen zur Kenntnis, dass mit der Festsetzung der Lärmkurve in der zweiten Nachtstunde die Anzahl Landungen reduziert wurden. Die Berechnung erfolgte gestützt auf die Umsetzung der gemäss SIL-Bericht empfohlenen Massnahmen und unter Abwägung aller Interessen, weshalb wir weitergehende Reduzierungen zwecks Aufrechterhaltung der Drehkreuzfunktion ablehnen.

Eine Betriebszeit von 06.00 bis 23.30 Uhr, wobei verspätete Starts und Landungen von 23.00 bis 23.30 Uhr ohne besondere Bewilligung zugelassen sind, ist im Vergleich mit anderen Flughäfen mit Drehkreuzfunktion kurz. Diese Betriebszeiten dürfen keinesfalls weiter gekürzt werden, so wie dies in den letzten 20 Jahren im Umfang von insgesamt zwei Stunden geschehen ist.

Ohne konkurrenzfähige Betriebszeiten kann die Hubairline SWISS kein gut aufeinander abgestimmtes Zusammenspiel von Kurz- und Langstreckenflügen gewährleisten. Ohne dieses Zusammenspiel steht die Funktion als Drehkreuz für den Standort Schweiz auf dem Spiel. Vor diesem Hintergrund unterstützt die AEROSUISSE die Textanpassungen, insbesondere den neuen Hinweis auf die per 1. Januar 2018 in Kraft getretene Besitzstandgarantie im SIL-Objektblatt-Entwurf vom 10. Dezember 2024. Diese Ergänzung ist einerseits erforderlich, um Fehlinterpretationen zu vermeiden und andererseits, um die gemäss Sachplan zugeordnete Funktion eines Drehkreuzes mit Direktflügen zu den wichtigen weltweiten Zentren auszuüben.

Schliesslich betont die AEROSUISSE, dass mit Blick auf die Planung und Einführung von modernen Anflugverfahren skyguide über die notwendigen Ressourcen verfügen muss, um mit den Flughäfen und den Airlines neue Anflugverfahren in Kraft zu setzen. Das gilt insbesondere für den Continuous Descent Approach (CDA), bei dem das Flugzeug mit minimaler Triebwerksleistung sinkt. Dadurch wird Treibstoff eingespart und der Ausstoss von CO2 verringert.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen.

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

Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen