

komitee
weltoffenes zürich

Komitee „Weltoffenes Zürich“, Postfach, 8042 Zürich

Bundesamt für Zivilluftfahrt
SIL Zürich
Postfach
3003 Bern

Zürich, 16. Oktober 2015/ko

Anhörung SIL Teil IIC Objektblatt Zürich

Vorstand:

Martin Naville

(Präsident)

Heinz Eberhard

Dr. Günter Heuberger

Andreas W. Keller

Dr. Thomas O. Koller

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne machen wir vom Recht Gebrauch, uns im Rahmen der öffentlichen Anhörung zum SIL Zürich wie folgt zu äussern.

Ehrenpräsident:

Benno A. Maechler

Legitimation

Mitglieder:

Martin Albers

Christof Domeisen

Dr. Gabriele Gabrielli

Mario F. Galli

Balz Halter

Hans Hess

Dr. Daniel Hunziker

Andreas Koopmann

Urs Kessler

Andrea Kracht

Dr. Karin Lenzlinger

Klaus Lichtenstein

Dr. Christoph Lindenmeyer

Armin Meier

Dr. Johannes Milde

Dr. Dieter Neupert

Yves Robert-Charrue

Rudolf O. Schmid

Bruno Sidler

Franz von Reding

Obwohl eine Stellungnahme im Rahmen einer öffentlichen Anhörung keiner speziellen Legitimation bedarf, unterstreichen wir unser besonderes Interesse, uns zum SIL Zürich zu äussern.

Unsere Organisation setzt sich aus namhaften Unternehmern und Vertretern der obersten Führungsebenen international tätiger Unternehmen zusammen. Unsere Mitglieder tragen Verantwortung für den Erfolg ihrer Unternehmen und damit auch für das finanzielle Auskommen Zehntausender Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Die hervorragende internationale Verkehrsanbindung Zürichs und der Schweiz ist für ihre Unternehmen ein zentraler Erfolgsfaktor, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können.

Allgemeines

Der SIL Zürich stützt sich nicht zuletzt auf den luftfahrtpolitischen Bericht des Bundes (LUPO 16) ab. Die Sicherung der internationalen Erreichbarkeit der Schweiz ist eine zentrale Aufgabe des Bundes. Der Flughafen Zürich als interkontinentales Drehkreuz spielt diesbezüglich eine Schlüsselrolle. Wir unterstützen deshalb ausdrücklich die Feststellung, wonach der Bund kantonale Bedürfnisse hinsichtlich Raumentwicklung berücksichtigt, „soweit die Sicherheitsanforderungen und die Erhaltung der Funktion des Flughafens Raum hierfür offen lassen.“

Betriebsvariante 4-LVP

Die dem SIL Zürich zugrundeliegende Betriebsvariante 4-LVP stützt sich im Wesentlichen auf die Ertüchtigung der Piste 32 für Starts nach Norden, der Piste 28 für Landungen aus Osten und auf die Einführung von Starts nach Süden geradeaus bei besonderen Wetterlagen, namentlich bei Nebel oder Bise. Wir begrüßen die entsprechenden Festsetzungen, insbesondere auch die Feststellung, dass die Verlängerungen der Pisten 28 und 32 effektiv vorzusehen sind.

Wir halten diese Festsetzungen für **nötig**, um die **aktuellen Kapazitätsprobleme** zu lindern. Unter dem Aspekt einer höheren Sicherheitsmarge halten wir sie zudem für sinnvoll. Sie sind aber **nicht hinreichend**, um den **künftigen Kapazitätsbedarf** aus der Nachfrage nach Flugverbindungen zu decken: Die im SIL Zürich vorgesehenen Massnahmen gestatten maximal 70 Bewegungen/h. Ein nachfragegerecht ausgestaltetes System müsste jedoch mindestens 80 Bewegungen/h zulassen.

Dieser Sachverhalt wird im vorliegenden Entwurf von den Verfassern des SIL Zürich sogar offen angesprochen. Damit steht der SIL Zürich eingeständenermassen im Widerspruch zur übergeordneten Zielsetzung des Bundes. Mit dem Hinweis, dass die Kunden bei Kapazitätsengpässen ggf. auf andere Flughäfen ausweichen müssen, wird dieser Widerspruch keinesfalls aufgelöst. Mitarbeitende international tätiger Unternehmen sind darauf angewiesen, ihre Mobilitätsbedürfnisse möglichst effizient befriedigen zu können. Auf andere Flughäfen ausweichen, d.h. umsteigen zu müssen, ist hochgradig ineffizient, beeinträchtigt die internationale Anbindung der Schweiz massiv und schadet damit dem Unternehmensstandort Zürich aber auch der Schweizer Volkswirtschaft als ganzer.

Vor diesem Hintergrund fordern wir, dass der Südstart geradeaus nicht nur bei besonderen Wetterlagen erfolgen kann, sondern auch als ordentliches Verfahren raumplanerisch gesichert wird.
--

Dabei geht es uns ausdrücklich nicht um schieres Mengenwachstum. Es geht vielmehr um die auf lange Sicht zu gewährleistende Hubfunktion des Flughafens Zürich. Nur sie ist geeignet und in der Lage, die von der Wirtschaft nachgefragten interkontinentalen Direktverbindungen in der nötigen Dichte und Qualität bereitzustellen.

Der Hubbetrieb ist unter anderem auf eine ausreichende *Stundenkapazität in der Mittagsspitze* angewiesen. Starts Süden geradeaus würden also in einer Tageszeit stattfinden, die wenig lärmempfindlich ist. Dies fällt umso stärker ins Gewicht, als in den empfindlichen Nachtstunden deutlich weniger Verspätungen abzubauen sind, wenn sie tagsüber erst gar nicht aufgebaut werden.

Betriebszeiten

Die geltenden Betriebszeiten am Flughafen Zürich sind gemessen an internationalen Standards ausgesprochen restriktiv. Der Betrieb als wettbewerbsfähiger Interkontinentalflughafen mit Drehscheibenfunktion wäre mit weiteren Einschränkungen nicht mehr zu gewährleisten.

Wir unterstützen deshalb ausdrücklich, dass die heute geltenden Öffnungszeiten des Flughafens im Sinne einer Anforderung und nicht im Sinne einer Restriktion formuliert sind.

Abflugrouten

Wir unterstützen die im SIL Zürich vorgesehenen Optimierungen bei den Abflugrouten. Auch sie haben eine entlastende Funktion. Sie bringen eine leichte Kapazitätserhöhung sowie einen Sicherheitsgewinn.

Effizienzmassnahmen

Mit der Festsetzung der Umrollung 28 sowie mit den vorgesehenen Schnellabrollwegen kann der Flughafen nicht nur risikoärmer, sondern auch effizienter betrieben werden. Diese Festsetzungen werden ausdrücklich begrüsst.

Rechtssicherheit

Der SIL Zürich definiert mit der Abgrenzungslinie (AGL) klare Interessensgebiete zwischen den Gemeinden im Flughafenumfeld und dem Flughafen bzw. dem Flugbetrieb. Innerhalb dieser Linie haben lärmschutzrechtlich die Bedürfnisse des Flugverkehrs Vorrang, ausserhalb dieser Linie jene der Gemeinden. Diese klare Grenzziehung schafft Rechtssicherheit. Umso wichtiger ist es, dass die AGL grosszügig gezogen werden kann. Nur dann vermag sie tatsächlich auch langfristig Rechtssicherheit herzustellen.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang nochmals auf unsere eingangs gestellte Forderung, wonach der Abflug nach Süden geradeaus raumplanerisch zu sichern sei.

Gerne hoffen wir, dass Sie unsere Ausführungen bei der Weiterentwicklung des SIL Zürich berücksichtigen und verbleiben

mit freundlichen Grüssen

Komitee „Weltoffenes Zürich“

Dr. Thomas O. Koller
Vizepräsident/Geschäftsführung