

Komitee „Weltoffenes Zürich“, Postfach, 8708 Männedorf

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
Zu Händen Bernhard Traber
3003 Bern

Per Mail an: bernhard.traber@bazl.admin.ch

Männedorf, 30. Januar 2025 / asü

Vorstand:
Martin Naville
(Präsident)

Martin Brettenthaler
Andries Diener
Silvan Eberhard
Markus Hutter

Mitglieder:
Martin Albers
Roland Altenburger
Dr. Dieter Bambauer
Dr. Nicolas Bracher
Dr. Beat Brechbühl
Stefan Conrad
Christof Domeisen
Mario F. Galli
Balz Halter
Hans Hess
Patrick Hess
Dr. Günter Heuberger
Dr. Daniel Hunziker
Andreas Juchli
Andreas W. Keller
Dr. Martin Kessler
Urs Kessler

Dr. Thomas O. Koller
Andrea Kracht
Dr. Karin Lenzlinger
Klaus Lichtenstein
Armin Meier
Dr. Dieter Neupert
Andrea Rytz
Rudolf O. Schmid
Yves Serra
Bruno Sidler
Thomas Studhalter
Roi Tavor
Andreas Umbach
Dr. Ole Wiesinger

Stellungnahme Entwurf SIL-Objektblatt Flughafen Zürich

Sehr geehrte Damen und Herren,

Das Komitee Weltoffenes Zürich dankt dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) für die Gelegenheit, zum Entwurf des SIL-Objektblatts Stellung zu nehmen. Seit 1968 setzt sich das Komitee für die internationale Vernetzung des Wirtschaftsstandorts Zürich und optimale Rahmenbedingungen ein. Zu unseren Mitgliedern zählen Unternehmer, Wirtschaftsführer und Vertreter aus Tourismus, Hotellerie und Gesundheitswesen.

Vorbemerkung

Der Flughafen Zürich ist eine zentrale Infrastruktur von nationalem Interesse und zugleich ein entscheidender Motor für die Wirtschaft des Standorts Zürich. Seine Bedeutung erstreckt sich weit über die Region hinaus und umfasst auch den Tourismus, die Forschung und internationale Organisationen.

Der Flughafen Zürich, der einzige Interkontinentalflughafen des Landes, ist für die Schweiz von strategischer Bedeutung. Mit über 30'000 Arbeitsplätzen direkt am Flughafen Zürich und einer jährlichen Wertschöpfung von rund 7 Milliarden Franken leistet er einen unverzichtbaren Beitrag. Gleichzeitig ist der Flughafen das Tor der Schweiz zur Welt, mit Direktverbindungen zu mehr als 200 Destinationen in über 70 Ländern. Die Bedeutung einer stabilen internationalen Anbindung kann nicht hoch genug eingeschätzt werden, da sie eine Grundvoraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Zürich und der gesamten Schweiz ist.

Würdigung der Vorlage

Das SIL-Objektblatt bildet eine wichtige Grundlage, um den Flughafen Zürich zukunftsicher zu gestalten. Es adressiert zentrale Herausforderungen und zeigt gute Ansätze auf, wie der heute wichtige Drehkreuzbetrieb am grössten Landesflughafen der Schweiz langfristig gesichert werden kann. Wir begrüssen die klare Struktur und die Zielorientierung der Vorlage, möchten jedoch folgende Aspekte hervorheben und vertiefen:

Betriebszeiten und Drehkreuzfunktion

Die Beibehaltung der Betriebszeiten (06:00–23:30 Uhr) ist für die Aufrechterhaltung des Drehkreuzbetriebs und der internationalen Erreichbarkeit essenziell. Der Flughafen Zürich ist das einzige interkontinentale Drehkreuz der Schweiz. Jede Einschränkung hätte weitreichende negative Folgen – nicht nur für den Hubcarrier SWISS und andere in der Schweiz beheimatete Fluggesellschaften, sondern für den gesamten Wirtschaftsstandort. Die geplanten Verbesserungen der Rahmenbedingungen müssen sicherstellen, dass die bestehende Konnektivität erhalten bleibt. Andernfalls drohen gravierende Wettbewerbsnachteile für Zürich und die Schweiz. Sehr zu begrüssen ist daher, dass die Bestimmungen zu den Betriebszeiten klarer formuliert werden und dass auf die Besitzstandsgarantie referenziert wird. Damit wird noch expliziter formuliert, was heute schon gilt: Der Flughafen Zürich hat eine Betriebszeit von 6 bis 23.30 Uhr, wobei die letzte halbe Stunde zwischen 23 und 23.30 Uhr ausschliesslich dem Verspätungsabbau dient. Diese klare Formulierung schafft wichtige Rechtssicherheit.

Kapazität und Nachfrage

Die derzeitige Begrenzung auf 66 Flugbewegungen pro Stunde hemmt die Entwicklung des Flughafens und steht einer steigenden Nachfrage nach Langstreckenverbindungen entgegen. Die geplante schrittweise Kapazitätssteigerung zur Abfederung der Nachfragespitzen ist grundsätzlich sinnvoll, muss jedoch beschleunigt werden. Es ist nicht akzeptabel, dass die Umsetzung von Sicherheits- und Pünktlichkeitsmassnahmen sowie auch Kapazitätsmassnahmen durch langwierige Genehmigungsverfahren jahrelang verzögert wird. Hier braucht es klare Vorgaben, um den Entwicklungsstau am Flughafen zu lösen. Ausdrücklich zu begrüssen ist, dass die im SIL-Bericht geprüften Betriebseinschränkungen verworfen werden.

Anreize für Investitionen

Investitionen in moderne, lärmarme Flugzeuge werden durch die aktuelle Lärmkategorisierung nicht ausreichend incentiviert. Dies ist ein eklatantes Problem, da die wirtschaftliche Tragfähigkeit solcher Investitionen für Fluggesellschaften wie SWISS gefährdet wird. Eine Differenzierung, die Fortschritte bei der Lärmminde- rung belohnt, ist dringend notwendig, um die ökologische Modernisierung der Flotten voranzutreiben. Bisher getätigte Investitionen in diesem Bereich gilt es zudem zu

berücksichtigen. Die Verdreifachung der Lärmzuschläge ab 2033 würde kontraproduktiv wirken, da sie den Betrieb von Langstreckenverbindungen massiv erschwert und die internationale Anbindung der Schweiz gefährdet. Jedenfalls müssen bei der Ausgestaltung der Lärmgebühren Investitionszyklen der Fluggesellschaften sowie die Verfügbarkeit lärmgünstiger Flugzeugtypen angemessen berücksichtigt werden.

Forderungen und Empfehlungen

Beschleunigung der Verfahren:

Die langen Genehmigungsprozesse müssen verkürzt werden, um dringend benötigte Sicherheits- und Pünktlichkeitsmassnahmen sowie Kapazitätsmassnahmen zügig umzusetzen.

Effizientere Nutzung der Infrastruktur: Die Flugsicherungsprozesse und -kapazitäten müssen verbessert werden, um eine optimierte Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu gewährleisten.

Stärkung der Drehkreuzfunktion: Die internationale Anbindung der Schweiz darf nicht durch zusätzliche Restriktionen gefährdet werden. Der wirtschaftliche Erfolg des Standorts hängt von einer verlässlichen und leistungsfähigen Luftverkehrsanbindung ab.

Anreize für ökologische Modernisierung: Die Lärmkategorisierung und die Gebührenstruktur müssen überarbeitet werden, um Investitionen in lärmarme Technologien zu fördern und zu belohnen.

Schlussbemerkung

Das Komitee Weltoffenes Zürich ruft das BAZL dazu auf, den Flughafen Zürich als Schlüsselinfrastruktur für die Schweiz zu stärken und gleichzeitig die Balance zwischen Umweltanliegen, wirtschaftlicher Tragbarkeit und internationaler Wettbewerbsfähigkeit zu wahren. Ein starker Flughafen Zürich ist nicht nur ein Standortvorteil, sondern eine unverzichtbare Grundlage für den Erfolg der Schweizer Wirtschaft und Gesellschaft.

Wir danken für die Kenntnisnahme unserer Position und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.



Martin Naville
Präsident



Andreas Schürer
Geschäftsführer