

Komitee „Weltoffenes Zürich“, Postfach, 8708 Männedorf

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Sektion Sachplan und Anlagen
Postfach
3003 Bern

Männedorf, 16. Februar 2026 / asü

Vorstand:
Martin Naville
(Präsident)

Martin Brettenthaler
Andries Diener
Silvan Eberhard
Markus Hutter

Mitglieder:
Martin Albers
Roland Altenburger
Dr. Nicolas Bracher
Dr. Beat Brechbühl
Silvio Büchi
Stefan Conrad
Christof Domeisen
Mario F. Galli
Balz Halter
Hans Hess
Andreas Juchli
Andreas W. Keller
Daniel Kessler
Dr. Martin Kessler
Dr. Thomas O. Koller
Andrea Kracht
Dr. Karin Lenzlinger
Armin Meier
Dr. Dieter Neupert
Andrea Rytz
Dr. Rahul Sahgal
Béatrice Schaeppi
Rudolf O. Schmid
Yves Serra
Bruno Sidler
Franz-Xaver Simmen
Thomas Studhalter
Roi Tavor
Andreas Umbach

Stellungnahme Ergänzenes Betriebsreglement Flughafen Zürich

Sehr geehrte Damen und Herren,

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat die Unterlagen zur Änderung des Betriebsreglements am Flughafen Zürich am 19. Januar 2026 erneut öffentlich aufgelegt. Das Komitee Weltoffenes Zürich nimmt dazu gerne Stellung und dankt dafür, dass die Stimme der Nutzer der Luftfahrt zur Kenntnis genommen wird.

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 Bildung und Forschung und internationale Organisationen.

Der Flughafen Zürich, der einzige Interkontinentalflughafen des Landes, ist für die Schweiz von strategischer Bedeutung. Gerade jüngst hat eine Studie von INFRAS die enorme volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt und insbesondere des Flughafens Zürich unterstrichen und belegt. Am Landesflughafen Zürich (inklusive The Circle) entstehen gemäss der Studie direkt rund 6,9 Milliarden Franken Wertschöpfung jährlich, rund 32'100 Vollzeitstellen sind damit direkt verbunden.

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 Komitee Weltoffenes Zürich begrüsst und unterstützt das Gesuch zur Änderung des Betriebsreglements BR2014/2017 mit Nachdruck. Es ist eine zentrale Voraussetzung, damit...

...die Vorgaben des Bundes im SIL sowie sicherheitsrelevante Empfehlungen umgesetzt werden können,

...dicht besiedelte Wohngebiete entlastet werden,

...und Verspätungen am Abend reduziert werden, was unmittelbar hilft, lärmsensitive Bewegungen in den Nachtstunden zu vermeiden.

Dass diese Anpassungen seit über einem Jahrzehnt pendent sind, ist aus Sicht der Nutzer der Luftfahrt nicht nachvollziehbar. Sicherheitsrelevante und betrieblich notwendige Verbesserungen dürfen nicht im Verfahrensstau stecken bleiben. Gerade weil der Flughafen Zürich als Infrastruktur von nationalem Interesse ist und die internationale Anbindung des Standorts sichert, braucht es hier Tempo und Klarheit.

Ausgangslage:

Seit 2012 bekannte Sicherheitsverbesserungen, jahrelang blockiert

Die Flughafen Zürich AG hat bereits 2013 und 2017 umfassende Anpassungen des Betriebsreglements (BR) eingereicht und zur Genehmigung beantragt, um zwingend notwendige Massnahmen zur Erhöhung der betrieblichen Sicherheit umzusetzen. Seither sind viele Jahre vergangen – Jahre, in denen bekannte Verbesserungen aufgrund langwieriger Verfahren nur teilweise oder gar nicht realisiert werden konnten. Die Sicherheitsrisiken bestehen derweil fort.

Zwar wurde das BR2014 im Jahr 2018 vom BAZL teilweise genehmigt. Doch das Bundesverwaltungsgericht hob diese Teilgenehmigung 2021 grösstenteils auf, mit dem Auftrag, den Nachtlärm im SIL-Objektblatt präziser abzubilden. In der Folge musste auch das Verfahren zum BR2017 sistiert werden. Damit blieb ein verbessertes Betriebsreglement blockiert – obwohl die zugrunde liegenden Massnahmen unbestritten sicherheitsrelevant und betrieblich notwendig sind.

Inzwischen liegt das überarbeitete SIL-Objektblatt vor. Dass das BAZL die Gesuche BR2014 und BR2017 folgerichtig zusammengeführt und erneut öffentlich aufgelegt hat, ist richtig. Nun ist alles vorbereitet, damit die seit über zehn Jahren pendenten Anpassungen endlich umgesetzt werden können.

2. Nutzen und Notwendigkeit: sicherheitsrelevant, betrieblich notwendig, umweltfachlich fundiert

Der Nutzen und die Notwendigkeit der beantragten Änderungen sind aus unserer Sicht klar ausgewiesen. Das Gesuch zeigt überzeugend auf, dass die Massnahmen

sicherheitsrelevant,

betrieblich notwendig

und umweltfachlich fundiert sind.

Die vorliegenden Umweltverträglichkeitsabklärungen (unter anderem die EMPA-Berechnungen) belegen zudem, dass die Änderungen dazu beitragen, die Zahl der Lärmbetroffenen zu senken – insbesondere in den lärmsensiblen Abend- und Nachtstunden.

3. Besonders wichtige Elemente des BR2014/2017

Das Komitee Weltoffenes Zürich unterstützt alle Elemente des BR2014/2017. Hervorzuheben sind insbesondere:

a) Verbesserung der Flugsicherheit durch Entflechtung und Robustheit

Die Entflechtung des Ost- und Südkonzepts, die Optimierung von Abflugrouten sowie die Einführung des neuen Bisenkonzepts reduzieren systemische Risiken, eliminieren kritische Kreuzungspunkte und erhöhen die Stabilität des Gesamtsystems nachweislich.

b) Reduktion der Lärmbelastung – insbesondere in der zweiten Nachtstunde

Die umfangreichen Lärmberechnungen zeigen, dass zentrale Massnahmen – etwa die Entflechtung von Flugrouten, die Anpassung der FL80-Regel oder die Absenkung der Mindesthöhe für vierstrahlige Flugzeuge auf Piste 32 – zu einer spürbaren Abnahme der Lärmbelastung in der zweiten Nachtstunde beitragen. Das ist ein wesentlicher Beitrag zur Erfüllung von Sanierungspflichten.

c) Erhöhung der Betriebsstabilität und Vermeidung von Verspätungen

Mehrere Massnahmen (zum Beispiel Optimierungen der Abflugrouten 28 und 16, das neue Bisenkonzept, flexible Nutzung von Startpisten bei Nebel) dienen dem übergeordneten Ziel, Verspätungen systematisch zu reduzieren. Das hilft doppelt: weniger Unzuverlässigkeit am Tag – und weniger Druck auf die lärmsensible Zeit am Abend.

Die Politik verlangt vom Flughafen und seinen Systempartnern Massnahmen, um Verspätungen (am Abend) zu reduzieren und den Betrieb zu stabilisieren. Es wäre aus Sicht des Komitees Weltoffenes Zürichs inakzeptabel, wenn die nun vorgesehenen Massnahmen torpediert würden oder nicht zügig umgesetzt werden könnten.

d) Konsequente Umsetzung der Vorgaben des SIL

Das Gesuch steht im Einklang mit den aktuellen Festlegungen des SIL und stützt sich auf eine umfassende raumplanerische und umweltrechtliche Grundlage. Damit entsprechen die beantragten Änderungen den bundesrechtlichen Zielsetzungen zur sicheren, effizienten und bedarfsgerechten Entwicklung des Flughafens Zürich.

4. Vertiefung: drei Massnahmen mit besonders hoher Wirkung

Neues Bisenkonzept mit Start auf Piste 16 geradeaus

Das neue Bisenkonzept ist dringend notwendig, weil das heutige Konzept mit Starts auf Piste 10 betrieblich hochkomplex ist und zahlreiche Kreuzungspunkte zwischen Starts und Landungen erzeugt. Dadurch entstehen besonders tiefe Sicherheitsmargen, und die Kapazität bricht an Bisentagen regelmässig ein. Dies destabilisiert den Tagesbetrieb und zieht Verspätungen bis in die Abendstunden, mit entsprechenden Lärmfolgen. Bei Bise ist es heute am Flughafen Zürich, als würde man am Hauptbahnhof Zürich zur Stosszeit mehrere Gleise schliessen – bei gleichbleibendem Fahrplan. Verspätungen sind programmiert. Für einen modernen Flughafen mit einer so hohen (volkswirtschaftlichen) Bedeutung, wie sie das Drehkreuz in Zürich hat, ist das nicht hinnehmbar.

Das neue Konzept beseitigt diese Konflikte, ermöglicht einen stabilen, sicheren Betrieb auch an Bisentagen und reduziert dadurch systematisch die Nachtlärmbelastung, weil sich Flüge deutlich weniger in die späten Stunden verschieben.

Abflugrouten von Piste 16

Die Anpassung der Abflugrouten ist nötig, weil die heutige Routenführung zu Konfliktpunkten mit dem Durchstartkorridor der Piste 14 führt. Die geplante, langgezogene Linkskurve eliminiert diese Konflikte weitgehend: Flugzeuge erreichen früher

die notwendige Höhe, können vertikal separiert geführt werden und kreuzen den Durchstartbereich nur noch einmal. Das stabilisiert den Betrieb, reduziert Verspätungen (insbesondere in der Mittagswelle) und wirkt so auch lärmmindernd in der Nacht.

Entflechtung Abflugrouten ab Piste 28 / Entflechtung Ostkonzept

Die Entflechtung ab Piste 28 ist notwendig, weil sich heute Abflugwege kurz nach dem Abheben wieder zusammenziehen und dadurch grosse Abstände erzwungen werden. Die neue frühe Trennung eliminiert Konfliktpunkte, stabilisiert die Abwicklung in Verkehrsspitzen und verhindert, dass sich Verspätungen in die Nachtstunden verlagern.

Die Entflechtung des Ostkonzepts ist ebenso zentral, weil das heutige System An- und Abflugströme kreuzt und dadurch Sicherheitsmarge und Stabilität beeinträchtigt. Künftig getrennte Verkehrsströme reduzieren die Komplexität, erhöhen die Pünktlichkeit und senken die Zahl von Bewegungen in der 1. und 2. Nachtstunde.

Forderungen und Empfehlungen

Rasche Genehmigung und Umsetzung des BR2014/2017

Angesichts der sicherheitsbezogenen Empfehlungen seit 2012, der bereits ausserordentlich langen Verfahrensdauer und der nun vorliegenden Grundlage im überarbeiteten SIL ist es unabdingbar, dass das Betriebsreglement BR2014/2017 jetzt schnellstmöglich genehmigt wird.

Entzug der aufschiebenden Wirkung bei Beschwerden in zentralen Punkten

Allfällige Beschwerden – insbesondere gegen das neue Bisenkonzept (Starts ab Piste 16 geradeaus bzw. mit Kurvenführung) sowie gegen die erweiterte Linkskurve ab Piste 16 – sollen, wie im Gesuch vorgesehen, keine aufschiebende Wirkung erhalten. Sicherheitsrelevante und lärmmindernde Massnahmen dürfen nicht erneut über Jahre blockiert werden.

Verfahrensbeschleunigung als Grundsatz

Der Fall BR2014/2017 zeigt exemplarisch: Wenn sicherheitsrelevante und betrieblich notwendige Massnahmen mehr als ein Jahrzehnt hängen bleiben, ist das System zu langsam. Wir erwarten vom Bund, dass Verfahren so geführt werden, dass zentrale Verbesserungen in nützlicher Frist realisiert werden können.

Schlussbemerkung

Das Komitee Weltoffenes Zürich unterstreicht: Der Flughafen Zürich muss sich so entwickeln können, dass er auch künftig sicher, verlässlich, pünktlich und wettbewerbsfähig betrieben werden kann. Das liegt im öffentlichen Interesse – bezüglich der Sicherheit, wirtschaftlich und auch lärmpolitisch. Ein weiteres Hinauszögern würde nicht nur die Umsetzung längst erarbeiteter Sicherheitsmassnahmen verzögern, sondern auch die Stabilität des Betriebs und die Reduktion von Nachtlärm weiter blockieren.

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



Martin Naville
Präsident



Andreas Schürer
Geschäftsführer