

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

8. November 2016

SIL Zürich Objektblatt Anpassung (SIL 2)

Sehr geehrte Damen und Herren

economiesuisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten in der Schweiz. Unsere Mitglieder umfassen 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie Einzelunternehmen. Für die Schweiz als Binnenland ist die weltweite Luftverkehrs-anbindung ein wichtiger Standortfaktor für Wirtschaft und Bevölkerung gleichermaßen. Wir erlauben uns daher, zur Anpassung des SIL-Objektblattes für den Flughafen Zürich (SIL 2) wie folgt Stellung zu beziehen.

1. Grundsätzliche Bemerkungen

Eine qualitativ hochstehende internationale Luftverkehrs-anbindung ist ein zentraler Standortfaktor für die Schweiz. Sie verbindet unser stark international ausgerichtetes Land mit den wichtigsten Zentren in Europa und Übersee. Davon profitieren Wirtschaft und Gesellschaft gleichermaßen. Ein dichtes Netz von Direktverbindungen ist für die exportorientierte und international verflochtene Wirtschaft essenziell. Bei Standortentscheidungen von international tätigen Unternehmen ist die direkte, internationale Luftverkehrs-anbindung ein wichtiges Entscheidungskriterium für Ansiedlungen in der Schweiz. Auch für die exportorientierte und auf hochwertige Güter spezialisierte Schweizer Wirtschaft ist die Luftfracht unverzichtbar. Mehr als ein Drittel der wertmässigen Exporte verlassen die Schweiz auf dem Luftweg. Ohne die in Passagierflugzeugen mitfliegende Fracht wäre praktisch keine Langstreckenverbindung rentabel zu betreiben. Auch der Schweizer Tourismus profitiert von einer guten Luftverkehrs-anbindung. Jeder dritte Übernachtungstourist erreicht die Schweiz auf dem Luftweg.

Vor diesem Hintergrund sind die drei Landesflughäfen als Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung einzustufen. Sie stellen eine leistungsfähige Infrastruktur zur Anbindung der Schweiz an die internationalen Zentren zur Verfügung. Der Flughafen Zürich mit seiner Drehscheibenfunktion nimmt für die Luftverkehrs-anbindung der Schweiz eine zentrale Rolle ein, insbesondere im interkontinentalen Direktverkehr. Mit über 160 kontinentalen und interkontinentalen Direktverbindungen ist der Flughafen

Zürich ein unverzichtbares Element für einen international konkurrenzfähigen Wirtschaftsstandort Schweiz.

Die Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen ist in den vergangenen Jahren stetig angewachsen. Über die letzten zehn Jahre betrug das durchschnittliche jährliche Wachstum der Passagierzahlen an den Landesflughäfen rund fünf Prozent. Für den Flughafen Zürich wird erwartet, dass die Passagierzahlen jährlich um mehr als drei Prozent wachsen werden. Die zentrale Herausforderung an den Landesflughäfen besteht heute und morgen darin, das Luftverkehrsangebot entlang der Nachfrage weiterzuentwickeln. Das politische und raumplanerische Korsett, in dem sich die Flughäfen heute bewegen, ist jedoch sehr eng. Die nachfragegerechte Entwicklung der Landesflughäfen ist daher zunehmend eingeschränkt. Am Flughafen Zürich drückt sich dies heute in Kapazitätsengpässen zu Spitzenverkehrsstunden und daraus resultierenden Verspätungen aus. Darunter leidet die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Zürich und schliesslich auch die internationale Erreichbarkeit der Schweiz.

economiesuisse setzt sich für eine Weiterentwicklung der Luftfahrtinfrastrukturen entlang der Nachfrage ein. Dazu müssen sowohl die Infrastruktur als auch die betrieblichen Rahmenbedingungen angepasst werden. Damit auch langfristig eine Entwicklung möglich ist, müssen potenzielle Nutzungskonflikte mit geeigneten raumplanerischen Instrumenten frühzeitig adressiert werden. Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) des Bundes ist ein geeignetes Instrument, um bestehende Herausforderungen anzugehen und eine langfristige Entwicklungsperspektive zu sichern.

2. Bemerkungen zum Anpassungsvorschlag zum SIL Objektblatt Zürich (SIL 2)

Aus Sicht von economiesuisse sollte die Revision des SIL Objektblatts Zürich folgende Ziele erfüllen:

- kurzfristig eine moderate Kapazitätsentwicklung ermöglichen
- die Sicherheit des Flugbetriebs durch Komplexitätsreduktion erhöhen
- den Betrieb optimieren
- eine raumplanerische Sicherung vornehmen, um die langfristige, nachfragegerechte Entwicklungsmöglichkeit des Flughafens Zürich zu gewährleisten

Vor diesem Hintergrund unterstützt economiesuisse die Anpassungsvorschläge im Objektblatt für den Flughafen Zürich. Die vorgeschlagenen Massnahmen reichen jedoch nicht aus, um die im Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrats formulierten Ziele einer guten Luftverkehrsanbindung und der nachfragegerechten Weiterentwicklung des wichtigsten Landesflughafens zu erfüllen.

Mit dem vorliegenden Vorschlag können zwar heutige Probleme gelöst werden, etwa indem durch die reduzierte Komplexität die Sicherheitsmarge ohne Kapazitätsabbau erhöht wird. Damit kann der sicherheitsbedingte Kapazitätsabbau der vergangenen Jahre wieder ausgeglichen werden. Gleichzeitig bietet die vorliegende SIL-Revision aber keine langfristige Entwicklungsperspektive für den Flughafen Zürich, weil eine weitsichtige, raumplanerische Vorsorge gemäss den vorliegenden Verkehrsprognosen fehlt. Angesichts der bereits heute bestehenden Nutzungskonflikte ist dies zu bedauern.

3. Bemerkungen zu einzelnen Punkten des Anpassungsvorschlags

Heutige Betriebszeiten dürfen nicht eingeschränkt werden

economiesuisse begrüsst ausdrücklich die Gewährleistung der heutigen Betriebszeiten am Flughafen Zürich durch den SIL 2. Der Flughafen Zürich verfügt damit im internationalen Vergleich weiterhin über sehr restriktive Öffnungszeiten. Mit der Festlegung von verbindlichen Mindest-Betriebszeiten wird eine für alle Akteure am Flughafen zentrale Planungssicherheit geschaffen, die für einen zukunftsfähigen Hub-Betrieb unerlässlich ist.

Voraussetzungen für eine nachfragegerechte Entwicklung des Flughafens Zürich schaffen

Entgegen den Aussagen und Zielen zur Sicherung der langfristigen Entwicklungsfähigkeit der Flughäfen im Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates, verzichtet er im vorliegenden Objektblattentwurf auf die dafür notwendige raumplanerische Sicherung der langfristigen Nachfrage. Weder werden Lösungen aufgezeigt, wie die bereits heute bestehenden Kapazitätsengpässe zu Spitzenverkehrsstunden entschärft werden können, noch eine Perspektive, wie die langfristige Nachfrage generell befriedigt werden kann. Die langfristige Entwicklung des Flughafens Zürich droht so der einseitigen Interessensabwägung zugunsten der lokalen Siedlungsentwicklung zum Opfer zu fallen. Dies ist nicht im Interesse des Wirtschaftsstandortes Schweiz. Zur langfristigen Befriedigung der Nachfrage muss eine Kapazität von 80 Flugbewegungen pro Stunde in den Spitzenzeiten raumplanerisch gesichert werden. Die „Südstarts geradeaus“ generell während der Mittagsspitze sind eine vielversprechende Möglichkeit zur Entschärfung der bestehenden Engpässe und deshalb in das Objektblatt aufzunehmen. So kann der nötige Handlungsspielraum für eine langfristige, nachfragegerechte Entwicklung des Flughafens Zürich im Interesse des Wirtschaftsstandortes gewährleistet werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Kurt Lanz
Mitglied der Geschäftsleitung

Marcus Hassler
Projektleiter Infrastrukturen