

Zürich braucht Entwicklungsmöglichkeiten!

Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL 2) definiert behördenverbindlich, wie sich der Flughafen Zürich entwickeln kann und darf. Er ist jüngst im Entwurf vorgestellt worden.

Das Wichtigste in Kürze

**SIL: Gut – aber
nicht gut genug**



Wird der SIL 2, so wie er heute als Entwurf vorliegt, vom Bundesrat festgesetzt, ist das „Kleid“ für den Flughafen Zürich zu eng geschnitten. Er kann die ihm zugewiesene Rolle als Interkontinentalflughafen schon sehr bald nicht mehr erfüllen.

Das ist nicht zu verantworten.

- Denn wird dem Flughafen Zürich verwehrt, Verkehrsleistung nachfragegerecht bereitzustellen, bremst das die Entwicklungsfähigkeit unserer international ausgerichteten Schweizer Volkswirtschaft.
- Denn die Eigentümer des Flughafens Zürich (besonders Kanton und Stadt Zürich als Grossaktionäre) haben ein vitales Interesse daran, dass ihr investiertes Kapital vermehrt wird und eine angemessene Rendite abwirft.
- Denn presst der SIL den Flughafen in ein zu enges Kleid, wird der Bund früher oder später nachbessern. Das geht zulasten der Gemeinden. Verzichtet er darauf nachzubessern, geht das zulasten der Schweizer Volkswirtschaft. Kurz: es wird nur Verlierer geben. Das ist in niemandes Interesse!

SIL 2 nachbessern

Die Mittagsspitze ist der betriebliche Flaschenhals des Hubs Zürich. Hier bauen sich die Verspätungen auf, hier zeichnen sich gravierende Kapazitätsengpässe ab.

Der SIL 2 muss nicht nur aktuelle Probleme des Flugbetriebs lösen, sondern auch Entwicklungsmöglichkeiten sichern. Starts nach Süden geradeaus schaffen eine nachfragegerechte Kapazität und unterstützen die Sicherheit des Betriebs. Sie sind deshalb nicht nur für besondere Wetterlagen vorzusehen, sondern als ordentliches Verfahren während der Mittagsspitze raumplanerisch zu sichern.



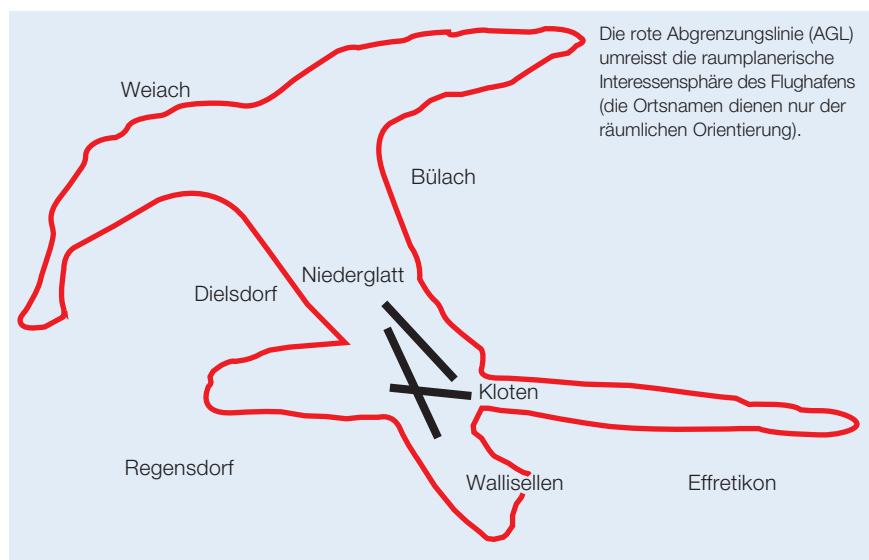
Luftfahrt ist Bundessache

Die Luftfahrt ist von nationalem Interesse. Luftfahrtpolitik ist ein zentrales Element unserer Aussenhandels- und Verkehrspolitik. Gleichwohl ist die Luftfahrt auf Verfassungsebene – anders als beispielsweise die Wanderwege (!) – nicht im Einzelnen geregelt, sondern bloss als Bundessache erwähnt.

Der Bund hat dennoch viele Möglichkeiten, auf die Luftfahrt Einfluss zu nehmen. Strategisch weist der im Februar 2016 durch den Bundesrat verabschiedete Luftfahrtpolitische Bericht (kurz LUPO) den Weg. Zahlreiche Gesetze und Verordnungen, besonders aber der Sachplan Infrastruktur für die Luftfahrt (SIL), konkretisieren die Rahmenbedingungen für die Luftfahrt.

SIL schafft Rechtssicherheit

Der SIL ist ein Instrument der Raumplanung und hat den Zeithorizont einer Menschengeneration. Nebst einem übergeordneten Konzeptteil besteht für jeden Flughafen ein sogenanntes Objektblatt. Darin werden die Interessensphären der Gemeinden (Siedlungsentwicklung) und des Flughafens (Verkehrsentwicklung) abgegrenzt. Der SIL bildet zudem die Grundlage für das Betriebsreglement des Flughafens. SIL und kantonaler Richtplan werden aufeinander abgestimmt. Im Resultat entsteht Rechtssicherheit für alle.



Quelle: Bundesamt für Zivilluftfahrt, 27. September 2016.

Schweiz braucht nachfragegerechte Transportkapazität

Der Flughafen Zürich ist der Interkontinentalflughafen der Schweiz. Er bietet nicht nur vereinzelte Direktverbindungen in andere Kontinente, sondern er stellt der Schweizer Volkswirtschaft ein attraktives, dicht gewobenes Netzwerk zur Verfügung.

Damit stellt der Flughafen Zürich die globale Erreichbarkeit der Schweiz sicher. Er muss diese nicht nur heute, sondern auch für künftige Generationen gewährleisten. Kann er das nicht, schwindet die Konkurrenzfähigkeit unserer Volkswirtschaft. Erhebliche Wohlstandsverluste sind zu befürchten. Der Bund hat deshalb im LUPO festgehalten, dass sich der Flughafen Zürich entlang der Nachfrage entwickeln können soll.

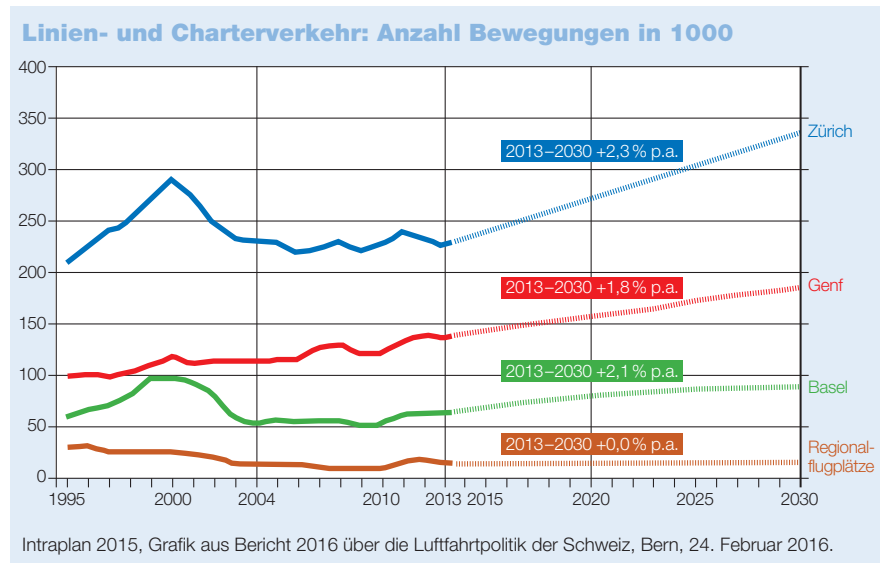
An der Gewährleistung eines nachfragegerechten Entwicklungspotenzials muss sich der SIL 2 für den Flughafen Zürich messen lassen.

SIL 2: Gut für heute – ungenügend für morgen!

Der nun öffentlich aufliegende SIL 2 löst einige Fragen der Gegenwart: Er trägt dazu bei, die Sicherheitsmarge im Flugbetrieb zu erhöhen, die Stabilität der Verkehrsabwicklung zu verbessern und die ärgsten Kapazitätsengpässe zu lindern. Zudem hält er fest, dass die bestehenden Betriebszeiten zu gewährleisten sind. Das alles ist gut für heute – genügt aber nicht für morgen!

Flaschenhals Zürich? Das ist keine Option!

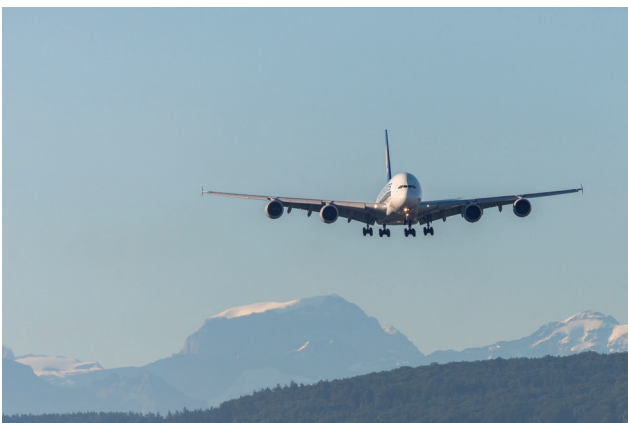
Die 2015 aktualisierte Prognose für den Flugverkehr geht für Zürich bis 2030 von einer Nachfrage aus, die jährlich durchschnittlich um 3,4 Prozent bei den Passagier- und 2,3 Prozent bei den Bewegungszahlen steigt. Der Flughafen Zürich beklagt bereits heute gravierende Engpässe. Geschieht nichts Entscheidendes, müssen bis 2030 jährlich 4 Millionen Passagiere eine Alternative zu Zürich suchen.



Das ist keine Option, denn was so harmlos tönt, bedeutet eine massive Verschlechterung der Standortqualität für international tätige Unternehmen – vom Konzern bis zum KMU. Es bedeutet gravierende Einschränkungen im Tourismus, namentlich im hochwerterschöpfenden Individualtourismus. Und es beeinträchtigt die Wettbewerbsfähigkeit so wichtigen weltweiten Austausch unserer Hochschulen und Forschungsanstalten sowie der Kultureinrichtungen.

Hub-System: Nützlich, wichtig, aber sensibel

Der Flughafen Zürich wird als Hub betrieben: Flugzeuge aus Übersee landen in Zürich. Ein Teil der Passagiere steigt um auf die Kurzstrecke, der Rest reist in die Schweiz ein. Umgekehrt treffen Flüge aus Europa in Zürich ein. Ein Teil der Passagiere reist in unser Land ein, ein Teil steigt um und fliegt eine Destination auf einem anderen Kontinent an. Dieses Ankommen – Umsteigen – Weiterfliegen geschieht in Wellen. Nur so können die Anschlüsse schlank gestaltet werden.



Der Hub: Die Langstrecke kommt in Zürich an. Ein Teil der Passagiere steigt um und reist wenig später bereits weiter nach europäischen Zielorten.

Hub schafft Erreichbarkeit

Das Hub-System ermöglicht es, viele interkontinentale Destinationen zu bedienen und ein dichtes europäisches Netz zu betreiben. Würde Zürich nicht als Hub betrieben, könnten statt der heute knapp 50 nur noch 4 oder 5 (!) Interkontinental-Destinationen direkt bedient werden.

System ist sensibel

Das Hub-System ist aber auch sensibel. Verspäten sich nur wenige Anschlussflüge in solchen Wellen, gerät das ganze System aus den Fugen. Das ist ärgerlich für die Passagiere und teuer für die Fluggesellschaften. Schlimmer noch: Damit das System wieder „in die Gänge“ kommt, müssen die Verspätungen gleichentags wieder abgebaut werden. Das zieht sich in die Nacht hinein, was die Anwohner völlig unnötig belastet.

Stundenkapazität in den Tagesspitzen anheben!

Komplexe Verfahren drücken Kapazität

Wegen des Pistensystems kreuzen sich die Flugzeuge nicht nur am Boden. Auch die An- und Abflugrouten kreuzen sich mehrfach. Das führt zu komplexen Verfahren. Komplexe Verfahren brauchen eine hohe Sicherheitsmarge. Und hohe Sicherheitsmargen drücken auf die Kapazität! Dies betrifft vor allem die Mittagsspitze.

Der SIL 2 bringt zwar Verbesserungen. Er erlaubt in den Tagesspitzen 70 Bewegungen pro Stunde (heute: 66) und sorgt dafür, dass diese Kapazität mit Starts nach Süden geradeaus auch bei Bisen- oder Nebellagen bereitgestellt werden kann. Um der Nachfrageentwicklung folgen zu können, ist in den Tagesspitzen jedoch eine Kapazität von 80 Bewegungen notwendig. Das entspricht in etwa der heutigen Kapazität des Flughafens Kopenhagen! Paris oder Amsterdam schaffen hundert oder mehr Bewegungen pro Stunde.



„Rush hour“ um die Mittagszeit.

Mittagsspitze: Stundenkapazität anheben

Kann dieser Engpass nicht beseitigt werden, wird er sich zu einem gravierenden Wettbewerbsnachteil ausweiten. Mittelfristig muss deshalb Kapazität geschaffen werden. Starts nach Süden geradeaus entflechten An- und Abflugrouten. Sie machen das System weniger anfällig, erhöhen die Sicherheitsmarge und verbessern die Stundenkapazität. Sie sind im SIL 2 deshalb nicht nur für schwierige Wetterlagen, sondern als ordentliches Verfahren während der Mittagsspitze raumplanerisch zu sichern.

Feststellungen

- Der SIL 2 löst für den Flughafen Zürich betriebliche Probleme, die sich in der Vergangenheit aufgestaut haben.
- Der SIL 2 bringt einen bescheidenen Kapazitätzuwachs für die unmittelbare Gegenwart, einen stabileren Betrieb bei schwierigen Wetterlagen und eine höhere Sicherheitsmarge.
- Der SIL 2 löst jedoch ein zentrales Problem nicht: Er ist nicht geeignet, die Nachfrage nach Transportleistungen auf mittlere Sicht zu befriedigen.

Forderung

Der SIL 2 muss für den Flugbetrieb Entwicklungsmöglichkeiten garantieren. Nicht heute, aber bald schon muss mehr Kapazität zur Verfügung stehen. Starts nach Süden geradeaus schaffen diese Kapazität. Sie sind als ordentliches Verfahren während der Mittagsspitze raumplanerisch zu sichern.

Wir haben gehandelt

Der SIL 2 für Zürich liegt seit dem 30. September öffentlich auf. Zeitlich abgestuft, können sich Private, Gemeinden, Nachbarkantone und Deutschland bis 27. Januar 2017 zum SIL Objektblatt für den Flughafen Zürich äussern.

Das Komitee „Weltoffenes Zürich“ hat die dargelegte Position im Rahmen der öffentlichen Anhörung beim Bundesamt für Zivilluftfahrt fristgerecht und mit Nachdruck eingebracht.

Verfasser:

Dr. Thomas O. Koller, Zürich, November 2016.
Abdruck, auch auszugsweise, unter Quellenangabe gestattet.

Quellen:

- SIL Teil IIC Objektblatt Zürich, Entwurf für die Anhörung der Behörden und die Mitwirkung der Bevölkerung, 26.09.2016.
- Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz, Bern, 24. Februar 2016.
- Medienkonferenz 27. September 2016: Anpassung SIL-Objektblatt Flughafen Zürich (SIL 2), Christian Hegner, Direktor Bundesamt für Zivilluftfahrt.

Bildmaterial:

Foto Frontseite: © FZAG
Fotos innen: © Thomas O. Koller

Das Komitee «Weltoffenes Zürich»

Vorstand:

Martin Naville (Präsident), Heinz Eberhard, Dr. Günter Heuberger, Andreas W. Keller, Dr. Thomas O. Koller.

Ehrenpräsident:

Benno A. Maechler.

Mitglieder:

Martin Albers, Christof Domeisen, Dr. Gabriele Gabrielli, Mario F. Galli, Balz Halter, Hans Hess, Dr. Daniel Hunziker, Urs Kessler, Andreas Koopmann, Andrea Kracht, Dr. Karin Lenziinger, Klaus Lichtenstein, Dr. Christoph Lindenmeyer, Armin Meier, Dr. Dieter Neupert, Yves Robert-Charrue, Rudolf O. Schmid, Bruno Sidler, Andreas Umbach, Franz von Reding.

Geschäftsstelle:

c/o vector communications AG, Weinbergstrasse 131, Postfach, 8042 Zürich
Tel.: +41 43 299 66 11, Fax: +41 43 299 66 12
kontakt@weltoffenes-zuerich.ch

www.weltoffenes-zuerich.ch
www.facebook.com/WeltoffenesZuerich

Bankverbindung/Gönnerbeiträge:

IBAN: CH44 0483 5048 1883 0100 0

MWST-Nr.:

CHE-159.146.486 MWST