

34 | Politikbrief

Frühling 2017



Editorial



Geschätzte Leserinnen und Leser

Im Jahr 2016 flogen erstmals mehr als 27 Millionen Passagiere über den Flughafen Zürich, was einer Zunahme von 5.3% im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Die Anzahl der Flugbewegungen stieg gegenüber 2015 um 1.5% auf 269'160, das Luftfrachtvolumen um 5.3% auf 433'577 Tonnen. Dies ist Ausdruck für die kontinuierliche Steigerung der Nachfrage nach Flugreisen und Luftfrachttransporten. Für mich als COO und Flugplatzleiter steht dabei im Vordergrund, eine nachhaltige Entwicklung sicherzustellen und damit auch künftig einen sicheren und pünktlichen Flughafenbetrieb zu ermöglichen.

Das Pistensystem des Flughafens Zürich weist bereits heute in den Spitzenzeiten Kapazitätsengpässe auf. Diese werden sich verstärken, wenn sich der Flughafen nicht gemäss der steigenden Nachfrage weiterentwickeln kann. Die Flughafen Zürich AG, Skyguide und SWISS unternehmen grösste Anstrengungen im technischen, betrieblichen und aviatischen Bereich, um die heute bestehenden Kapazitätsengpässe zu mindern und die Pünktlichkeit der Flüge zu verbessern. Mittel- bis langfristig können diese Engpässe jedoch nur mit Hilfe von adäquaten politischen Rahmenbedingungen nachhaltig eliminiert werden.

Das vergangene Jahr stimmt mich diesbezüglich verhalten optimistisch, hat doch der Bund im Februar 2016 mit seinem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz die aktuelle Lage der Schweizer Zivilluftfahrt treffend analysiert. Auch skizziert er darin Lösungsansätze, um die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt zu stärken. Diese müssen nun jedoch ohne Verzögerungen in konkrete Massnahmen übertragen und diese dann im Rahmen der Gesetzgebung und der Sachplanung umgesetzt werden.

Ein wichtiges Instrument im Hinblick auf die Eliminierung der Kapazitätsengpässe ist der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL). Im SIL-Objektblatt, das den Rahmen für den Betrieb und die Infrastruktur des Flughafens festlegt, müssen verbindliche Leistungs- und Kapazitätsziele definiert werden. Die vom Bund im Objektblatt-Entwurf vorgeschlagenen Änderungen sind ein Kompromiss, welcher aktuelle betriebliche Probleme löst, und die Sicherheitsmarge sowie die Pünktlichkeit verbessern. Aufgrund der langen Verfahrensdauern ist es erforderlich, dass schnellstmöglich die Weichen für die künftige Weiterentwicklung des Flughafendrehkreuzes Zürich gestellt werden. Deshalb sind jetzt zeitnah mindestens die vorgesehenen Anpassungen im SIL-Objektblatt vom Bundesrat festzusetzen.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Stefan Conrad
Chief Operation Officer

Inhalt

Editorial

Betriebliche und technische Massnahmen verbessern Pünktlichkeit

Ehrgeizige Ziele für den Klimaschutz

Gastbeitrag: Dr. Christoph Franz, Verwaltungsratspräsident Roche Holding AG

Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz umsetzen

Anpassungen im SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich

Flughafenglossar: Umweltschutzgesetz und Lärmschutz-Verordnung

Verkehrstatistik

Betriebliche und technische Massnahmen verbessern Pünktlichkeit

Kapazitätseinschränkungen zur Erhöhung der Sicherheitsmarge sowie politisch motivierte Einschränkungen der An- und Abflugverfahren haben die Pünktlichkeit am einzigen interkontinentalen Luftverkehrsdrehkreuz der Schweiz verschlechtert. Die Flughafen Zürich AG und ihre Partner haben gemeinsam ein abgestimmtes Massnahmenpaket ergriffen, um die Verspätungen zu reduzieren. Langfristig kann jedoch ein stabiler und pünktlicher Flugbetrieb bei steigenden Passagierzahlen nur dann gewährleistet werden, wenn neben den betrieblichen und technischen Anpassungen auch die politischen Rahmenbedingungen die Erweiterung der Kapazitäten in den Spitzenzeiten ermöglichen.

Der Flughafen Zürich ist das bedeutendste Luftverkehrsdrehkreuz der Schweiz und zeichnet sich durch ein dichtes Netz von Langstreckenflügen aus. Das für den aussenhandelsorientierten Wirtschaftsstandort Schweiz bedeutende Interkontinental-Langstreckennetz kann nur mit einer ausreichenden Anzahl von Transferpassagieren rentabel aufrechterhalten werden. Mit Hilfe eines sogenannten Wellensystems sind die ankommenden und abfliegenden Flüge so aufeinander abgestimmt, dass die angebotenen Umsteigebeziehungen garantiert werden können. Eine starke Konzentration von An- und Abflugslots in den Spitzenzeiten ist deshalb ein unverzichtbarer Bestandteil des Hub-Systems. Sie ist jedoch auch Grund für Verspätungen, wenn in den Spitzenzeiten nicht genügend Kapazität zur Verfügung steht.

Kapazitätseinschränkungen durch An- und Abflugbeschränkungen

Aufgrund umgesetzter Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheitsmarge und als

Folge von politisch motivierten An- und Abflugbeschränkungen wurden die Kapazitäten am Flughafen Zürich sukzessive reduziert. Zudem wurde das Pisten-system am Flughafen Zürich seit dem Jahr 1976 nicht verändert, während die Anzahl Passagiere in diesem Zeitraum von 6.8 Millionen auf 27.7 Millionen angestiegen ist und sich somit vervierfacht hat. Darunter leidet, insbesondere in den hochfrequentierten Spitzenzeiten, die Pünktlichkeit – ein wichtiges Qualitätsmerkmal des Flughafens Zürich. Verspätungen in den Morgenstunden wirken sich negativ auf den Flugbetrieb während des Tages aus und ziehen sich oft bis in die Abendstunden hin.

Wirksames Massnahmenpaket, um Pünktlichkeit zu verbessern

Um die Pünktlichkeit der An- und Abflüge am Flughafen zu erhöhen, haben die Flughafen Zürich AG, die Fluggesellschaft SWISS und die Schweizer Flugsicherung Skyguide ein aufeinander abgestimmtes Paket von betrieblichen und technischen Massnahmen ergriffen:

- Um die hohe Konzentration von Flugbewegungen in den Spitzenzeiten zu entschärfen, wurde der Flugplan optimiert und einzelne Starts zeitlich verlegt. So konnte die Spitzenbelastung geglättet und die Pünktlichkeit der An- und Abflüge in den Morgen-, Mittags- und Abendwellen deutlich verbessert werden.
- Durch den Betrieb von zwei Startpisten in der Hauptstartphase und dem Verzicht auf Landungen an Wochenenden von 7.00 bis 7.30 Uhr konnte die Kapazität für startende Flugzeuge in diesen Zeiten signifikant erhöht werden.
- Mit der Installation eines neuen Instrumentenlandesystems (ILS) ist es gelungen, die Staffelung bei den Anflügen von Norden auf Piste 14 bei Nebel zu reduzieren. Durch diese Massnahme konnten die Verspätungen bei Nebel gesenkt werden.



Flughafen Zürich AG, SWISS und Skyguide ergreifen Massnahmen, um die Pünktlichkeit zu verbessern.



Bereits heute Kapazitätsengpässe in den Spitzenzeiten.

- Die Reduktion der Slots für die General und Business Aviation in den Spitzenzeiten führt zu einer noch klareren Priorität des Linien- und Charter-Verkehrs.
- Flugzeuge, die auf der Piste 16 nach Süden starten und dann in einer Linkskurve abdrehen, stören den Anflugverkehr auf der Piste 14, insbesondere wenn sie nach Westen weiterfliegen. Durch Sperrung der Westroute im Sommerflugplan im Zeitraum von 10.30 bis 12.00 Uhr konnte die Pünktlichkeit deutlich verbessert werden.
- Schliesslich konnte durch EDV-Anpassungen das Vorfeldsteuerungssystem optimiert werden. Dadurch stehen mehr Flugzeuge bereit zum Start, und die Piste 28 kann in Spitzenzeiten effizienter genutzt werden.

es ermöglichen, die Kapazität so zu erweitern, dass die künftige Nachfrage nach Flugreisen sicher und effizient bewältigt werden kann und sich die Passagiere auch in den nächsten Jahren auf einen pünktlichen Flugbetrieb am wichtigsten Luftverkehrskreuz der Schweiz verlassen können. Ein erster wichtiger Schritt ist die zeitnahe Festsetzung der vom Bund vorgeschlagenen Anpassungen im Objektblatt des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) für den Flughafen Zürich. Anschliessend sind die Kapazitäten in den Spitzenzeiten mit den entsprechenden Änderungen des Betriebsreglements anzupassen.

Langfristig Kapazität in den Spitzenzeiten anpassen

Mit diesen Massnahmen konnten die Flughafen Zürich AG, SWISS und Skyguide die signifikantesten Verspätungen reduzieren. Weitere Massnahmen werden laufend geprüft. Mittel- bis langfristig ist der Flughafen Zürich jedoch auf politische Rahmenbedingungen angewiesen, welche

Ehrgeizige Ziele für den Klimaschutz

Beim Klimaschutz zählt der Flughafen Zürich zu den Vorreitern seiner Branche. Seit dem Jahr 1991 konnte der CO₂-Ausstoss der Flughafen Zürich AG um mehr als 40 % reduziert werden. Mit den Klimaschutzzielen wird bis 2030 eine weitere Reduktion angestrebt.

Der erste Schritt zum Klimaschutz am Flughafen ist die Erstellung eines vollständigen Inventars über alle Quellen von Kohlendioxid (CO₂). CO₂ fällt am Flughafen als einziges der Klimagase in relevanten Mengen an. Das Inventar lässt sich in zwei Einflussbereiche gliedern: Der erste wird von der Flughafen Zürich AG direkt beeinflusst und umfasst z.B. Fahrzeuge, Wärmeversorgung und Strom der Flughafen Zürich AG. Der zweite umfasst die übrigen Flughafenquellen, zu welchen die Bodenabfertigungsfahrzeuge und die Flugzeuge zählen.

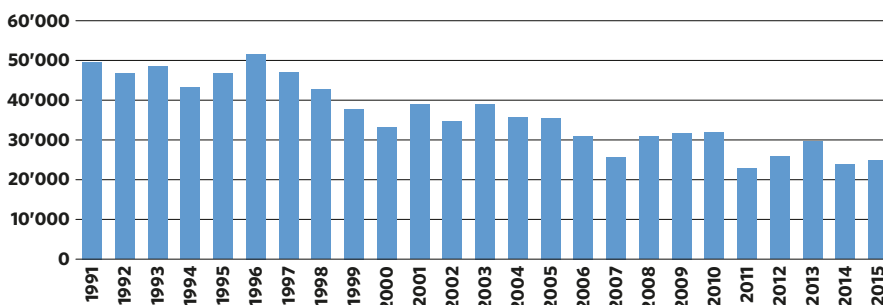
Flughafen Zürich AG senkt ihren CO₂-Ausstoss kontinuierlich

Für ihren direkten Einflussbereich hat sich die Flughafen Zürich AG freiwillig ehrgeizige Ziele gesetzt. Diese geben bis ins Jahr 2020 einen maximalen jährlichen CO₂-Ausstoss von 30'000 Tonnen vor, bis ins Jahr 2030 einen solchen von höchstens 20'000 Tonnen. Mit heute rund 26'000 Tonnen pro Jahr ist die Flughafen Zürich AG auf Kurs, die Ziele erfüllen zu können. Im Vergleich mit 1991 wurden die Emissionen bereits um mehr als 40 % gesenkt (vgl. Diagramm).

ICAO definiert weltweite Klimaziele für den Luftverkehr

Die Mitgliedsstaaten der UN-Zivilluftfahrtorganisation ICAO haben sich im Oktober 2016 auf verbindliche CO₂-Ziele geeinigt und die Einführung des «Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation» (CORSIA) beschlossen. 66 Staaten – darunter die Schweiz, 43 weitere europäische Staaten, die USA, China und Japan – haben sich bereits zur Teilnahme an CORSIA verpflichtet. So soll der Luftverkehr ab 2021 trotz stark steigender Nachfrage CO₂-neutral wachsen und damit einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Tonnen CO₂-Emissionen Flughafen Zürich AG pro Jahr



Modernisierung des Gebäudebestands wesentlich für Klimaschutz

Die grösste Wirkung in Bezug auf den Klimaschutz wird über die Reduktion des Wärmebedarfs erreicht. Die Sanierung und der energieoptimierte Neubau von Gebäuden einerseits sowie der gezielte Ersatz von Heizöl durch den CO₂ ärmsten fossilen Energieträger Erdgas brachten bereits wesentliche CO₂-Einsparungen und sind für 90 % der bisherigen Reduktion des CO₂-Ausstosses der Flughafen Zürich AG verantwortlich. Der klimaoptimierte Ersatz der Fahrzeugflotte sowie der Einsatz von Technologien für erneuerbare Energien, wie Erdwärme oder Sonne, tragen ebenfalls zur Reduktion des CO₂-Ausstosses bei.

Reduzieren der klimarelevanten Gase durch Betriebsoptimierungen

Die Entscheide der Flughafen Zürich AG als Betreiberin der Flughafeninfrastrukturen haben auch Auswirkungen auf zentrale Prozesse ihrer Flughafenpartner. Gemeinsam mit ihnen arbeitet die Flughafen Zürich AG kontinuierlich daran, die Abläufe im Lande- und Startzyklus der Flugzeuge effizient zu gestalten und, zum Beispiel durch intelligente Nutzung der Infrastruktur, zu optimieren. Durch die Verringerung von Wartezeiten und die Verkürzung der Wege für die Flugzeuge kann die Laufzeit der Triebwerke verkürzt und somit der CO₂-Ausstoss ebenfalls gesenkt werden.

Fortschritte durch unabhängiges Klimaschutzprogramm kontrolliert

Für die Anstrengungen im Bereich des Klimaschutzes ist der Flughafen Zürich für das internationale Programm «Airport Carbon Accreditation» akkreditiert. Dieses vom europäischen Flughafenverband ACI Europe initiierte, unabhängige Programm bestätigt die Qualität des CO₂-Inventars und die kontinuierlichen Fortschritte in der CO₂-Reduktion am Flughafen Zürich. Die Flughafen Zürich AG nimmt den Klimaschutz sehr ernst und arbeitet mit hohem Einsatz daran, ihre ehrgeizigen Klimaschutzziele zu erreichen. Weitere Informationen finden Sie unter www.flughafen-zuerich.ch/umweltschutz sowie www.airportcarbonaccreditation.org.

Gastbeitrag

Schweizer Luftfahrt – lebenswichtig!

Dr. Christoph Franz

Immer wenn ein neues Medikament das «grüne Licht» einer Gesundheitsbehörde erhält, muss es bei Roche sehr schnell gehen. Denn viele schwer kranke Patientinnen und Patienten warten dringend auf diese Therapien.

So auch bei einem Medikament gegen eine bestimmte Form von Krebs, das unlängst im Roche Innovation Center in Schlieren erforscht und entwickelt wurde. An dieser Krebsart sterben jährlich weltweit über 70'000 Menschen. Als das Medikament vor rund drei Jahren die Zulassung für die USA erhielt, konnten die ersten Fläschchen mit dem Wirkstoff binnen Stunden fertig verpackt, qualitätskontrolliert und am folgenden Morgen über den Flughafen Zürich nach Chicago ausgeflogen werden. Wenig später standen sie den ersten Patienten in den USA zur Verfügung. Inzwischen liefern wir dieses Medikament per Luftfracht in zahlreiche Länder auf fünf Kontinenten.

All dies wäre ohne die Schweizer Luftfahrt nicht möglich. Sie ist – im wörtlichen Sinne – lebenswichtig, wenn man hochwertige und oft auch temperaturempfindliche Produkte, wie biologisch hergestellte Medikamente, schnell und zuverlässig in alle Welt bringen will. Pharmazeutika machen heute bereits 45 % aller Schweizer Exporte aus.

Aber auch andere Branchen sind stark auf die Luftfahrt angewiesen: Rund die Hälfte aller Exporte nach Wert verlassen die Schweiz via Luft – mit langfristig steigender Tendenz. Eine Befragung der Hochschule St. Gallen zeigt, dass die Anbindung an internationale Luftfrachtnetze Grundvoraussetzung für einen Grossteil der hiesigen Wirtschaft ist. Auch der Flugpassagierverkehr – die Möglichkeit, privat wie geschäftlich mobil zu sein – bleibt für die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Schweiz zentral.

Umso alarmierender ist, dass die Landesflughäfen bereits heute ihre Kapazitätsgrenzen erreichen: Engpässe und Verzögerungen sind an der Tagesordnung. Bei der Luftfracht hat sich die Schweiz leider schon seit Jahren aus dem globalen Wachstum ausgeklinkt. Auch Roche muss zunehmend Lieferungen über andere europäische Flughäfen abwickeln.

Wir schätzen die Qualität der Airlines, Logistikdienstleister und Flughafenbetreiber hierzulande sehr. Doch gerade eine so zentrale Infrastruktur wie die Luftfahrt muss ständig modernisiert und bedarfsgerecht erweitert werden können. Wichtige Gründe hierfür sind neben der steigenden Nachfrage auch die wachsenden Möglichkeiten und Anforderungen des temperaturegeführten Transports und der Verfolgbarkeit der Produkte.

Bei Roche arbeiten wir bereits an der nächsten Generation von Therapien gegen Krebs und andere schwere Krankheiten. So bleibt zu hoffen, dass die flexible, schnelle Neueinführung eines Medikaments auch in Zukunft noch oft über das Schweizer Luftfrachtnetz gelingen wird.

Dr. Christoph Franz

Verwaltungsratspräsident
Roche Holding AG

Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz umsetzen

Die Flughafen Zürich AG begrüsst die im Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz vom Bundesrat erarbeiteten Leitlinien, welche zum Ziel haben, die Luftfahrt zu stärken. Insbesondere die Behebung der Kapazitätsengpässe an den Landesflughäfen, die Angleichung der Lärmgrenzwerte der Verkehrsträger und die Übernahme von hoheitlichen Sicherheitskosten durch die öffentliche Hand sind bedeutend für die nachfragegerechte Weiterentwicklung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Zürich. Dafür sind nun zeitnah Massnahmen zu definieren und wo nötig, die Gesetzgebung anzupassen.

Im Februar 2016 hat der Bundesrat seinen Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (LUPO) verabschiedet und darin treffend die aktuellen Herausforderungen der Schweizer Luftfahrt analysiert. Die Flughafen Zürich AG begrüsst die im LUPO aufgezeigten Schlussfolgerungen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt und erwartet, dass diesen Schlussfolgerungen konkrete Massnahmen folgen und diese zeitnah umgesetzt werden. Nachfolgend werden drei für das einzige Luftverkehrsdrehkreuz der Schweiz relevante Themen erläutert.

Kapazitätsengpässe am Flughafen Zürich beseitigen

Die Flughafen Zürich AG begrüsst insbesondere, dass der Bund dem Interkontinentaldrehkreuz am Flughafen Zürich eine herausragende Bedeutung für die Schweiz zuschreibt und dass er anerkennt, dass die beiden Flughäfen Zürich und Genf bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Die Flughafen Zürich AG begrüsst zudem die Empfehlung des Bundesrats, die Kapazitäten der Landesflughäfen auf längere Sicht auch mit baulichen Massnahmen zu steigern. Um dieses Problem zu lösen, sind nun im Objektblatt des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) für den Flughafen Zürich durch den Bundesrat verbindliche Leistungs- und Kapazitätsziele festzusetzen, welche es dem Flughafen

ermöglichen, langfristig die prognostizierte Nachfrage zu bewältigen (vgl. auch Beitrag SIL).

Lärmgrenzwerte der Verkehrsträger angleichen

Der Bundesrat zeigt in seinem LUPO auf, dass die Berechnung des Nachtfluglärms für die Luftfahrt anders ermittelt wird als für Strasse und Schiene. Für die Nachtstunden ab 22 Uhr werden beim Luftverkehr gesonderte Berechnungen durchgeführt. Es zeige sich, dass bereits geringe Veränderungen der Flugbewegungen in diesen Stunden zu grossen Schwankungen der Lärmbelastungskurven führen, was für eine verlässliche Raumplanung eine grosse Herausforderung darstelle. Vor dem Hintergrund, dass die Flugzeuge aufgrund des technologischen Fortschritts heute deutlich lärmgünstiger sind als vor 20 Jahren und die Überschreitungen der Lärmgrenzwerte in der Schweiz trotz des starken Wachstums des Luftverkehrs seit 1980 tagsüber insgesamt abgenommen haben, fordert die Flughafen Zürich AG, die unterschiedlichen Lärmgrenzwerte der verschiedenen Verkehrsträger anzugleichen. Zudem erachtet es die Flughafen Zürich AG als unerlässlich, dass bei der Festsetzung von Grenzwerten für alle Verkehrsträger gleiche Tag- und Nachtzeiten gelten.

Finanzierung der Kosten für hoheitliche Sicherheitsmassnahmen durch den Bund

Ein drittes wichtiges Thema betrifft die Übernahme von hoheitlichen Sicherheitskosten durch den Bund. Bei der polizeilichen Patrouillentätigkeit an Landesflughäfen handelt es sich um eine hoheitliche Aufgabe. Sie dient dem Schutz des Staates und seiner Bevölkerung. Es ist nicht sachgerecht, dass die Flughäfen weiterhin für die Kosten dieser Massnahme aufkommen müssen. Die Flughafen Zürich AG begrüsst deshalb die Schlussfolgerung des Bundes zu prüfen, inwieweit die Kosten für die polizeiliche Patrouillentätigkeit an Landesflughäfen von der öffentlichen Hand zu tragen sind. Eine solche Prüfung war bereits Empfehlung des LUPO 2004 und steht somit seit mehr als zwölf Jahren auf der politischen Agenda. Die Flughafen Zürich AG erwartet, dass diese Prüfung nun zeitnah vorgenommen wird und eine Übernahme der hoheitlichen Sicherheitskosten durch den Bund baldmöglichst erfolgt.

Der Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz ist auf der Website des BAZL publiziert: <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/politik/luftfahrtpolitik/luftfahrtpolitischer-bericht.html>



Anpassungen im SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich

Der Flughafen Zürich hat eine herausragende Bedeutung für die Schweiz. Schon heute bestehen in den Spitzenzeiten Kapazitätsengpässe, welche sich in den nächsten Jahren weiter verschärfen werden. Die Flughafen Zürich AG begrüsst deshalb die im SIL-Objektblattentwurf vorgeschlagenen Anpassungen, welche die dringendsten betrieblichen Probleme lösen und somit die Sicherheit und Pünktlichkeit verbessern. Diese Änderungen sind zeitnah festzusetzen. Der Objektblattentwurf unterlässt es leider, die vom Bund prognostizierte langfristige Nachfrage am Flughafen Zürich raumplanerisch zu sichern.

Der Bundesrat anerkennt in seinem Bericht über die Luftfahrtpolitik die herausragende Bedeutung des Flughafens Zürich für die Schweiz. Ein dichtes Netz von Direktflügen gewährleistet die Anbindung der aussenhandelsorientierten Schweiz an die wichtigsten Metropolen der Welt. Für Touristen aus aller Welt ist er das zentrale Eingangstor in die Schweiz. Der Bundesrat fordert in seinem Bericht treffend, dass der bedeutendste Landesflughafen der Schweiz seine Rolle als eine der europäischen Drehscheiben des globalen Luftverkehrs auch in Zukunft wahrnehmen können muss. Hierfür ist er auf günstige Rahmenbedingungen angewiesen, die unter anderem im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) festgesetzt werden.

Pistensystem seit 1976 unverändert

Im Jahr 2016 flogen mehr als 27 Millionen Passagiere über den Flughafen Zürich, was einer Steigerung von 5.3% im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Seit dem Jahr 1976 wurde das Pistensystem trotz einer Vervierfachung der Passagierzahl und einer Steigerung der Flugbewegungen um das Zweieinhalbfache nicht verändert. So kommt es denn in Spitzenzeiten auch heute schon zu Kapazitätsengpässen. Gemäss allen verfügbaren Studien zur Nachfrage nach Flugverkehrsleistungen ist zu erwarten, dass die Nachfrage nach Flugreisen auch in den nächsten Jahren überdurchschnittlich stark zunehmen und zur Verschärfung der Kapazitätsengpässe führen wird.

Anpassungen im SIL-Objektblatt lösen dringende aktuelle Probleme

Die im aktuellen, vom Bundesrat im letzten Herbst in die öffentliche Auflage gegebenen SIL-Objektblattentwurf vorgeschlagenen Anpassungen lösen dringende betriebliche Probleme und leisten somit einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheitsmarge und zur Verbesserung der Pünktlichkeit des Flugbetriebs. Die



Flughafen Zürich AG begrüsst deshalb die vorgeschlagenen Änderungen und unterstützt eine schnellstmögliche Umsetzung.

Raumplanerische Sicherung der langfristigen Nachfrage fehlt

Es fehlt jedoch die vorausschauende Planung. So zeigt der vorliegende SIL-Objektblattentwurf nicht auf, wie die Bewältigung der langfristig prognostizierten Nachfrage bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus raumplanerisch gesichert werden soll. Eine Kapazitätssteigerung während den Nachfragespitzen, insbesondere am Mittag, ist Voraussetzung, um langfristig einen qualitativ hochstehenden Flugbetrieb sicherstellen zu können. Die Flughafen Zürich AG plädiert für eine entsprechende Ergänzung des Objektblatts und fordert, dass der Bundesrat darin nicht nur die Voraussetzungen zur Lösung der aktuellen Probleme schafft, sondern im Interesse einer hervorragenden Erreichbarkeit der Schweiz, im Interesse einer verlässlichen Raumplanung und gemäss seinen eigenen, im luftfahrtpolitischen Bericht festgehaltenen Zielen, die für eine nachfragegerechte Entwicklung nötigen Flugrouten zumindest raumplanerisch sichert.

Fachbegriffe kurz erklärt - ein Flughafenglossar

Bundesgesetz über den Umweltschutz und Lärmschutz-Verordnung

Mit dem Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) schützt der Bund Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensräume. Für die Flughäfen von besonderer Bedeutung sind die Regelungen zum Lärmschutz. Das Gesetz sieht vor, dass Lärmemissionen im Sinne der Vorsorge soweit begrenzt werden müssen, als es technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist. Werden Lärmgrenzwerte überschritten, sind die lärmbeeinträchtigten Anlagen zu sanieren.

Die Belastungsgrenzwerte werden in der Lärmschutzverordnung (LSV) konkretisiert. Sie regelt u.a. den Schallschutz, die Ausscheidung von Bauzonen, die Erteilung von Baubewilligungen oder die Ermittlung von Lärm. Für die Beurteilung von Lärm wurden drei Belastungsgrenzwerte definiert:

- Planungswert (PW): In von PW-Überschreitungen betroffenen Gebieten dürfen noch nicht erschlossene Bauzonen nicht mehr erschlossen werden,

ausser die Werte können durch eine Umzonung für weniger empfindlichere Nutzungen eingehalten werden. Für kleine Bauzonenteile kann der Kanton Ausnahmen gestatten.

- Immissionsgrenzwert (IGW): In Gebieten mit einer IGW-Überschreitung können Bewilligungen nur dann erteilt werden, wenn bauliche Massnahmen zur Lärmreduktion getroffen werden oder ein öffentliches Interesse an Bauten besteht. Zusätzlich sind die Eigentümer der Gebäude verpflichtet, die Fenster lärmempfindlicher Räume gegen Schall zu dämmen, teilweise auf Kosten der Flughafenbetreiberin.
- Alarmwert (AW): Bei AW-Überschreitungen dürfen keine Bewilligungen für Neu- oder Ausbauten für den längeren Aufenthalt von Personen dienenden Gebäuden mehr erteilt werden. Zudem sind an den von AW-Überschreitungen betroffenen Gebäuden Lärmschutzmassnahmen mit hoher Dringlichkeit anzugehen. Dabei haben die Flughäfen

teilweise die Kosten für passive Schallschutzmassnahmen, wie zum Beispiel Schallschutzfenster, zu tragen.

Bei Flughäfen mit Verkehr von Grossflugzeugen gelten der PW und der IGW in den Nachtstunden als eingehalten, wenn zwischen 24 und 06 Uhr kein Flugbetrieb vorgesehen ist, die lärmempfindlichen Räume nach erhöhten Anforderungen geschützt sind und die Schlafräume über ein Fenster mit automatischem Schliessmechanismus verfügen.

Die LSV gilt auch für Strasse und Schiene. Für diese beiden Verkehrsträger gelten jedoch teilweise weniger strenge Grenzwerte.

Die aktuellen Versionen von USG und LSV sind publiziert unter <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19830267/index.html> und <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19860372/index.html>.

Verkehrsstatisik

Verkehrsentwicklung des Flughafens Zürich im Jahr 2016

	2016	2015	Veränderung in % 2016 gegenüber 2015
Lokalpassagiere	19'965'475	18'744'738	6.5
Transferpassagiere	7'633'460	7'463'498	2.3
Transferanteil	27.6%	28.5%	-3.2
Total Passagiere ¹	27'666'428	26'281'228	5.3
Flugbewegungen	269'160	265'095	1.5
Fracht (in Tonnen)	433'577	411'780	5.3
Post (in Tonnen)	31'282	27'981	11.8

¹ inkl. Transit, General Aviation und Übrige

Quelle: Flughafen Zürich AG

Die aktuellen Verkehrszahlen sind monatlich im Internet unter www.flughafen-zuerich.ch/investorrelations abrufbar.

Die Online-Version der Politikbriefe finden Sie hier: www.flughafen-zuerich.ch/politikbrief



Impressum

Redaktion:
Flughafen Zürich AG

Druck:
www.bmdruck.ch

Papier:
Refutura blauer Engel, Recycling

© Flughafen Zürich AG
Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen
politikbrief@zurich-airport.com
www.flughafen-zuerich.ch