

**Stellungnahme des
Flughafenverbandes ADV zum Thema:
„Objektblatt Flughafen Zürich – öffentliche Auflage“**

Stand: 31. Oktober 2016

FLUGHAFENVERBAND



Objektblatt Flughafen Zürich – öffentliche Auflage

Einleitung

Das Objektblatt Flughafen Zürich zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt 2 (SIL 2) liegt öffentlich auf. Für die Möglichkeit, im Rahmen dieses Anhörungsverfahrens Stellung zu beziehen, danken wir Ihnen bestens.

Seit nunmehr 70 Jahren vertritt die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) die Interessen ihrer Mitglieder. Die Schweizer Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich sind seit langer Zeit assoziierte und aktive Mitglieder unseres Verbandes. Der Flughafenverband ADV setzt sich für einen wettbewerbsfähigen Luftverkehr und moderne, leistungsfähige Flughäfen in Deutschland ein. Ein Interessensausgleich zwischen Anwohnern und Flughäfen ist der ADV ein besonderes Anliegen.

Der Flughafenverband ADV unterhält Beziehungen zu nationalen und internationalen Organisationen und Verbänden des Verkehrswesens. In deren Gremien vertritt und vermittelt die ADV die Anliegen der Mitgliedsflughäfen und unterstützt Ziele und Projekte, die im Interesse ihrer Mitglieder liegen. Sie nimmt darüber hinaus an den bilateralen Luftverkehrsverhandlungen der deutschen Bundesregierung teil.

In allen rechtlichen und wirtschaftlichen Belangen ist die ADV Beraterin und Partnerin von Wirtschaft, Politik und Regionen. Die Facharbeit umfasst die Bereiche Luftsicherheit, Standortentwicklung und vernetzte Verkehrsplanung ebenso wie den Umwelt- und Fluglärmschutz.

Stellungnahme der ADV

Die ADV begrüßt die im Entwurf des Objektblatts für den Flughafen Zürich aufgeführten Maßnahmen. Diese tragen dazu bei, den Flugbetrieb punktuell effizienter zu gestalten, was zu einer höheren Sicherheitsspanne und zu einem stabileren Betrieb führt. Letzteres ist insbesondere im internationalen Kontext eine wichtige Verbesserung.

Die Flughafenkapazität in Zürich ist bereits heute deutlich tiefer als die Nachfrage, wie die regelmässigen Berichte des Network Managers (Eurocontrol) aufzeigen. Abgesehen von den beiden Flughäfen in Istanbul, verursacht Zürich mitunter am meisten Verspätungen im europäischen Netzwerk, was sich letztendlich auch auf die anderen Flughäfen der ADV negativ auswirkt.

Vor diesem Hintergrund bezieht die ADV zu den entsprechenden Vorschlägen im Entwurf des SIL-Objektblatts wie folgt Stellung:

1. Änderung von Flugrouten

1.1. Südstarts geradeaus bei Biswind

Südstarts geradeaus bei Biswind erhöhen die Sicherheitsspanne durch die Reduktion von Kreuzungen am Boden und in der Luft. Dies führt zu einem Kapazitätsgewinn auch bei dieser Wetterlage. Als Folge davon können Verspätungen vermieden werden, was sich insgesamt auch positiv auf allfällige Folgeverspätungen im europäischen Flugraum auswirkt.

1.2. Weitere Flugroutenänderungen im Nordkonzept

Die im Entwurf vorgesehenen Verbesserungen in Bezug auf die Flugrouten bei Abflügen Richtung Westen (Auffächerung nach dem Start) sowie beim Start Richtung Süden mit anschließender erweiterter Linkskurve erlauben es dem Flughafen Zürich, den Betrieb und somit die Kapazität während des Nordkonzepts zu stabilisieren und sogar eine minimale Erhöhung der Kapazität zu erreichen. Auch diese Maßnahmen führen zu einer besseren Einhaltung der Pünktlichkeit am Flughafen Zürich und an den Ankunftsdestinationen.

2. Pistenverlängerungen - Raumplanerische Sicherung

Die raumplanerische Sicherung des Betriebs auf verlängerten Pisten 28 und 32 ist zu begrüßen, denn dadurch werden die Grundlagen für die Flughafenbetreiberin geschaffen, ein Gesuch für den Bau der Pistenverlängerungen einzureichen. Die verlängerten Pisten würden das Ostkonzept stärken, was wiederum ein Vorteil in Sachen Pünktlichkeit und Sicherheit darstellt.

3. Betriebszeiten - Gewährleistung der Betriebszeiten

Die Flughafendrehzscheibe Zürich steht im Wettbewerb mit andern Drehkreuzen in Europa. Die Betriebszeiten sind schon heute gegenüber der Schweizerischen Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt eingeschränkt. Eine weitere Einschränkung würde den Drehkreuzbetrieb am Flughafen Zürich gefährden. Um weiterhin als Drehscheibe wettbewerbsfähig zu bleiben, ist es deshalb unabdingbar, daß die bestehenden Betriebszeiten auch in Zukunft gewährleistet werden.

Ein wichtiges Anliegen des Flughafenverbandes ADV ist die Wettbewerbsfähigkeit unserer Mitgliedflughäfen. Wir stellen fest, daß die geplanten Maßnahmen, die wir alle vollumfänglich unterstützen, letztlich leider nicht zu einer Steigerung der Kapazität in den Tagesspitzen führen. Dies obschon die Prognosen auch für den

Flughafen Zürich klar darauf hinweisen, daß die Nachfrage zukünftig weiter zunehmen wird. Im europäischen Vergleich hat der Flughafen Zürich schon heute eine massiv geringere Stundenkapazität als andere ähnlich bedeutende Flughafen-drehkreuze. Wir würden es deshalb begrüßen, wenn im Objektblatt Maßnahmen festgelegt würden, die mindestens in den für eine Flughafendrehscheibe wichtigen Tagesspitzen eine Kapazitätssteigerung auf 80 Flugbewegungen pro Stunde vorsehen würden.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Flughafenverband ADV

Friedrichstraße 68
10117 Berlin
Tel. 030/310118-0
www.adv.aero

Ansprechpartner:

Jens Gerlich; gerlich@adv.aero Tel. 030/310118-13