

1. Hintergrund

Am 18. November 2019 reichte die Flughafen Zürich AG (FZAG) dem BAZL zu Händen des UVEK das Plangenehmigungsgesuch für die Umrollung der Piste 10-28 an ihrer Ostseite ein. Im Mai 2020 hat das BAZL das Plangenehmigungsverfahren eröffnet. Die Flughafen Zürich AG begründet die Notwendigkeit dieses Projekts im Wesentlichen mit Sicherheitsbedenken und Verhinderung der im Sicherheitsberichts (2012) des BAZL festgestellten Risiken, insbesondere der 100'000 jährlichen Kreuzungen der Piste 10-28 im Rollverkehr.

An dieser Stelle ist hervorzuheben, dass alle am Luftfrachtbetrieb beteiligten Unternehmen und derzeitigen Beschwerdeführer ebenfalls ein elementares Interesse an einem funktionierenden und sicheren Flugbetrieb am Flughafen Zürich haben. Somit befürworteten sie im Grundsatz ebenfalls eine Umrollung der Piste 10-28.

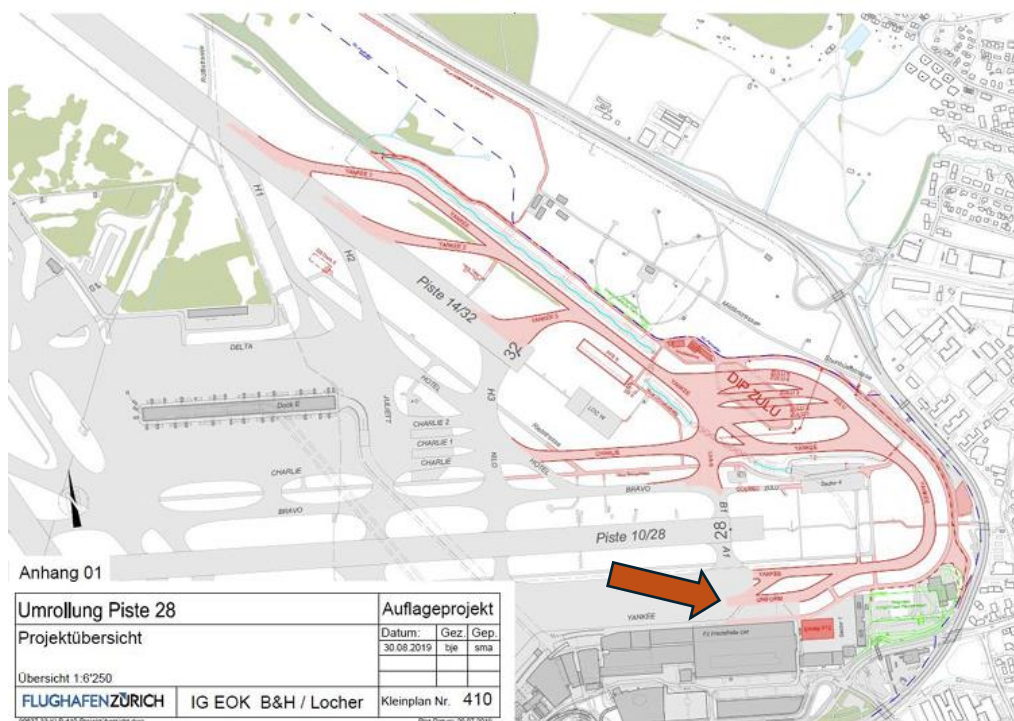


Abb. 1: Projektübersicht Umrollung Piste 28 mit Schnellabrollwegen

Ein Teil des Projekts sieht jedoch die Erstellung der Doppelspur bzw. Ausweich-Taxiway vor dem Frachtabfertigungsgebäude F2 durch eine Verlängerung des Rollwegs UNIFORM vor. Die Erstellung bzw. Verlängerung des Rollwegs UNIFORM dient jedoch nicht der Sicherheit, sondern wird damit ein Kapazitätsausbau bezweckt. Die Umsetzung dieses Bauprojekts hätte erhebliche Einschränkungen im Frachtbetrieb zur Folge, wodurch die heutigen Bodenabfertigungs-/Transitzeiten sowie heutigen Qualitätsstandards in der Fracht nicht mehr eingehalten werden könnten. Auch gegen einen Kapazitätsausbau hat die Luftfrachtbranche im Grundsatz nichts einzuwenden, jedoch dann, wenn dieser wie im gegebenen Fall zu unverhältnismässigen Einschränkungen im Frachtbetrieb führt.

Als Folge haben im Mai/Juni 2020 nicht nur der direkt betroffene Frachtabfertiger, Cargologic AG, sondern auch die übrigen Luftfrachtbeteiligten und Verbände Einsprache und Beschwerde gegenüber dem BAZL erhoben. Seither haben zahlreiche Gespräche zwischen den Beteiligten und

der FZAG stattgefunden, bei denen man versuchte Alternativlösungen zur Behebung oder Kompensation dieser Einschränkungen zu eruieren. Leider bis heute jedoch ohne Resultat, obwohl Vorschläge seitens der Luftfracht zur Prüfung vorgebracht wurden.

Einsprachen und Eingaben aus der Luftfracht-/Logistikbranche:

- Cargologic AG (*direkt betroffener Frachtabfertiger*)
- IG Air Cargo Switzerland (*Interessengemeinschaft Luftfracht Schweiz - >100 Mitglieder*)
- Spedlogswiss (*Verband Schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen*)
- Dnata (Frachtabfertiger)
- SASPA – Swiss Aviation Services Providers Association

Die Plangenehmigung erfolgte am 15. April 2024 durch das UVEK (siehe Anlage). Dabei übernimmt das UVEK vorbehaltlos und unkritisch alle Argumente der FZAG und sieht sich demnach auch nicht veranlasst, im kontestierten Bereich Auflagen zu verfügen.

Befremdend und sachfremd scheint dabei schon die Vermengung von Drittabfertigungsberechtigungen mit den durch die Frachtnutzer vorgebrachten Einwände zur Umrollungsplanung im betroffenen Frachtareal. Zudem wurde bei den Eingaben von IG Air Cargo Switzerland, Spedlogswiss und SASPA deren Legimitation zur Beschwerde in Frage gestellt. Diese wurde jedoch nach Stellungnahmen der genannten Verbände ans UVEK durch das Bundesverwaltungsgericht anfangs Juni 2024 erteilt.

2. Fakten

- Flughafen Zürich ist der grösste Standort in der Schweiz für die Frachtabfertigung
- >50% des wertmässigen Exports der Schweiz wird per Luftfracht versandt, wobei der grösste Anteil auf den Flughafen Zürich fällt
- Flughafen Zürich geniesst ausgezeichneten Ruf in Bezug auf Qualität / Effizienz und dies insbesondere auch im Frachtbereich (kurze Abfertigungs-/Transitzeiten)
- >20% trägt die Luftfracht bei SWISS zum Ergebnis der Flugverbindungen bei
- Qualitätseinbussen und längere Abfertigungszeiten in der Luftfracht resultieren zu Einbussen beim Standortvorteil Flughafen Zürich bei

Cargologic:

- deckt 75% des gesamten Frachtvolumens am Flughafen Zürich ab
- Eigentümer & Betreiber des Hochregallagers für die Flugzeug-Ladeeinheiten (ULD/Paletten)

3. Auswirkungen auf den Frachtbetrieb

- Rückbau / Verlust der Vordachs V12 – Frachtgebäude F2
Auf einer Fläche von 4'300 m2 befindet sich die Transportorganisation von Cargologic, von wo aus die Ladeeinheiten von und zu den Flugzeugen bewegt werden. Eine angemessene Ersatzfläche steht nicht zur Verfügung. Bei einer Verschiebung an einen anderen Ort,

könnten wichtige Kriterien im operativen Frachthandling nicht mehr erfüllt werden (bspw. Sichtkontakt zum Transport/Systemen sowie Anbindung an Flugpisten)

- Verlust der Fläche für Puffering von Rollmaterial (ULD, Trailer, Dolly's etc.)
- Verlegung RFS («Road Feeder Service»)-Terminal
Über 30% des gesamten Frachtvolumens werden über den RFS-Terminal bedient. Dieser Terminal müsste an einen anderen Standort verlegt werden mit drastischen Einbussen im Prozessablauf. Der RFS-Terminal für den Luftfrachtersatzverkehr (LEV) ist an das Gesamtsystem, u.a. ans Hochregallager der Ladeeinheiten (ULD) angebunden und kann nicht davon getrennt werden.
- Verlust des RFS-Warteraum P12-100
Ersatzloser Wegfall des Warteraums für RFS-LKW's, was dazu führt, dass die Fahrzeuge in unmittelbarer Nähe des Frachtbetriebs abgestellt werden müssten und somit Zufahrten auf dem Frachtgelände behindern.
- Längere Prozesszeiten führen zu längeren Bodenabfertigungszeiten, welche schlussendlich zu längeren Transitzeiten führen
- Bei einer Umsetzung würde auch die SWISS aufgrund der längeren Prozesszeiten massive Einbussen erleiden, da der Frachtanteil nicht nur zu einem gesunden Ergebnis unserer nationalen Fluggesellschaft beiträgt, sondern gewisse Flugverbindungen ohne Frachtzuladung aus Gründen der Rentabilität nicht mehr betrieben werden könnten.

4. Fazit

Die Umrollung der Piste 10-28 zielt darauf ab, die Sicherheit und Pünktlichkeit des Flugbetriebs zu verbessern. Die Konfiguration der neuen Taxiways haben jedoch unterschiedliche Auswirkungen auf die restliche Infrastruktur des Flughafens, insbesondere auf den Frachtbetrieb (Frachthalle F2) und den Vorfeldstrassenverkehr. Die Einführung des Rollwegs UNIFORM hätte unverhältnismässige Auswirkungen auf den Frachtbetrieb, ohne dass alternative Lösungen ausreichend berücksichtigt worden sind.

Die Luftfracht ist aus versorgungstechnischer wie auch wirtschaftlicher Sicht von zentraler Bedeutung. Über 50% des wertmässigen Exports verlässt die Schweiz per Luftfracht. Dabei handelt sich um Güter mit hohen Qualitätsansprüchen, zu denen auch ein gut funktionierender Logistikprozess zählt, der nur mit einem leistungsfähigen und effizienten Luftfrachtbetrieb sichergestellt werden kann, welcher effiziente Bodenabfertigungsprozesse fordert.

Deshalb ist eine Interaktion zwischen den Akteuren, sprich FZAG und den betroffenen Frachtabfertigungsunternehmen unerlässlich, um vorliegende oder weitere Lösungsansätze zu finden, analysieren und zu überprüfen. Dabei soll eine optimale Lösung gewährleistet werden, die sowohl die Effizienz als auch die Wirtschaftlichkeit des Flughafenbetriebs berücksichtigt.

5. Anliegen

Aufgrund der schwerwiegenden Konsequenzen, die bei einer Realisierung des Taxiway UNIFORM entstehen würden, müssen die Auswirkungen auf den Frachtbetrieb in die Projektplanung miteinbezogen und dem Nutzen gegenübergestellt werden. Zusammen mit der FZAG soll mit den Betroffenen und Beteiligten des Frachtbetriebs zeitnah eine Interaktion zur gemeinsamen Lösungsfindung stattfinden, bei der der Frachtbetrieb im heutigen Rahmen, Qualität und Effizienz fortgesetzt werden kann.

Von einer Umfahrung im geplanten Umfang mittels Entstehung des Taxiway UNIFORM ist zwingend abzusehen, da keine Alternativen bestehen, welche auch nur im Geringsten den Frachtanforderungen gerecht werden könnten, sondern das Gesamtsystem massiv destabilisieren würde.