



Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) legt den raumplanerischen Rahmen für die Flugplätze in der Schweiz fest. Dadurch definiert er auch den Entwicklungsspielraum für den Betrieb jeder einzelnen Anlage. Der SIL als Raumplanungsinstrument des Bundes wiederum bedarf der Abstimmung mit der Richtplanung der vom Betrieb eines Flughafens raumplanerisch betroffenen Kantone. Zu diesem Zweck hat der Bund den so genannten SIL-Koordinationsprozess geschaffen. Je nach betrieblicher und gesellschaftlicher Situation ist dieser Koordinationsprozess unterschiedlich ausgestaltet. Es erstaunt nicht, dass – sowohl was den Umfang, als auch die Komplexität und die Dauer angeht – der SIL-Prozess für den Flughafen Zürich den grössten «Brocken» darstellt, mit dem sich das BAZL zu beschäftigen hat.

Seit Ende 2004 in Gang, verläuft er in zwei Phasen: In der ersten Phase werden die fachlichen Grundlagen, sprich die möglichen Betriebsvarianten, erarbeitet und an den Koordinationsgesprächen politisch diskutiert. Basierend auf der Wahl einer künftigen Betriebsform für den Flughafen erfolgen in der zweiten Phase die Abstimmung zwischen dem SIL und den kantonalen Richtplänen sowie das öffentliche Mitwirkungsverfahren. Am Ende steht die Verabschiedung sowohl des so genannten SIL-Objektblattes für den Flughafen Zürich als auch der kantonalen Richtpläne durch den Bundesrat.

Vorgesehen ist dieser Schlussakt für Ende 2009. Die Erarbeitung der fachlichen Grundlage erfolgt innerhalb einer Projektorganisation, welche das federführende BAZL, der Kanton Zürich und der Flughafen Zürich bilden. An den Koordinationsgesprächen sind weitere Bundesstellen sowie die neben Zürich ebenfalls raumplanerisch betroffenen Kantone Aargau und Schaffhausen beteiligt. Die anderen Nachbar Kantone informiert und konsultiert der Bund regelmässig über den Stand des Prozesses.

19 Varianten auf drei Pistensystemen

Im Dezember 2006 haben die Projektpartner als Ergebnis der technischen Arbeiten 19 mögliche Betriebsvarianten für den Flughafen Zürich vorgestellt. Diese Varianten decken alle machbaren Betriebsformen und -kombinationen ab. Sieben von ihnen basieren auf dem bestehenden Pistensystem, sechs Varianten bedingen eine Verlängerung der Westpiste 28 sowie der Piste 32 nach Norden, und weitere sechs sehen eine Drehung der in Richtung Nord-Süd verlaufenden Piste 14/32 vor, so dass sie parallel zur bestehenden Piste 16/34 zu liegen käme. Die Varianten weisen teilweise beträchtliche Unterschiede sowohl in der Leistungsfähigkeit als auch bei den Auswirkungen auf das Umfeld auf. Während einzig die Varianten mit Parallelpisten die 450000 Bewegungen, welche eine Studie im Rahmen des SIL-Prozesses für das Jahr 2030 prognostiziert hatte, bewältigen könnten,

weisen Varianten mit Pistenverlängerungen ein gutes Verhältnis von vergleichsweise geringen Lärmbelastungen zu guten Kapazitätswerten auf.

Alle technischen Möglichkeiten ausgelotet

Die Betriebsvarianten, ihre Charakteristiken sowie ihre detailliert ausgewerteten Vor- und Nachteile, sind das Ergebnis von Facharbeiten, die im Zusammenhang mit den Bemühungen, neue Betriebsformen für einen Schweizer Flughafen zu finden, wohl einmalig sind. 30 bis 40 Spezialisten haben in einem analytischen und akribischen Verfahren zuerst alle Möglichkeiten für Starts und Landungen sowie die dazugehörigen An- und Abflugrouten systematisch untersucht. Von rund 160 dieser denkbaren einzelnen Betriebselemente blieben nach einer Sicherheitsprüfung rund die Hälfte übrig. Diese Elemente setzten die Fachleute anschliessend zu zirka 100 Konzepten zusammen, die den Betrieb des Flughafens zu einer bestimmten Tageszeit oder Wettersituation abbilden. In der Sicherheitsprüfung schieden danach etwa 50 Konzepte aus. Basierend auf der Auswahl der anderen rund 50 Konzepte bildeten die Spezialisten dann die eigentlichen Varianten, die den Betrieb während des ganzen Jahres und bei jeder Wetterlage widerspiegeln.

Diese Betriebsvarianten wurden in einem weiteren Schritt einer umfassenden Bewertung

unterzogen. Dabei kam ein Katalog mit 16 Kriterien aus allen drei Bereichen der nachhaltigen Entwicklung (Wirtschaft, Umwelt, Gesellschaft) zum Einsatz. Die Spannweite der Kriterien reichte von der Sicherheit über die Siedlungsentwicklung, die Kapazität des Flughafens, die Wirtschaftlichkeit bis hin zur Lärmbelastung und zur Luftreinhaltung. Gesamthaft standen über 50 Indikatoren zur Verfügung, um die Auswirkungen der einzelnen Varianten bei jedem Kriterium feststellen zu können.

Die Resultate ihrer Arbeit fassten die Experten in einem über 100-seitigen Bericht zusammen. Ergänzt durch für den SIL durchgeführte Untersuchungen, Studien, Berechnungen und Darstellungen summierten sich die Unterlagen über die Bildung und Bewertung der Betriebsvarianten auf rund 1000 Seiten. Alleine die 30 bis 40 Experten der drei Projektpartner BAZL, Kanton und Flughafen Zürich wendeten für ihre Arbeit gesamthaft etwa 20000 Arbeitsstunden auf (nicht inbegriffen in dieser Zahl ist der Aufwand der externen Verfasser von Studien und Berichten).

Bereit für politische Gespräche – auch mit Deutschland

Mit der Präsentation der möglichen Betriebsvarianten haben die fachlichen Arbeiten im SIL-Koordinationsprozess Anfang Dezember 2006 ihren eigentlichen Abschluss gefunden. Sie bil-

den die Grundlage für die politische Diskussion über die künftige Ausgestaltung des Betriebes am Flughafen Zürich. Diese Debatte wird im Rahmen von Koordinationsgesprächen stattfinden. Dabei wird es darum gehen, Gemeinsamkeiten und Differenzen der verschiedenen Teilnehmer festzuhalten und die Anzahl der Varianten zu reduzieren respektive am Schluss die Wahl einer Variante zu treffen.

Die 19 Betriebsvarianten dienen nebst der innenpolitischen Diskussion auch für die Gespräche mit Deutschland über eine neue Vereinbarung der Flüge über süddeutsches Gebiet im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich. Ende Oktober 2006 hatten die Verkehrsminister der beiden Länder vereinbart, dass die Betriebsvarianten aus dem SIL-Prozess die Grundlage für die Suche nach einer besseren Lösung sowohl für die Bevölkerung auf beiden Seiten der Grenze als auch den Flughafens Zürich sein sollen. Für eine Einigung mit Deutschland braucht es alternative Lösungsansätze oder Betriebsformen. Die 19 Betriebsvarianten aus dem SIL verfügen grundsätzlich über das entsprechende Potenzial.

Weitere Informationen über den SIL-Prozess Zürich unter www.sil-zuerich.admin.ch

