

Optionen für Zukunft nicht verbauen

Mit dem Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) steckt der Bund den raumplanerischen Rahmen für die Flugplätze in der Schweiz ab. Innerhalb der SIL-Pflöcke erhält ein Flugplatz Raum und Fläche für die längerfristige Entwicklung seines Betriebs. Da die Sachplanung des Bundes rechtlich auf der gleichen Stufe steht wie die Richtplanung der Kantone, müssen die beiden Raumplanungsinstrumente abgestimmt werden. Dies geschieht im so genannten SIL-Koordinationsprozess, der je nach Art der Anlage und gesellschaftlichem Umfeld unterschiedlich ausgestaltet ist. Das mit Abstand umfangreichste und komplexeste Verfahren stellt der SIL-Prozess für den Flughafen Zürich dar. Wenn der Bundesrat wie geplant im Jahr 2010 das Objektblatt mit den Rahmenbedingungen für den künftigen Betrieb genehmigt, wird der Prozess volle sechs Jahre gedauert haben.

2008 steht der Abschluss der Koordinationsphase und damit des ersten Teils im SIL-Prozess an. Nach drei Koordinationsgesprächen sind von ursprünglich 19 technisch möglichen Betriebsvarianten deren drei übrig geblieben – zwei auf der bestehenden Pistenarchitektur, eine mit verlängerten Pisten. In optimierter Form weisen sie eine weit gehende Balance auf zwischen den Anforderungen an den Betrieb einer interkontinentalen Drehscheibe und möglichst geringen Auswirkungen durch Lärm auf das Umfeld

des Flughafens. Die Varianten lassen die Optionen offen für die Ausgestaltung des künftigen Verkehrs in Zürich – kurzfristig auf dem bestehenden Pistensystem, mittelfristig mit der Möglichkeit von Pistenverlängerungen. Auch für die Gespräche mit Deutschland über die Nutzung des süddeutschen Luftraums bieten die Varianten die notwendige Flexibilität.

Langfristig kann am Flughafen Zürich lediglich eine Betriebsform mit Parallelpisten die prognostizierte Nachfrage an Flugbewegungen abdecken. Auch wenn für den Bund ein Parallelpistensystem derzeit nicht zur Debatte steht, liesse sich mit dem Reservieren der entsprechenden Flächen der Handlungsspielraum bewahren. Durch die so genannte raumplanerische Sicherung bliebe die Option für eine allfällige Parallelpiste in Zürich bestehen, dürfe der Grund und Boden nicht überbaut werden. Eine raumplanerische Sicherung stellt keinen Vorentscheid zugunsten des Baus einer Parallelpiste dar. Sowohl die Planung wie auch die Bewilligung eines solchen Vorhabens müssten dereinst gemäss den ordentlichen Verfahren ablaufen.

Zu Beginn der zweiten Phase im SIL-Prozess erstellt das BAZL basierend auf den ausgewählten Betriebsvarianten den Entwurf für das Objektblatt. Dieses soll 2009 gleichzeitig mit den Entwürfen der kantonalen Richtpläne in die öf-

SIL-Prozess Flughafen Zürich: Koordinationsphase vor Abschluss

fentliche Auflage gehen und den Dialog über die künftige Betriebsform in die breite Öffentlichkeit hinaus tragen.

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

