



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Die Bundesbehörden der Schweizerischen Eidgenossenschaft

SIL-Prozess Flughafen Zürich: Bericht über Optimierungen liegt vor

Bern, 01.02.2008 - Die fachlichen Grundlagen für die weitere politische Diskussion über den künftigen Betrieb am Flughafen Zürich liegen vor. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat heute den Bericht mit den Ergebnissen aus der Optimierung der Betriebsvarianten vorgestellt. Die Kantone erhalten nun Gelegenheit, ihre Positionen für das Koordinationsgespräch 3 von Anfang April zu definieren.

Auf 19 Varianten waren die Fachleute von Bund, Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG (Unique) gekommen, als sie im Rahmen des SIL-Prozesses alle technisch möglichen Betriebsformen für den Flughafen Zürich zusammengestellt hatten. Im letzten Sommer fand zu den Betriebsvarianten eine erste politische Diskussion mit den Nachbarkantonen statt. Gestützt auf deren Stellungnahmen und mit Blick auf seine eigenen luftfahrtpolitischen Grundsätze formulierte der Bund damals vier Grundsätze für die weiteren Arbeiten im SIL-Prozess:

- 1. Auf dem bestehenden Pistensystem ist zu prüfen, ob auf der Grundlage von Variante E und mit Elementen der Varianten A und B eine optimierte Lösung gefunden werden kann. Die Variante E entspricht dem heutigen Betriebsregime, Variante A widerspiegelt den Betrieb aus dem Jahr 2000 mit weit gehender Nordausrichtung, und die Variante B enthält ergänzend den gekröpften Nordanflug.
- 2. Pistensysteme mit Pistenverlängerungen sind eine denkbare Option für die künftige Flughafenentwicklung. Im Vordergrund stehen Varianten mit einer Kombination von Nord- und Ostkonzepten. Sie sollen weiterbearbeitet und optimiert werden.
- 3. Die Betriebsvarianten auf dem Parallelpistensystem werden vorläufig nicht weiterbearbeitet. Die Auswirkungen der raumplanerischen Sicherung einer Betriebsvariante mit Parallelpistensystem, welche auf Ost- und Nordkonzepten basiert, sind jedoch vertieft zu prüfen.
- 4. Allenfalls wird der Bund aufgrund der vertieften Analyse den Kreis der weiterzubearbeitenden Varianten noch anpassen.

Inzwischen liegen die Ergebnisse dieser Optimierungsarbeiten vor. Daran beteiligt waren wiederum die Fachleute des BAZL, des Kantons und des Flughafens Zürich. Bei der Optimierung ging es um den Ausgleich zwischen den Anforderungen an einen reibungslosen sowie sicheren Betrieb eines interkontinentalen Drehkreuzes und der Minimierung der Auswirkungen aus dem Flugverkehr auf die Bevölkerung respektive das Flughafenumfeld.

- **Auf dem bestehenden Pistensystem** sind die Varianten E optimiert und E DVO entstanden. Die Variante E optimiert hält die deutschen Sperrzeiten für den süddeutschen Luftraum nicht ein und setzt von 6 bis 21 Uhr in der Regel auf Nordbetrieb sowie ab 21 Uhr auf die mit vergleichsweise geringen Lärmauswirkungen verbundenen Ostanflüge. E DVO dagegen berücksichtigt die Sperrzeiten im süddeutschen Luftraum gemäss aktueller Durchführungsverordnung (DVO). Von 6 bis 7 Uhr enthält diese

Variante als mögliche Option den gekröpften Nordanflug, soweit er die Verkehrsnachfrage ausreichend zu befriedigen vermag und sicher durchführbar ist. Langfristig kann der gekröpte Nordanflug die Anforderungen an den Betrieb auf einem Interkontinentalflughafen aber nur erreichen, wenn er in Form eines Präzisionsverfahren (gestützt auf Satellitennavigation) zur Verfügung steht. Unabhängig davon noch pendent ist das Gesuch der Flughafen Zürich AG für die Einführung eines gekröpften Nordanflugs mit einem Endanflug nach Sicht. Der Entscheid des BAZL über dieses Gesuch dürfte im Verlauf des Frühjahres fallen.

Im Gegensatz zum heutigen Betrieb beinhalten sowohl E optimiert als auch E DVO bei Nebel- und Bisenlagen Starts nach Süden geradeaus, jedoch ausschliesslich in Verspätungssituationen. Zudem ist für beide Varianten vorgesehen, dass bei der seltenen Situation von starkem Nordostwind Landungen aus Sicherheitsgründen von Süden erfolgen. Gesamthaft dürften diese beiden Konzepte zu weniger als 5 Prozent der Betriebszeit zur Anwendung kommen.

- **Beim System mit verlängerten Pisten** hat aus den Arbeiten die Variante J optimiert resultiert. Sie enthält eine Kombination von Nord- und Ostbetrieb. Während den Anflugwellen sind in der Regel Landungen von Norden vorgesehen, während den Abflugwellen Landungen von Osten. Im Vergleich zur ursprünglichen Variante J ist in der optimierten Version die Phase mit Landungen aus Osten über den Mittag flexibler gehalten, um allfälligen künftigen Verschiebungen zwischen Anflug- und Startsequenzen entsprechen zu können. So ist zwischen 10 und 16 Uhr eine mehrstündige Phase mit Ostlandungen vorgesehen; in der Variante J waren die Ostanflüge fix auf die Zeit von 10 bis 14 Uhr festgelegt. Die in den Varianten E optimiert und E DVO enthaltenen Starts Richtung Süden bei Nebel- und Bisenlagen sowie die Landungen von Süden bei starkem Nordostwind finden sich auch in der Variante J optimiert wieder.

Keine Alternative weist J optimiert während den deutschen Sperrzeiten morgens und abends aus. Damit ist die Variante nicht mit der DVO kompatibel. Eine Pistenverlängerung ist erst in Betracht zu ziehen, wenn sich mit Deutschland eine neue Vereinbarung für die Nutzung des süddeutschen Luftraumes im Zusammenhang mit dem Betrieb am Flughafen Zürich finden lässt. Diesbezüglich laufen die Bemühungen zwischen den beiden Staaten weiter.

- **Bei der Optimierung der Flugrouten** stellte sich heraus, dass aus flugtechnischen Gründen kaum Spielraum für Anpassungen an den Anflugwegen besteht. Bei den Abflügen hingegen ist es gelungen, einige Verschiebungen zu ermöglichen. So wurde es unter anderem möglich, die Region Wil (SG) und teilweise auch das Surbtal (AG) zu entlasten.

Parallelpistensystem raumplanerisch sichern?

Die zu Beginn des SIL-Prozesses erstellte Prognose über die Entwicklung der Zivilluffahrt in der Schweiz hatte aufgezeigt, dass am Flughafen Zürich langfristig einzig Betriebsvarianten mit Parallelpisten in der Lage wären, die zu erwartende Verkehrsnachfrage abdecken zu können. Derzeit steht für den Bund ein Parallelpistensystem nicht im Vordergrund. Um diese Option für die langfristige Zukunft in 20 bis 30 Jahren dennoch zu bewahren, besteht die Möglichkeit, die für ein Parallelpistensystem erforderliche Fläche im SIL zu reservieren und dadurch von anderen Nutzungen (Einzonungen) freizuhalten. Eine solche Massnahme hätte rein präventiven Charakter und würde noch keinen Grundsatzentscheid zugunsten eines Betriebssystems mit Parallelpisten darstellen.

Um die erforderliche Grundlage für einen Beschluss über die so genannte raumplanerische Sicherung eines Parallelpistensystems zu erhalten, hat der Bund mit zwei externen Gutachten die Auswirkungen

abklären lassen. Beide Untersuchungen sind zum Schluss gekommen, dass aus übergeordneter und langfristiger Sicht ein solcher Schritt zu empfehlen ist. Einerseits, so die Meinung der Gutachter, liessen sich durch die raumplanerische Sicherung für ein Parallelpistensystem potenzielle Konflikte mit allfälligen anderen Nutzungsarten vermeiden und der Spielraum für eine der Nachfrage entsprechende Entwicklung des Flughafens Zürich erhalten. Andererseits haben die Untersuchungen gezeigt, dass die Auswirkungen einer raumplanerischen Sicherung gesamthaft als eher gering einzustufen wären.

Die Massnahme hätte zur Folge, dass die Städte Kloten und Bülach sowie die Gemeinden Winkel und Neerach in den betroffenen Gebieten keine zusätzlichen Nutzungsreserven mehr für Wohnzwecke bereitstellen könnten. Die raumplanerische Sicherung eines Parallelpistensystems hätte dagegen keine Konsequenzen für bereits bestehende Wohnnutzungsreserven. Weiter müsste der Bund vorsorglich für den Fall einer Realisierung der Parallelpiste einen Ersatzstandort für den Waffenplatz Kloten-Bülach suchen.

Abschluss 2010 geplant

Mit dem Bericht zu den Optimierungsarbeiten verfügen die Kantone nun über die Grundlage, um ihre Haltung für das Koordinationsgespräch 3 zu definieren. Dieses findet am 3. April statt. Dabei wird es darum gehen, die Übereinstimmungen und Differenzen zwischen den Teilnehmenden zu den optimierten Betriebsvarianten und zur Frage der raumplanerischen Sicherung eines Parallelpistensystems festzustellen. Im Anschluss an das Koordinationsgespräch wird der Bund nach Rücksprache mit dem Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG entscheiden, welche Betriebsvarianten als Grundlage für die weiteren Arbeiten im SIL-Prozess dienen sollen und ob er die raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste weiterverfolgen will. Auf dieser Basis erstellt das BAZL dann den Entwurf für das Objektblatt zum Flughafen Zürich, das 2009 gemeinsam mit den Richtplänen der Kantone Zürich, Aargau und Schaffhausen in die öffentliche Mitwirkung gehen soll. Aufgrund der zeitlichen Abstimmung zwischen Sachplan und Richtplänen ist der abschliessende Entscheid des Bundesrates über die Dokumente im Verlauf des Jahres 2010 zu erwarten.

Adresse für Rückfragen:

Für Medienschaffende:
Kommunikation BAZL
Telefon: 031 324 23 35

Herausgeber:

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Internet: <http://www.bazl.admin.ch>

Die Bundesbehörden der Schweizerischen
Eidgenossenschaft
[Kontakt](#) | [Rechtliches](#)

<http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=de>