

Wie der Betrieb der Zukunft auf dem Flughafen Zürich definiert wird

SIL-Koordinationsprozess: strukturiert, analytisch, transparent

Dem Flughafen Zürich kommt als einzigem Interkontinental-Flughafen mit Drehkreuzfunktion in der Schweiz die Rolle einer nationalen Schlüsselinfrastruktur zu. Dies hat der Bundesrat im luftfahrtpolitischen Bericht festgehalten und hervorgehoben, dass das «reibungsfreie Funktionieren» des Flughafens Zürich «für die Schweiz deshalb von grösster Bedeutung ist». Zürich soll weiterhin den Betrieb eines Drehkreuzes mit direkten Verbindungen zu europäischen und weltweiten Zentren ermöglichen. Der Bericht nimmt den Flughafen aber auch in die Pflicht, indem er verlangt, dass Zürich die Infrastruktur bietet, mit denen die Fluggesellschaften im Wettbewerb mit anderen Airlines auf europäischen Flughäfen bestehen können. Den Rahmen für den Betrieb des Flughafens Zürich stecken einerseits die Vorgaben des Bundes ab, andererseits die deutsche Verordnung mit ihren einschränkenden Bestimmungen für die Nutzung des süd-deutschen Luftraums zu gewissen Zeiten.

SIL und Richtplanung abstimmen

Grundlage für die Definition des Betriebsreglements für einen Flughafen in der Schweiz ist der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Der SIL ist das Raumplanungsinstrument des Bundes und legt die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Zivilluftfahrt fest. Unter der Federführung des BAZL ist seit Ende 2004 ein Koordinationsprozess für den SIL zum Flughafen Zürich im Gang mit dem Ziel, die Sachplanung des Bundes und die Richtplanung der betroffenen Kantone aufeinander abzustimmen. Das BAZL arbeitet mit dem Kanton Zürich und dem Flughafen in einer Projektorganisation zusammen. Dabei wird nach einem klar strukturierten Prozess mit einem analytischen Ansatz vorgegangen. Indem die einzelnen Prozessschritte öffentlich gemacht werden, ist zudem die Transparenz und Nachvollziehbarkeit des Ablaufs wie auch der Ergebnisse sichergestellt.

Prozess läuft in zwei Phasen ab

In einer ersten Phase des Prozesses werden die fachlichen Grundlagen für den künftigen Betrieb des Flughafens Zürich erarbeitet, das heisst mögliche Betriebsvarianten gebildet, geprüft und verglichen. Die politische Diskussion dieser fachlichen Arbeiten findet in so genannten Koordinationsgesprächen statt, an denen weitere Bundesstellen und neben Zürich die raumplanerisch ebenfalls betroffenen Kantone Aargau und Schaffhausen beteiligt sind. Die weiteren Nachbarkantone informiert und konsultiert der Bund regelmässig. In der zweiten Phase findet nach der Wahl einer Betriebsvariante und terminlich abgestimmt auf die Richtplanung der Kantone die öffentliche Mitwirkung der Bevölkerung und Behörden statt. Am Schluss genehmigt der Bundesrat das SIL-Objektblatt, mit welchem der raumplanerische Rahmen für den Betrieb der Zukunft und damit das Entwicklungspotential des Flughafens festgelegt wird.

Gemäss dem luftfahrtpolitischen Bericht soll sich der Flughafen Zürich als Landesflughafen der Nachfrage entsprechend entwickeln können. Er muss also seine Infrastruktur grundsätzlich so anpassen, dass er den durch den Markt hervorgerufenen Verkehr abzuwickeln in der Lage ist. Ausnahmen vom Prinzip der Nachfrageorientierung sind für den Bundesrat aus ökologischen oder sozialen Überlegungen denkbar. Bei der Erarbeitung der künftigen Betriebsvarianten sind deshalb die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit (Wirtschaft, Umwelt, Gesellschaft) zu berücksichtigen.

Grundlagen liegen vor

Mit der Präsentation und Diskussion dieser Grundlagen erreichte der SIL-Koordinationsprozess im Oktober 2005 einen ersten Meilenstein. Die Nachfrageprognose, die Eckwerte für den künftigen Flughafenbetrieb, die Vorgaben für die Erarbeitung der Betriebsvarianten und die Kriterien zur Bewertung der letzteren bilden nun die eigentliche Basis für die Klärung





der Frage, wie der Flughafen den Verkehr dereinst abwickeln können soll. Im Sinne der Nachhaltigkeit ist für die weiteren Arbeiten die Auflage gemacht worden, dass sowohl Betriebsvarianten erarbeitet werden, welche die für die nächsten 15 bis 20 Jahre prognostizierte Nachfrage zu erfüllen vermögen, als auch solche, welche dazu nicht in der Lage sind. Eine der entscheidenden Fragen, die es bei der Variantenwahl zu beantworten gilt, wird sein, ob der Flughafen Zürich sein Pistensystem ausbauen soll. Denn nur mit einer neuen Piste wäre er in der Lage, die in der Studie für 2020 prognostizierten 400 000 Bewegungen zu bewältigen.

Die Wahl der künftigen Betriebsvariante ist im Anschluss an ein weiteres Koordinationsgespräch vorgesehen, das Ende 2006 stattfinden soll, der Abschluss der ersten Phase im Verlauf des Jahres 2007. Die öffentliche Anhörung zum Objektblatt soll parallel zur Auflage der kantonalen Richtpläne 2008 stattfinden, der Abschluss des Prozesses mit dem Genehmigungsentscheid des Bundesrates ist für 2009 geplant.

Situation mit Deutschland klären

Wesentlichen Einfluss auf die Art und Weise, wie der Flughafen Zürich seinen Betrieb ausgestalten kann, hat die deutsche Verordnung mit ihren zeitlichen Beschränkungen der Nutzung des Luftraumes in Süddeutschland. Auf der einen Seite hat die Schweiz die deutsche Verordnung wegen des diskriminierenden Charakters vor dem Europäischen Gerichtshof angefochten. Auf der anderen Seite haben beide Länder gestützt auf eine Vereinbarung zwischen den Verkehrsministern vom Frühling 2005 die Gespräche und Kontakte wieder aufgenommen. Um für die definitive Regelung des künftigen Betriebsregimes in Zürich Rechtssicherheit und Stabilität zu erhalten, braucht es eine Lösung mit Deutschland. Diese Lösung muss für beide Seiten verträglich sein und darf den Flughafen Zürich nicht mehr derart einschränken, wie dies heute der Fall ist. Solange die Gespräche mit Deutschland im Gang sind, werden deshalb alle möglichen Betriebsvarianten mit Szenarien versehen: einmal unter Berücksichtigung der deutschen Verordnung, einmal mit einer weitergehenden Nutzung des süddeutschen Luftraumes.

