

26. Oktober 2005, NZZ Online

Ohne Pistenausbau geht es nicht

BAZL veröffentlicht Prognose der Nachfrageentwicklung in Zürich-Kloten

Längerfristig wird der Flughafen Zürich eine neue Piste benötigen, um die für das Jahr 2020 erwarteten 402'000 Flugbewegungen bewältigen zu können. Dies ergibt eine im Auftrag des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) erstellte Prognose für die Nachfrageentwicklung. Bis 2010 soll eine definitive Lösung im Fluglärmstreit erreicht werden.

(sda) Um den Verkehr zu den künftigen Spitzenkapazitäts-Zeiten in Zürich-Kloten abwickeln zu können, sei mittel- bis langfristig ein Ausbau der Infrastruktur durch den Neubau einer Piste erforderlich, teilte das BAZL am Mittwoch mit.

«Meilenstein» im SIL-Prozesses

Die Zahlen zu Nachfrage und Kapazität wurden am Dienstag an einem Koordinationsgespräch in Bern im Hinblick auf ein definitives Betriebsreglement für den Zürcher Flughafen diskutiert. Grundlage dazu ist das «Objektblatt für den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt» (SIL).

Das Gespräch wurde vom BAZL als «erster Meilenstein» im SIL- Prozess für den Flughafen Zürich bezeichnet. Das nächste Koordinationgespräch mit Vertretern von Bund, Flughafen Zürich und den Kantonen Zürich, Aargau und Schaffhausen findet im Herbst 2006 statt.

Deutsche Konkurrenz berücksichtigt

Die von einer Münchner Firma erstellte Nachfrageprognose legt ein zurückhaltendes Wirtschaftswachstum von 0,5 bis 1,4 Prozent sowie eine starke Konkurrenzsituation für Zürich durch die deutschen Flughäfen Frankfurt am Main und München zugrunde. Für 2020 werden allein für Linien- und Charterverkehr 367'000 Flugbewegungen erwartet, zehn Jahre später 415'000 Bewegungen.

Im Jahr 2030 bis zu 109 Bewegungen pro Stunde

Basierend auf dieser Prognose haben die Fachleute von Bund und Flughafen Zürich die erforderlichen Kapazitäten der Flughafen-Infrastruktur errechnet: Im Jahr 2020 müssen in Zeiten mit Verkehrsspitzen 96 Bewegungen pro Stunde abgewickelt werden können. 2030 seien es dann 109 Bewegungen pro Stunde. Für das vergangene Jahr wurde eine notwendige Spitzenkapazität von 60 Bewegungen pro Stunde ermittelt. In der Praxis liegt laut BAZL die Anzahl benötigter Bewegungen zu gewissen Zeiten bereits heute bei 68.

Auch andere Prognose-Szenarien berücksichtigen

Bei den Kapazitätswerten handle es sich lediglich um Richtgrößen und nicht um Mindestanforderungen für den zukünftigen Betrieb in Zürich, hält das BAZL fest. Rücksicht genommen werden müsse auf das Ziel der nachhaltigen Flughafenentwicklung.

Es würden deshalb auch Flugbetriebsvarianten erstellt, die die Prognose-Eckwerte nicht erreichten. Zudem gibt es Varianten mit und ohne Berücksichtigung der deutschen Einschränkung für den Flughafenbetrieb. Einschränkungen gibt es auch dadurch, dass die

Sicherheit des Betriebs gewährleistet werden muss und die Auswirkungen auf Raum und Umwelt möglichst gering zu sein hat.

Nächster Entscheid in einem Jahr

Im ersten Schritt des auf mehrere Jahre angesetzten SIL- Prozesses unter Leitung des BAZL wurden von Fachleuten seit letztem Herbst Entwicklungsziele und raumplanerische Grundlagen erarbeitet. Nach dem ersten Koordinationsgespräch werden nun die Betriebsvarianten erarbeitet, die dann im Herbst 2006 dem Gremium zur politischen Diskussion vorgelegt werden.

Lösung im Fluglärmstreit bis 2010

Im Rahmen eines öffentlichen Mitwirkungsverfahrens soll schliesslich ab 2007 der breite politische Konsens gefunden werden. Im jahrelangen Fluglärmstreit - durch die einseitige deutsche Verordnung und Südanflüge verschärft - sollten nach heutiger Planung bis 2010 definitive Lösungen gefunden werden.