



---

# Mitgliederversammlung Region Ost

# **SIL-Prozess**

# **Flughafen Zürich**

Raymond Cron, 24. Januar 2006

---



# Agenda

1. **Luftfahrtpolitik: Flughafen Zürich**
2. SIL-Prozess Flughafen Zürich
  - a. Allgemeines
  - b. Koordinationsgespräch 1
  - c. Der SIL und die Gemeinden
  - d. Weiteres Vorgehen
3. Schlussbemerkungen



# Luftfahrtpolitik: Flughafen Zürich

- Nationale Schlüsselinfrastruktur; reibungsloses Funktionieren für die Schweiz von grösster Bedeutung
- Flughafen richtet sich auf den vom Markt bestimmten Betrieb der Fluggesellschaften aus (Nachfrageorientierung; im Rahmen von Nachhaltigkeitsüberlegungen sind jedoch Ausnahmen denkbar, in denen von diesem Grundsatz abgewichen werden kann)
- Muss den Fluggesellschaften geeignete Infrastruktur bereitstellen und gegenüber europäischen Flughäfen konkurrenzfähig sein
- Ausgestaltung des Flugbetriebs im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Sachplanung (SIL-Prozess Zürich); inkl. Prüfung alternativer An- und Abflugmöglichkeiten
- Möglichst weit gehende Lärmkonzentration; unter Berücksichtigung der existierenden Realitäten (Einschränkungen D)



# Agenda

1. Luftfahrtpolitik: Flughafen Zürich
2. **SIL-Prozess Flughafen Zürich**
  - a. **Allgemeines**
  - b. Koordinationsgespräch 1
  - c. Der SIL und die Gemeinden
  - d. Weiteres Vorgehen
3. Schlussbemerkungen



# Grundlagen SIL

- SIL ist Raumplanungsinstrument des Bundes; Richtplan entsprechendes Instrument der Kantone
- SIL legt Ziele und Vorgaben für Infrastruktur der Zivilluftfahrt fest
- SIL wird vom Bundesrat verabschiedet; er ist für Behörden aller Stufen verbindlich (Bundesrat genehmigt auch kantonale Richtpläne)
- SIL ist Voraussetzung für Genehmigung Betriebsreglement
- SIL und kantonale Richtpläne sind gleichgestellt
- Bund und Kantone arbeiten zusammen; bei Konflikten steht Bereinigungsverfahren nach Raumplanungsgesetz offen



# Ziele SIL

- Rechtssicherheit für alle (Betreiber Flughafen und Betroffene)
- Basis für einen stabilen, zukunftstauglichen Flughafen-Betrieb
- Möglichst breite Akzeptanz des Flughafenbetriebs im Umfeld

Vom Bundesrat verabschiedetes SIL-Objektblatt,

- abgestimmt auf Richtplan Kanton Zürich und Richtpläne betroffener Nachbarkantone (AG, SH)
- als Voraussetzung für Genehmigung des definitiven Betriebsreglements

Planungshorizont: 2020 / 2030



# Ablauf SIL-Prozess

## **Phase 1:** Erarbeiten Grundlagen, Koordinationsgespräche (2005 / 2006 / 2007)

- Konkretisierung der Anforderungen an künftigen Betrieb
- Beurteilung bestehender und Erarbeitung neuer Lösungsansätze für künftigen Flughafenbetrieb (Bildung von Betriebskonzepten)

## **Phase 2:** Ordentliches Verfahren (ab 2007)

- Entwurf SIL-Objektblatt
- Mitwirkung Bevölkerung und Anhörung Behörden
- Überarbeitung SIL-Objektblatt, Antrag an Bundesrat
- Verabschiedung SIL-Objektblatt durch Bundesrat



# Rollen der Beteiligten

- Bund:** führt Koordinationsprozess, setzt Rahmenbedingungen für künftige Flughafenentwicklung, prüft vorliegende Lösungsansätze
- Kanton Zürich:** erarbeitet Lösungsansätze für künftige Flughafenentwicklung, ist für politische Konsolidierung innerhalb Kanton zuständig (Gemeinden, private Organisationen)
- Flughafen Zürich:** erarbeitet die betrieblichen Grundlagen für die Variantenbildung
- Nachbarkantone:** Betroffene Nachbarkantone (AG, SH) sind am Koordinationsprozess beteiligt; Bund informiert übrige Nachbarkantone bzw. konsultiert sie
- Deutschland:** hat sich entschieden, Prozess auf Fachebene zu begleiten



# Agenda

1. Luftfahrtpolitik: Flughafen Zürich
2. **SIL-Prozess Flughafen Zürich**
  - a. Allgemeines
  - b. Koordinationsgespräch 1**
  - c. Der SIL und die Gemeinden
  - d. Weiteres Vorgehen
3. Schlussbemerkungen



# Koordinationsgespräch 1

25. Oktober 2005:

Koordinationsgespräch 1 bildete ersten Meilenstein des SIL-Prozesses Flughafen Zürich. Zur Diskussion kamen Grundlagen für die Erarbeitung der künftigen Betriebsverfahren:

- Prognose für die Nachfrageentwicklung des Luftverkehrs
- Eckwerte für den künftigen Flughafenbetrieb
- Vorgaben für die Erarbeitung der Betriebsvarianten
- Kriterien für die Bewertung der Betriebsvarianten



# Nachfrageprognose Luftverkehr (1/2)

Intraplan hat Prognose für nachfrageorientiertes Entwicklung der Schweizer Flughäfen bis 2030 (Hauptprognosejahr 2020) erstellt. Der Prognose liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Wirtschaftswachstum Schweiz von 0,5 bis 1,4 Prozent gemäss Seco
- Swiss wird als Lufthansa-Tochter und eigene Marke weiterhin Interkontinental-Flüge anbieten
- Billigflug-Gesellschaften verzeichnen weiterhin Wachstum
- Preisniveau sinkt real trotz steigender Treibstoffkosten
- Zürich steht starker Konkurrenz durch Flughäfen Frankfurt und München gegenüber
- Ausbau Hochgeschwindigkeits-Schienennetz

Gemäss Luftfahrtpolitik des Bundes soll sich Flughafen Zürich der Nachfrage entsprechend entwickeln können, soweit dies mit Grundsätzen der Nachhaltigkeit vereinbar ist



# Nachfrageprognose Luftverkehr (2/2)

Für Zürich kommt die Studie zu folgenden Ergebnissen:

<b>Bewegungen</b>	Linien- und Charterverkehr	Allgemeine Luftfahrt	<b>Total Bewegungen</b>
2000	291'000	34'600	<b>325'600</b>
2004	231'100	35'600	<b>266'700</b>
<b>2020</b>	<b>366'900</b>	<b>35'000</b>	<b>401'900</b>
2030	415'500	35'000	<b>450'500</b>

<b>Passagiere (Mio.)</b>	Lokalpassagiere	Transferpassagiere (Anteil in %)	<b>Total Passagiere</b>
2000	12,5	10,0 (44 %)	<b>22,5</b>
2004	12,5	4,6 (27 %)	<b>17,1</b>
<b>2020</b>	<b>20,6</b>	<b>11,3 (35 %)</b>	<b>31,9</b>
2030	24,8	15,1 (38%)	<b>39,9</b>

→ Nachfrageorientierte Entwicklung bedingt mittel- bis langfristig einen Ausbau der Infrastruktur (Neubau einer Piste)



# Eckwerte für den künftigen Flughafenbetrieb

Eckwerte sind aus der Nachfrageprognose abgeleitet und bestimmen, welche Infrastruktur Flughafen haben muss, um Nachfrage bewältigen zu können. Sie umfassen:

- Stundenkapazität der Flugbetriebskonzepte für Tag- und Nachtbetrieb

	<b>Eckwert Tag</b>	6 bis 7 Uhr	ab 22 Uhr
2004	60	37	44
2015	86	50	58
2020	96	56	64
2030	109	63	72

- Betriebszeiten (06.00 bis 23.00 Uhr, 23.30 Uhr im Verspätungsfall); diese Betriebszeiten sind nötig für Betrieb Drehkreuz
- Betriebsumfang für Tag- und Nachtbetrieb (Bewegungen pro Jahr)
- Zusammensetzung der Flotte



# Nachfrage und Nachhaltigkeit

- Übergeordnetes Ziel des Bundes für nachhaltige Entwicklung gilt auch für Luftfahrt
- Gemäss Luftfahrtpolitik des Bundes soll sich Flughafen Zürich der Nachfrage entsprechend entwickeln können, soweit dies mit Grundsätzen der Nachhaltigkeit vereinbar ist
- Nachfrageorientierte Entwicklung bedingt mittel- bis langfristig einen Ausbau der Infrastruktur (Neubau einer Piste)

**Im SIL-Koordinationsprozess sind auch Betriebsvarianten zu erarbeiten, die auf heutigem Pistensystem beruhen und betriebliche Eckwerte nicht erreichen. Abwägung zwischen Varianten, die Eckwerte erfüllen, und solchen, die Eckwerte nicht erreichen, erfolgt bei Bewertung der Varianten.**



# Vorgaben für Flugbetriebsvarianten

- Kriterien der Nachhaltigkeit müssen bei Beurteilung der Betriebsvarianten berücksichtigt werden
- Sicherheit der Varianten ist gewährleistet
- Auswirkungen der Varianten auf Raum/Umwelt sind möglichst gering (möglichst wenig Lärmbetroffene)
- Flugbetrieb ist bei jeder Wettersituation gewährleistet
- Neben kurzfristigen (ca. 10 Jahre ab Verabschiedung SIL) sind auch langfristige (ca. 30 Jahre) Betriebsvarianten zu erarbeiten
- Neben Varianten, die DVO einhalten, sind auch solche zu definieren, die weiter gehende Nutzung deutschen Luftraums vorsehen
- Je eine Betriebsvariante ist gemäss altem Betriebsreglement (vor DVO) und gemäss vorläufigem Betriebsreglement zu bilden
- Betriebsvariante aus 1. SIL-Prozess (BV2) wird überprüft, Betriebsvarianten mit gekröpftem Nordanflug sind einzubeziehen



# Kriterien für Bewertung Betriebsvarianten

Kriterien sind noch nicht gewichtet und beschränken sich auf jene, die mit vernünftigem Aufwand erheb- und quantifizierbar sind

- **Gesellschaftliche Kriterien**  
z.B. Raumplanung (Siedlungsentwicklung), Sicherheit (flugtechnische Sicherheit), Andere Luftraumbenutzer
- **Wirtschaftliche Kriterien**  
Kapazität Flughafen (Stundenkapazität, Bewegungen pro Jahr), Wirtschaftlichkeit (Investitionen, Kosten Schallschutz, Enteignungen), Volkswirtschaft
- **Umwelt-Kriterien**  
z.B. Lärmbelastung (betroffene Personen nach LSV, Anzahl stark gestörter Personen), Luftreinhaltung (NO<sub>x</sub>-Ausstoss), Schutzgebiete

Zusätzliche volkswirtschaftliche Studie wird erstellt zum Vergleich zwischen Varianten, die Eckwerte einhalten, und jenen, die sie nicht erreichen



# Agenda

1. Luftfahrtpolitik: Flughafen Zürich
2. **SIL-Prozess Flughafen Zürich**
  - a. Allgemeines
  - b. Koordinationsgespräch 1
  - c. **Der SIL und die Gemeinden**
  - d. Weiteres Vorgehen
3. Schlussbemerkungen



# Der SIL und die Gemeinden

## Nutzen des SIL-Objektblatts für die Gemeinden

- Planungssicherheit: Der Sachplan ist wie der kantonale Richtplan für die Behörden aller Stufen verbindlich.

## Mitwirkung der Gemeinden

- SIL-Koordinationsprozess:
  - Ziel: Erarbeitung von Grundlagen für das weitere formelle Sach- bzw. Richtplanverfahren
  - Einbezug der Gemeinden über die Kantone
- Ordentliches Sachplanverfahren (anschliessend an den Koordinationsprozess):
  - Ziel: SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich
  - Formelle Mitwirkung der Gemeinden im Rahmen der öffentlichen Anhörung

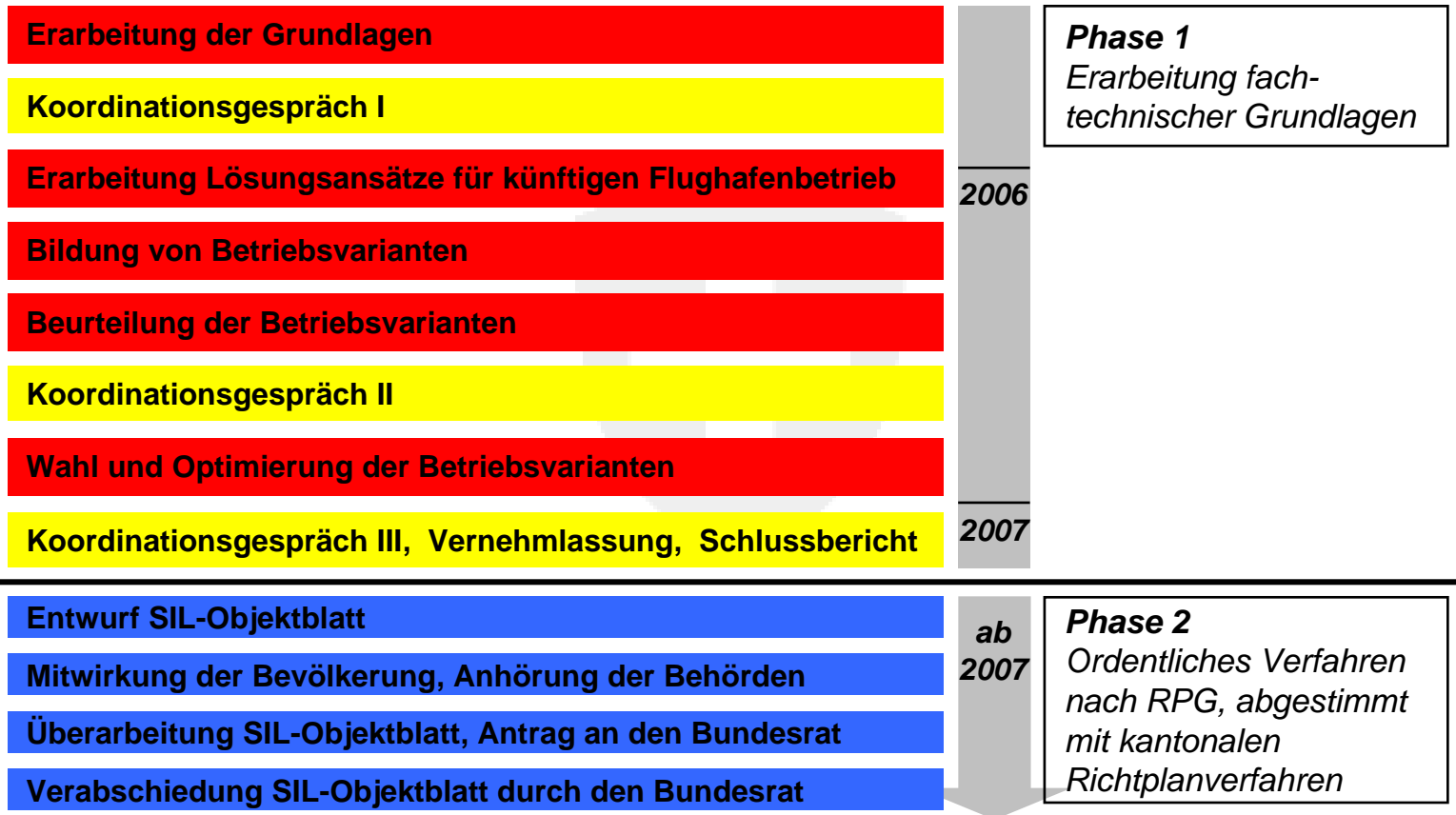


# Agenda

1. Luftfahrtpolitik: Flughafen Zürich
2. **SIL-Prozess Flughafen Zürich**
  - a. Allgemeines
  - b. Koordinationsgespräch 1
  - c. Der SIL und die Gemeinden
  - d. **Weiteres Vorgehen**
3. Schlussbemerkungen



# Terminplan SIL-Koordinationsprozess





# Agenda

1. Luftfahrtpolitik: Flughafen Zürich
2. SIL-Prozess Flughafen Zürich
  - a. Allgemeines
  - b. Koordinationsgespräch 1
  - c. Der SIL und die Gemeinden
  - d. Weiteres Vorgehen
- 3. Schlussbemerkungen**

Webseite zum SIL-Prozess: [www.sil-zuerich.admin.ch](http://www.sil-zuerich.admin.ch)