



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

## Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

---

### SIL-Prozess Flughafen Zürich: Bund legt Grundsätze für weitere Arbeiten fest

Bern, 06.07.2007 - Am Koordinationsgespräch 2 des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für den Flughafen Zürich haben die Kantone und der Bund ihre Haltungen zu den 19 technisch möglichen Betriebsvarianten ausgetauscht. Mit Blick auf die Stellungnahmen hat der Bund vier Grundsätze für die weiteren Arbeiten im SIL-Prozess festgelegt. Für Varianten auf dem bestehenden Pistensystem und mit Pistenverlängerungen werden Optimierungsmöglichkeiten gesucht. Nicht weiterbearbeitet werden vorläufig die Varianten mit Parallelpisten. Hingegen erfolgt eine Abklärung, welche Auswirkungen eine raumplanerische Sicherung von Parallelpisten-Varianten hätte.

Im vergangenen Dezember hatte das BAZL die 19 technisch möglichen Betriebsvarianten für den Flughafen Zürich präsentiert. Entstanden waren sie in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG (Unique). Mit der Vorstellung der Betriebsvarianten fand der technische Teil der Arbeiten im Rahmen des SIL-Koordinationsprozesses seinen Abschluss. Am Koordinationsgespräch 2 in Bern hat heute die politische Diskussion dieser Varianten stattgefunden. Teilnehmer waren neben dem im Prozess federführenden BAZL die Bundesämter für Umwelt (BAFU) und Raumentwicklung (ARE) sowie das Generalsekretariat des VBS als Vertreter der Eidgenossenschaft, der Kanton Zürich, die Flughafen Zürich AG sowie die raumplanerisch betroffenen Nachbarkantone Aargau und Schaffhausen. Die Nachbarkantone Schwyz, St. Gallen, Thurgau und Zug hörte der Bund im Rahmen einer separaten Veranstaltung ebenfalls an.

#### Haltung des Bundes

Der Bund hat die Stellungnahmen sowohl des Standortkantons Zürich als auch der Nachbarkantone zur Kenntnis genommen und wird diese genau analysieren. Aufgrund einer ersten Sichtung der kantonalen Positionsbezüge und mit Blick auf seine luftfahrtpolitischen Prinzipien hat der Bund für die weiteren Arbeiten im SIL-Prozess vier Grundsätze festgelegt. Dieses Vorgehen stellt eine zügige Fortsetzung des SIL-Prozesses sicher und lässt alle grundsätzlichen Optionen für die Flughafenentwicklung als auch für die laufenden Gespräche mit Deutschland offen.

- 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. Der Entscheid über die raumplanerische Sicherung eines Parallelpistensystems soll bis zum Ende des SIL-Prozesses fallen.
- 4. Allenfalls wird der Bund aufgrund der vertieften Analyse den Kreis der weiterzubearbeitenden Varianten noch anpassen.

Die Haltung des Bundes stützt sich auch auf die Ergebnisse der Bewertung der Betriebsvarianten aus technischer Sicht vom vergangenen Dezember ab. Dabei hatte sich gezeigt, dass bei den Varianten mit Pistenausbauten jene eine möglichst geringe Lärmbelastung bei gleichzeitig höheren Bewegungszahlen aufweisen, die eine Kombination von Ost- und Nordbetrieb enthalten. Auf dem bestehenden Pistensystem erreichen die Varianten E, A und B eine entsprechende Balance zwischen Lärmauswirkungen und Kapazität.

Ziel der Optimierungen der Varianten ist eine Gewährleistung der betrieblichen Anforderungen (Sicherheit, Kapazität) bei einer gleichzeitigen Minimierung der Auswirkungen auf die Umwelt (primär Lärm). Dabei wird es unter anderem um allfällig mögliche Anpassungen einzelner Flugrouten und die Frage des Einsatzes gewisser Konzepte im Tagesverlauf gehen. Das Ergebnis der Optimierung wird Thema des Koordinationsgespräches 3 sein, das gegen Ende Jahr vorgesehen ist. Anschliessend erfolgt die Wahl der künftigen Betriebsvariante, auf deren Basis das BAZL den Entwurf für das Objektblatt zum Flughafen Zürich erstellen wird. Das Objektblatt soll im Verlauf des Jahres 2008 in die Mitwirkung bei der Bevölkerung und den betroffenen Kantonen gehen.

Der SIL legt den raumplanerischen Rahmen fest, in welchen sich der Betrieb eines Flugplatzes einpassen muss. Er ist gleichzeitig die Basis und eine Voraussetzung für die Genehmigung des Betriebsreglements eines Flugplatzes. Mit dem SIL-Koordinationsprozess erfolgt die Abstimmung der Sachplanung des Bundes für die Infrastrukturanlagen der Zivilluftfahrt mit den Raumplanungen der betroffenen Kantone. Der jetzige SIL-Prozess für den Flughafen Zürich begann Ende 2004 und soll 2009 mit der Genehmigung des SIL-Objektblattes und der kantonalen Richtpläne durch den Bundesrat seinen Abschluss finden.

---

Adresse für Rückfragen:

Für Medienschaffende:

Kommunikation BAZL

Telefon: 031 324 23 35

---

Herausgeber:

Bundesamt für Zivilluftfahrt

Internet: <http://www.bazl.admin.ch>

---

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

[Kontakt](#) | [Rechtliches](#)

---

<http://www.bazl.admin.ch/aktuell/medieninformation/00024/index.html?lang=de>