

## **Antrag auf Anpassung des SIL Teil II, Luftfahrtinfrastruktur – Stand und prognostizierte Entwicklung**

### **Antrag**

Gestützt auf SIL III A - 3, „Anpassungserfordernis, Ausgangslage und Grundsätze“ (Grundsatz 3) beantragt der Verein Flugschneise Süd – NEIN (VFSN) mit Sitz in 8121 Benglen:

1. Die Anpassung des SIL Teil II vom 18. Oktober 2000, „Luftfahrtinfrastruktur – Stand und prognostizierte Entwicklung“, SIL IIIB – 23, „Landesflughäfen“:
  - Die Prognosen sind auf der Basis der tatsächlichen Flugbewegungszahlen aus dem Jahre 2004 anzupassen.
  - Die „Wachstumsszenarien Landesflughäfen“ (SIL II – 4) einer kritischen Prüfung zu unterziehen und realistisch anzupassen.
  - Die damit verbundenen Anpassungen im gesamten Dokument, die sich aus der veränderten Ausgangslage ergeben, sind ebenfalls vorzunehmen.
2. Die Anpassungen sind vor der Erarbeitung des Objektblattes für den Flughafen Zürich vorzunehmen.
3. Die Anträge sind verfahrensmässig als Anpassung zu behandeln.

### **Ausgangslage**

Die dem SIL (18. Okt. 2000) zugrunde liegenden Prognosen basieren auf der Studie der ITA aus dem Jahre 1999. Zu diesem Zeitpunkt befand sich die Swissair Hunter – Strategie kurz vor ihrem Höhepunkt. Seit dem Grounding der Swissair und weiterer Ereignisse mit globaler Auswirkung, hat sich der schweizerische Luftverkehr konsolidiert.

In Bezug auf die Arbeiten für das Objektblatt der Flughafens Zürich, hat die im SIL definierte Ausgangslage und dabei im Besonderen die 1999 prognostizierte Entwicklung eine entscheidende Bedeutung.

Bei der speziellen Situation des Flughafens Zürich ist es entscheidend, ob rund 300'000 oder knapp 400'000 Flugbewegungen prognostiziert werden (Beilage 05).

Diese Ausgangsbasis (prognostizierte Flugbewegungen von 1999) hat entscheidenden Einfluss auf die Festlegung des künftigen Flughafenperimeters und damit auch auf die Lärmbelastung, Raum und Umwelt.

## Begründungen

### Zu Antrag 1: Anpassung der Ausgangslage (Beilage 01 - 04)

Die Prognosen (aus dem Jahr 1999) für das Jahr 2020 im SIL, Teil II sind markant zu hoch, verglichen mit Prognosen, die auf der Basis der tatsächlichen Werte aus dem Jahre 2004 beruhen (Beilage 1).

Die Prognosen der Anzahl Flugbewegungen im SIL, Teil II sind nicht transparent. Zwischen der textlichen Prognose (SIL, Teil II) - „um rund 50% ansteigen“ – und der in Zahlen ausgewiesenen Prognose (SIL, Teil IIIB) für den Flughafen Zürich im Jahr 2020 – 395'000 Flugbewegungen (+ 42.6%) – besteht eine Differenz von 20'000 Flugbewegungen (Beilage 03). Auch die entsprechenden Prognosen im SIL, Teil IIIB für Basel (+ 68.5%) und Genf (+ 38.7%) weichen erheblich von „rund 50%“ ab.

Bei der Erarbeitung des „Luftfahrtberichtes 2004“ des Bundes waren die rapide sinkenden Verkehrszahlen bereits bekannt. Trotzdem wurde eine entsprechende Berücksichtigung im Luftfahrtbericht und die entsprechende Fortschreibung im SIL unterlassen.

Bei einer Prognose, die auf den tatsächlichen Flugbewegungen von 2004 basiert, resultieren für das Jahr 2020 weniger als 350'000 Flugbewegungen. Dies ist unabhängig davon, mit welcher Prognosevariante (SIL oder Luftfahrtberichtes) gerechnet wird (Beilagen 01 + 04).

Dies wiederum bedeutet, dass das bisherige Pistensystem mit der Nordausrichtung, entsprechend dem seit Jahrzehnten bestehenden Betriebssystem, auch im Jahre 2020 den Bedürfnissen genügen wird (Beilage 05).

**Das Objektblatt für den Flughafen Zürich ist ein Dokument mit enormer Tragweite. Eine entsprechend realistische Ausgangslage und Planungsprognose, die auf widerspruchsfreien und aktuellen Fakten basiert, ist darum eine zwingende Voraussetzung für eine langfristige Planung.**

### Zu Antrag 2: Anpassung ist vor Erarbeitung des Objektblattes vorzunehmen

Gemäss Positionspapier der Flughafen Zürich AG, lässt das heutige Pistensystem am Flughafen Zürich ein Wachstum bis zu einem Verkehrsaufkommen von rund 350'000 Flugbewegungen zu (Beilage 05).

Wie aufgezeigt (Beilage 01), wird mit einer langfristigen Prognose – auf der Basis der tatsächlichen Werte 2004 - diese Zahl bis ins Jahr 2020 bei weitem nicht erreicht.

Dies hat grundlegende Auswirkungen auf das Objektblatt für den Flughafen Zürich und die entsprechend notwendigen An- und Abflugrouten. Darum hat die Anpassung der Ausgangslage zwingend vor der Erarbeitung des Objektblattes zu erfolgen.

### **Zu Antrag 3: Verfahren**

Gemäss SIL, Teil IIIA – 2, „Aktualisierung, Ausgangslage“, wird eine Aktualisierung der Ausgangslage als *Fortschreibung* definiert. Im Grundsatz 1, „Anpassungserfordernis“ (SIL, Teil IIIA – 3) wird festgehalten: „Der Sachplan muss angepasst werden, wenn... Lärmbelastungen erheblich verändert werden...., betriebliche Vorkehrungen mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt vorgesehen sind.“

Wie dargelegt, hat für den Flughafen Zürich die angenommene Ausgangslage und da im Besonderen die Langfristprognose, erhebliche Auswirkungen auf die künftige Gestaltung des Flughafenperimeters, des Pistensystems und des An- und Abflugregimes. Änderungen an diesen Komponenten werden zu erheblichen Veränderungen bezüglich Lärmbelastung, Raum und Umwelt führen.

Darum beantragen wir, die geforderte Änderung der Ausgangslage verfahrensmässig als *Anpassung* (vergl. Grundsatz 1, SIL IIIA – 3) und nicht als Fortschreibung zu behandeln.

Benglen, 24. Mai 2005

Verein Flugschneise Süd – NEIN

Thomas Morf  
Präsident

Urban Scherrer  
Vizepräsident

Geht an: UVEK/BAZL, Bundesamt für Zivilluftfahrt, Hr. R. Cron

Kopie an: ARE, Bundesamt für Raumentwicklung, Hr. P.-A. Rumley  
Volkswirtschaftsdirektion Kt. Zürich, Frau R. Fuhrer

## Langfristprognose auf der Basis des IST- Zustandes 2004

Berechnung durch VFSN

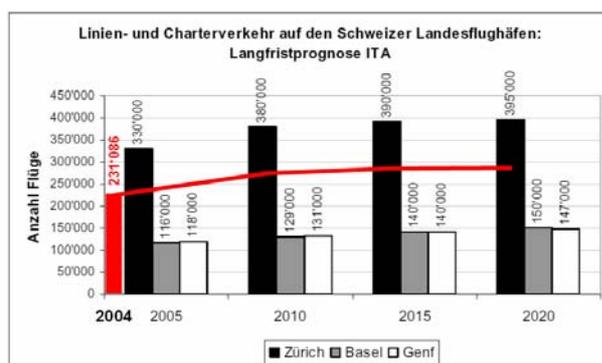
### Flugbewegungen Linien und Charter:

Die folgende Langfristprognose, erstellt durch den VFSN, basiert auf den tatsächlichen Flugbewegungen von 2004 (Quelle: Unique Geschäftsbericht 2004). Obwohl die Einflussfaktoren für die Prognosen im SIL durchaus diskutabel wären (z.B. BIP), wird die gleiche Wachstumsrate wie in der ITA Studie verwendet.

	Jahr: 2004	2005	2010	2020
<b>IST (Unique Geschäftsbericht 2004)</b>	<b>231'086</b>			
Prognose 1999, Grafik Luftfahrtbericht		330'000	390'000	395'000
Prognostiziertes Wachstum			+ 18.2%	+ 1.3%
Hochrechnung auf Basis IST 2004 und prog. Wachstum Luftfahrtsbericht	231'086		273'144	<b>276'695</b>
Prognostiziertes Wachstum			+ 18.2%	+ 1.3%
Hochrechnung auf Basis IST 2004 und prog. Wachstum SIL, Teil IIIB - 23	231'086			<b>329'400</b>
Prognostiziertes Wachstum				+ 42,6%

### Passagiere Linien und Charter (in Mio.)

	Jahr 2004	2005	2010	2020
<b>IST (Unique Geschäftsbericht 2004)</b>	<b>17.3</b>			
Hochrechnung auf Basis IST 2004 gemäss gem. SIL, Teil II – (>+100%)	17.3			35.0



### Feststellungen:

Ungeachtet dessen, ob nun prognostiziertes Wachstum aus dem Luftfahrtbericht oder dem SIL verwendet wird, für das Jahr 2020 resultieren immer weniger als 350'000 Flugbewegungen, wenn auf den tatsächlichen Flugbewegungen von 2004 basiert wird.

Dies wiederum bedeutet, dass das heutige Pistensystem, wie auch das seit Jahrzehnten bestehende Betriebssystem auch im Jahre 2020 den Bedürfnissen genügen wird.

Neue Flugrouten (Südanflüge, erweiterte Ostanflüge etc.) wie auch neue Pistensysteme (Parallelpiste) sind nicht notwendig.

Bei den Passagier - Prognosen resultiert eine erhebliche Differenz von 30%, wenn auf den tatsächlichen Zahlen 2004 basiert wird.

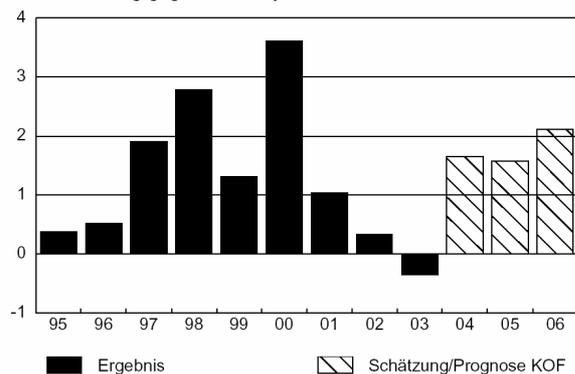
**Wachstumszenario Landesflughäfen (SIL, Teil II – 4):**

Grundlage, ITA Studie 1999

Von den diversen Einflussfaktoren, von denen einige diskutabel wären, wird bewusst nur das BIP Schweiz betrachtet. Annahme im SIL: +2% jährlich bis 2010, anschliessend jährlich + 2.5%.

**Schweiz: Reales Bruttoinlandprodukt**

(Veränderung gegenüber Vorjahr, in %)

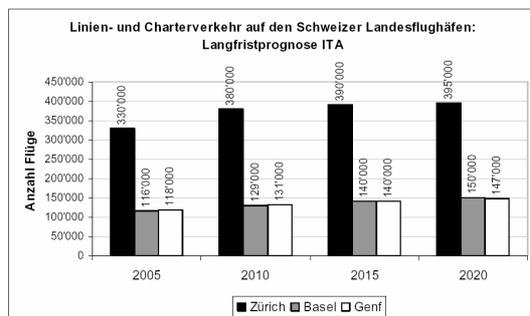


Diese Wachstumsannahmen sind zu optimistisch und beruhen eher auf Wunschdenken als auf den Realitäten.

Wie schon bei den Bewegungszahlen, wurde der jüngsten Entwicklung bei der Erarbeitung des Luftfahrtsberichtes und der Fortschreibung des SIL keine Beachtung geschenkt.

**Vergleich der Prognosen**  
Grundlage, ITA Studie 1999

**SIL, Teil IIIB / Luftfahrtbericht 2004**



Quelle Grafik: Luftfahrtbericht des Bundesrates

**SIL, Teil II – 3: Landesflughäfen**

„Anhaltendes Wachstum  
Gemäss Prognosen ist damit zu rechnen, dass der Luftverkehr auch in der Schweiz zwischen 2000 und 2020 markant zunehmen wird. Es wird erwartet, dass die Flugbewegungen des Linien- und Charterverkehrs auf den Flughäfen Basel-Mulhouse, Genève und Zürich um rund 50% ansteigen. Im gleichen Zeitraum dürfte sich das Passagiervolumen mehr als verdoppeln. Über den gesamten Zeitraum dürfte die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate bei knapp 4% bei den Passagieren und 2% bei den Flugbewegungen liegen.“

**Unterschiedliche Prognosen im gleichen Bericht - Was stimmt jetzt?**

Die Prognosen gemäss SIL, Teil II suggerieren ein gleichmässiges Wachstum auf allen Landesflughäfen von 50%. Gemäss den detaillierten Zahlen vom SIL, Teil IIIB besteht aber eine erhebliche Differenz zwischen den einzelnen Flughäfen (Basel + 68.5%, Genf + 38.7%, Zürich + 42.6%).

Diese unterschiedliche Kommunikation der Prognosen bezüglich der Anzahl Flugbewegungen trägt nicht zur Transparenz des SIL-Dokumentes bei und kann leicht zu falschen Schlüssen führen.

Folgend sind die daraus resultierenden Flugbewegungszahlen für den Flughafen Zürich zusammengefasst. Als Vergleich sind auch die tatsächlichen Flugbewegungen (Quelle: Unique Geschäftsbericht), sowie eine Hochrechnung auf der Basis der tatsächlichen Werte aus dem Jahre 2000 aufgeführt.

**Flugbewegungen Linien und Charter: (Grundlage Studie ITA 1999)**

	Jahr: 2000	2004	2005	2020
<b>IST (Unique Geschäftsbericht 2004)</b>	<b>290'867</b>	<b>231'086</b>		
Prognose Grafik Luftfahrtbericht			330'000	395'000
Prognose SIL, Teil IIIB – 23	277'000			395'000
Prognose SIL, Teil II – 3 (+ 50%) Hochrechnung auf Basis ITA 1999	277'000			415'500
<i>Hochrechnung auf Basis IST 2000 gemäss SIL, Teil IIIB – 23</i>	<i>290'867</i>			<i>414'800</i>
<i>Hochrechnung auf Basis IST 2000 gemäss SIL, Teil II – 3 (+ 50%)</i>	<i>290'867</i>			<i>436'300</i>

**Passagiere Linien und Charter (in Mio.): (Grundlage Studie ITA 1999)**

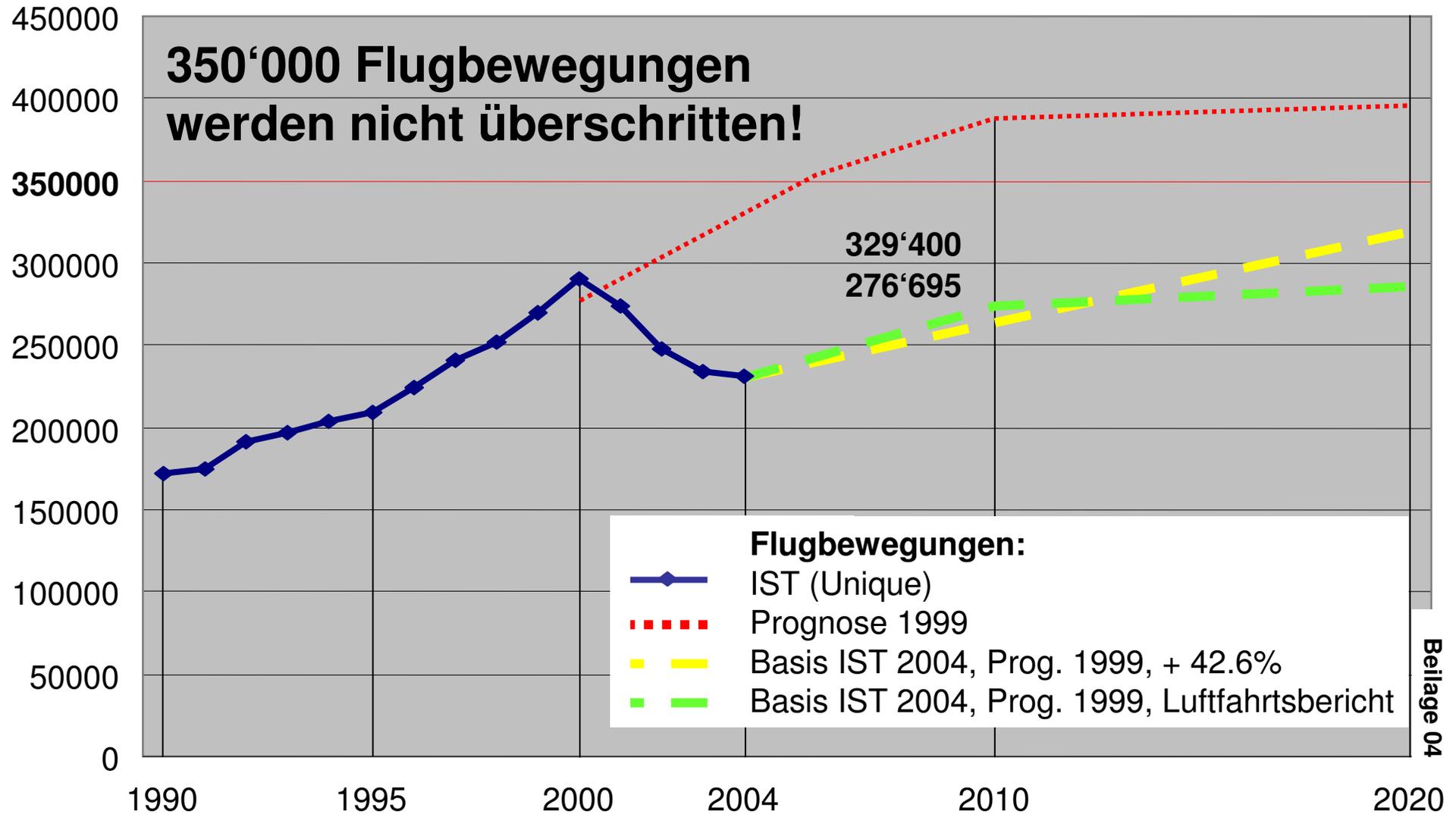
	Jahr 2000	2004	2005	2020
<b>IST (Unique Geschäftsbericht 2004)</b>	<b>22,7</b>	<b>17,3</b>		
Prognose SIL, Teil II – (>+100%)	21,5			43,0
<i>Hochrechnung auf Basis IST 2000 gemäss gem. SIL, Teil II – (&gt;+100%)</i>	<i>22,7</i>			<i>45,5</i>

Fazit:

**Das Objektblatt für den Flughafen Zürich ist ein Dokument mit enormer Tragweite. Eine entsprechend realistische Ausgangslage und Planungsprognose, die auf widerspruchsfreien und aktuellen Fakten basiert, ist darum eine zwingende Voraussetzung für eine langfristige Planung.**

# Prognose Basis IST 2004

## Flugbewegungen Linien + Charter, Flughafen Zürich



## Flughafenpolitik für den Interkontinentalflughafen Zürich-Kloten

# Positionspapier der Unique (Flughafen Zürich AG)

## 1. Ausgangslage

Der Flughafen Zürich trägt im Umfang von rund 15 Milliarden Franken zur Wertschöpfung in der Schweiz bei. Rund 100'000 Menschen leben direkt oder indirekt vom Flughafen. Als zentrale Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ist der Flughafen ein Bindeglied für Aussenhandel, Tourismus, Wissenschaft, Finanzdienstleistung und Gewerbe; zudem ist er das bedeutendste Schweizer Tor zur Welt und eine wichtige Visitenkarte des Landes für dessen Besucher.

Betrieb und Entwicklung des Flughafens erfolgen somit nicht als Selbstzweck, sondern als Mittel zum Zweck. Der Flughafen Zürich ist ein wesentlicher Faktor für eine prosperierende Wirtschaftsentwicklung in der Schweiz.

Vor diesem Hintergrund hat der Bund der Flughafen Zürich AG eine bis ins Jahr 2051 dauernde Konzession erteilt, auf deren Basis der Flughafen seine Rolle als eine der wichtigen europäischen Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs weiterhin wahrnehmen können soll.

Der weltweite Luftverkehr ist – ungeachtet der in den letzten Jahren durchlebten Rückschläge und Konsolidierungsphasen – eine Wachstumsbranche. Die Industrie geht von einem nachhaltigen Wachstum aus und rechnet noch vor 2020 mit einer Verdoppelung des Passagier- und einer Verdreifachung des Luftfrachtaufkommens. Will die Schweiz an diesem Wirtschaftswachstum teilhaben, muss sie sich an einer konstruktiven und kohärenten Luftverkehrs- und damit auch Flughafenpolitik orientieren. Diese darf insbesondere nicht länger auf die Lärmthematik reduziert bleiben, sondern muss namentlich Themen wie Wirtschaftsförderung, Standort-Marketing, Raumplanung, Siedlungspolitik, Arbeitsplätze, Integrale Verkehrspolitik usw. mit umfassen.

Die Kapazitäten des heutigen Pistensystems lassen am Flughafen Zürich ein Wachstum bis zu einem Verkehrsaufkommen von rund 350'000 Flugbewegungen zu. Für ein darüber hinausgehendes Wachstum wären Veränderungen am Pistensystem unumgänglich, so dass es dafür aufgrund von Artikel 19 des Zürcher Flughafen-gesetzes der Bewilligung durch die Zürcher Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in einer Volksabstimmung bedürfte.

## 2. Die Haltung zu An- und Abflugverfahren

Eine Umstellung des An- und Abflugsystems am Flughafen Zürich hat neben enormen finanziellen Auswirkungen (technische Aufwendungen, Planungen, Tests, Personalaufwand, Schulungen, etc.) grosse Einflüsse auf die Raumplanung, Siedlungspolitik, Umwelt, Betrieb (Flexibilität, Verlässlichkeit, Kapazität, Stabilität, etc.), Flugsicherheit sowie vor allem auf die Anwohner. Letztere werfen im Zusammenhang mit der Einführung der Südanflüge den für den Flughafen verantwortlichen Entscheidungsträgern (auch wenn die Faktoren *extern* verändert werden) den Bruch des Grundsatzes von Treu und Glauben vor, bemängeln eine Vernachlässigung der Rechtssicherheit und stellen die Verhältnismässigkeit von Entlastungen gegenüber den damit andernorts verursachten Neubelastungen in Frage. Jede Umstellung führt

zu einer (nicht unerheblichen) Unruhe in weiten Kreisen der Bevölkerung mit unzähligen Rechtsverfahren auf allen Stufen und Kanälen. All diese Auswirkungen beeinträchtigen letztlich die Konkurrenzfähigkeit des Flughafens.

Für den Betrieb des Flughafens Zürich orientieren wir uns an folgenden Leitlinien:

1. Sicherheit hat oberste Priorität; d.h. nicht, dass der Sicherheitsaspekt alle anderen Kriterien zum vornherein übersteuert, sondern dass dort wo realistische Wahlmöglichkeiten bestehen, die sicherere Variante den Vorzug erhalten soll.
2. Senkung der Lärmbelastung  
Es sind Steuerungsmechanismen zu entwickeln, welche den Einsatz lärmärmerer Flugzeuge fördern; zudem sollen Möglichkeiten für eine Definition von Lärmverminderungsvorgaben geprüft werden.
3. Die Zahl der Fluglärm betroffenen soll möglichst klein sein; d.h. der Lärm soll soweit als möglich konzentriert werden und die Routenwahl nach dem Kriterium der dünnsten Besiedlung erfolgen.
4. Es sollen möglichst wenig Menschen neu von Fluglärm betroffen werden, d.h. der im Vertrauen auf die bisher praktizierten Betriebskonzepte gewachsenen Siedlungsentwicklung soll soweit als möglich Rechnung getragen werden.
5. An der Nordausrichtung wird festgehalten.

Der Flughafen Zürich ist in ein Tal gebettet, welches von drei Seiten von Hügeln umgeben ist. Nach Norden ist das Terrain weitgehend flach. Landeanflüge erfolgen rund ein Drittel tiefer als Starts. So sind – ausgehend von diesen geografischen Gegebenheiten – über Jahrzehnte die Anflüge mehrheitlich von Norden her abgewickelt worden. Raumplanung und Siedlungsentwicklung haben sich auf diese Situation ausgerichtet. Um möglichst viel qualitätsvollen Lebensraum zu sichern, wird langfristig die Konzentration der Flugbewegungen über weniger besiedeltem Gebiet angestrebt. Für die von der Verkehrskonzentration über dünn besiedeltem Gebiet betroffene Bevölkerungsminderheit sind Formen des Ausgleichs zu finden. Zu prüfen sind beispielsweise Schallschutzmassnahmen, Enteignungsentschädigungen, Kaufofferten, Abgeltungen, etc.

### **3. Forderungen**

Damit ein geordneter und sicherer Betrieb sowie eine nachhaltige Entwicklung des Flughafens Zürich ermöglicht wird, ergeben sich ausserdem – namentlich im Hinblick auf das Finden einer einvernehmlichen Lösung mit Deutschland – folgende Anliegen:

1. Rechtssicherheit in Raumplanungs-, Siedlungs- und Umweltfragen
2. Einbezug der Gesamtverkehrssituation Schweiz-Deutschland
3. Branchenkonforme Eckwerte (gleichlange Spiesse); insbesondere Gleichbehandlung von Zürich durch Deutschland im Vergleich mit anderen (deutschen) Flughäfen
4. Keine Verknüpfung der Flugsicherung mit Lärmfragen
5. Lärmmenge statt Anzahl Überflüge als entscheidendes Kriterium
6. Anwendung der jeweils strengeren Lärmregelungen (Deutschland/Schweiz) für die Bevölkerung in Süddeutschland
7. Keine Auflagen, die unverhältnismässige Zusatzinvestitionen, Betriebskosten oder betrieblichen Einschränkungen zur Folge haben

Im Interesse aller Beteiligten braucht es Lösungen, welche Rechtssicherheit und Stabilität schaffen. Nur so kann eine nachhaltige Entwicklung des Flughafens Zürich als bedeutende Verkehrsinfrastruktur unseres Binnenlandes sichergestellt und auch in der Bevölkerung die nötige Akzeptanz gefunden werden, damit der Flughafen Zürich die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft bedarfsgerecht erfüllen kann.

20.8.04