

Nationalrat

08.3190

Interpellation Killer

Kapazitäten der bestehenden Flughäfen Zürich, Basel und Genf

Wortlaut der Interpellation vom 20. März 2008

Der Flugverkehr ist wieder stark am Wachsen. Die Schweiz steht in den Fragen der Emissionen von An- und Abflügen sowie der Immissionen auf die Bevölkerung vor bedeutenden Entscheiden. In Anbetracht dieser Entwicklung interessieren verschiedene Fragen:

1. Wie gross sind heute (Basis 2007) die Kapazitätsreserven der möglichen Flugbewegungen auf den drei Flughäfen Zürich, Basel und Genf ohne allfällige Pistenausbauten?
2. Wie gedenkt der Bundesrat allfällige Bedürfnisse, die über den Kapazitäten wie sie im Bericht über die schweizerische Luftfahrt von 2004 aufgezeigt liegen, abzudecken?
3. Wie gedenkt der Bundesrat allfällige Bedürfnisse der Branche im Kontext der Anliegen der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung abzudecken?
4. Sind Flugbewegungsverteilungen unter diesen drei Flughäfen denkbar?

Mitunterzeichnende

Bader – Baettig – Baumann – Bigger – Binder – Borer – Bortoluzzi – Bourgeois – Dunant – Egger-Wyss – Eichenberger-Walther – Engelberger – Estermann – Flückiger-Bäni – Föhn – Füglistaller – Geissbühler – Giezendanner – Glauser-Zufferey – Graber – Grunder – Haller – Hany – Hiltbold – Kaufmann – Miesch – Müri – Parmelin – Perrin – Pfister – Reimann – Reymond – Rickli – Rime – Rutschmann – Schenk – Scherer – Schibli – Stamm – von Rotz – von Siebenthal – Wandfluh – Wobmann – Zemp – Zuppiger (45)

Begründung

Der Flugverkehr entwickelt sich wieder relativ stark. Im Rahmen der Planungen um die An- und Abflugvarianten um den Flughafen Zürich zeigen sich aus Kreisen der Bevölkerung Bedenken um die Immissionen.

Es scheint aus heutiger Sicht eher unwahrscheinlich, dass die im Bericht über die Schweizerische Luftfahrt von 2004 genannten Zahlen der Flugbewegungen möglich und akzeptierbar sind.

Wenn der Bund seine Interessen an einer guten Erreichbarkeit für die Wirtschaft wahren will, müssen genügende Kapazitäten der Flughäfen vorhanden sein oder geschaffen werden.

Die Schweiz ist mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen und die Distanzen zwischen Zürich und Basel, resp. Genf sind im europäischen und globalen Verhältnis relativ gering. Darum könnten durchaus Verteilungen von Kapazitäten ein Thema werden.

Aus diesen Überlegungen interessieren die Fragen der Kapazitäten der drei Flughäfen Zürich, Basel und Genf von heute und in der Zukunft mit den heutigen Pistensystemen resp. mit künftigen denkbaren und demokratisch mehrheitsfähigen Ausbauten.

Antwort des Bundesrates

Frage 1

Die Flugbewegungen, Prognosen sowie Kapazitätsreserven für die drei Landesflughäfen können wie folgt dargestellt werden:

| | | Zürich | Genf | Basel-Mülhausen |
|----|-------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| 1. | Kapazität bestehendes Pistensystem | 325'000 ¹ | 231'000 ² | 150'000 ³ |
| 2. | Bewegungen 2007 ⁴ | 268'000 | 190'000 | 82'000 |
| 3. | Kapazitätsreserve 2007 ⁵ | 57'000 | 41'000 | 68'000 |

¹ Nachfrageprognosen vom 8.12.2006 für verschiedene Betriebsvarianten für den Flughafen Zürich (Anhang E.10) und Bericht BAZL betreffend Betriebsvarianten im SIL-Prozess Flughafen Zürich vom 8.12.2006. Abrufbar unter <http://www.bazl.admin.ch/sil/00830/01038/index.html?lang=de>

² Gemäss Umweltverträglichkeitsbericht im Rahmen der Erneuerung der Betriebskonzession im 2000.

³ Angabe Flughafen Basel

⁴ Statistik BAZL und Flughäfen

⁵ Kapazität bestehendes Pistensystem (1) – Bewegungen 2007 (2)

In Bezug auf den Flughafen Zürich besteht die Besonderheit, dass bereits heute in Spitzenzeiten zu wenig Stundenkapazitäten zur Verfügung stehen. Diese Spitzenkapazitäten werden aber von einem Homecarrier mit Drehkreuzbetrieb (Swiss International Airlines AG) benötigt, um den Drehkreuzbetrieb sicherzustellen.

Frage 2 und 3

Der Bundesrat bekennt sich in seinem luftfahrtpolitischen Bericht¹ – im Rahmen der Nachhaltigkeitsgrundsätze - zu einer nachfrageorientierten Entwicklung der Landesflughäfen. Dabei berücksichtigt er sowohl die Wichtigkeit der drei Landesflughäfen als nationale Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs als auch die legitimen Bedürfnisse der betroffenen Bevölkerung nach Ruhe.

Konkretisiert wird diese Güterabwägung im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL). Darin werden die Entwicklungsgrundsätze und Maximen für eine nachhaltige Infrastrukturpolitik festgelegt. Die anlagespezifischen Ziele und Vorgaben werden in so genannten Objektblättern konkretisiert und die flugbetrieblichen Anforderungen mit den umgebenden Nutzungs- und Schutzansprüchen in einem Koordinationsprozess aufeinander abgestimmt².

Die Arbeiten im SIL-Prozess Flughafen Zürich sind im Gang. Aus heutiger Sicht ist mit dem Objektblatt bis im Jahr 2010 zu rechnen. Während in Basel die Erarbeitung des Objektblattes derzeit an die Hand genommen wird, werden diese Arbeiten in Genf erst noch aufgenommen.

Frage 4

Eine Verlagerung der Flugbewegungen unter den drei Landesflughäfen ist allenfalls nur vorstellbar, falls es sich nicht um Flüge im Zusammenhang mit dem Drehkreuzbetrieb der Swiss handelt. Ein solcher Betrieb ist auf kurze Umsteigezeiten zwingend angewiesen. Die entsprechenden Transferzeiten zwischen Zürich und Basel-Mülhausen (knapp 2 Stunden) sowie zwischen Zürich und Genf und zwischen Genf und Basel-Mülhausen (beide ca. 3,5 Stunden) erlauben keine Verlagerung des Drehkreuzbetriebs. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die drei Landesflughäfen weder eine gemeinsamen Leitung noch einheit-

¹ Bericht vom 10. Dezember 2004 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004. BBl 2005 1781ff., 1839.

² Informationen zum SIL sind unter folgender Internet-Seite abrufbar:
<http://www.bazl.admin.ch/themen/lupo/00293/index.html?lang=de>

liche Eigentumsverhältnisse aufweisen. Die Aufteilung von Flugbewegungen auf die verschiedenen Flughäfen ist nach rechtlichen und planerischen Vorgaben nicht vorgesehen. Dem Bund stehen deshalb nur eingeschränkte Möglichkeiten zur Verfügung.