

Sachdokumentation:

Signatur: DS 4636

Permalink: www.sachdokumentation.ch/bestand/ds/4636



Nutzungsbestimmungen

Dieses elektronische Dokument wird vom Schweizerischen Sozialarchiv zur Verfügung gestellt. Es kann in der angebotenen Form für den Eigengebrauch reproduziert und genutzt werden (private Verwendung, inkl. Lehre und Forschung). Für das Einhalten der urheberrechtlichen Bestimmungen ist der/die Nutzer/in verantwortlich. Jede Verwendung muss mit einem Quellennachweis versehen sein.

Zitierweise für graue Literatur

Elektronische Broschüren und Flugschriften (DS) aus den Dossiers der Sachdokumentation des Sozialarchivs werden gemäss den üblichen Zitierrichtlinien für wissenschaftliche Literatur wenn möglich einzeln zitiert. Es ist jedoch sinnvoll, die verwendeten thematischen Dossiers ebenfalls zu zitieren. Anzugeben sind demnach die Signatur des einzelnen Dokuments sowie das zugehörige Dossier.



Zürich, 9. Januar 2024

Medienkonferenz JA zur Pistenverlängerung

Ueli Bamert, Kantonsrat SVP / Mitglied KEVU

Das Projekt Pistenverlängerung hat in den letzten Monaten nicht nur in der Politik, sondern auch in den Medien sowie in der Öffentlichkeit viel zu reden gegeben. Es ist uns daher ein Anliegen, Ihnen heute die Vorteile dieses sinnvollen Projekts näherzubringen. Wir sind der Überzeugung, dass die Pistenverlängerung eine sinnvolle und nötige Massnahme darstellt, um die Abläufe im Flugbetrieb zu optimieren und die Sicherheit zu erhöhen, ohne dass dabei die Anzahl Flüge erhöht wird. Kurz zusammengefasst heisst das:

Gesteigerte Sicherheit, bessere Pünktlichkeit, mehr Nachtruhe.

Mit der Verlängerung der beiden Pisten 28 und 32 fallen zahlreiche „Wenns“ und „Abers“ im Flugbetrieb weg. Es müssen von den Flugzeugen weniger Pisten und Flugwege gekreuzt werden, die Flugzeuge müssen am Boden weniger weite Wege zurücklegen und Starts und Landungen bleiben auch bei widrigen Wetterumständen – nasse Pisten oder starke Winde – im vorgesehenen Ablauf ohne Einschränkungen möglich. Dies alles reduziert die Komplexität des Betriebs und erhöht die Sicherheitsmarge. Thomas Muhl, Leiter Kontrollturm und Anflug Zürich bei Skyguide, wird dies im Detail erläutern.

Lassen Sie mich aber noch beim Thema Sicherheit bleiben. Es ist entscheidend – auch wenn es von Gegnern der Vorlage heruntergespielt wird. «Der Flughafen ist sicher. Sonst dürfte nicht geflogen werden», sagen sie. Das trifft selbstverständlich zu. Unser Flughafen ist sicher. Die Sicherheit weiter zu erhöhen, ist aber sowohl erklärtes Ziel der Flughafen Zürich AG als auch ein klarer Auftrag des Bundes. Am 15. März 2011 kam es zu einem Fast-Zusammenstoss von zwei startenden Passagierflugzeugen. In der Folge hat die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (SUST) eine umfassende Sicherheitsüberprüfung vorgenommen und 2012 empfohlen, die Komplexität der Betriebsverfahren und die systemischen Risiken zu verringern.

Der Bericht hat klipp und klar festgehalten: «Unter den beteiligten Fachleuten ist unbestritten, dass Handlungsbedarf bezüglich einer Verbesserung der Sicherheit besteht.» Zuoberst auf der Liste der empfohlenen Massnahmen steht die

Verlängerung der beiden Pisten 28 und 32. Der Bundesrat hat sie 2015 ins SIL-Objektblatt übernommen.

Andere Massnahmen wurden in der Zwischenzeit bereits umgesetzt oder eingeleitet – zum Beispiel die von Flughafengegnern ebenfalls bekämpfte und verzögerte Umrollung der Piste 28. Was es jetzt braucht, ist ein klares Ja der Zürcher Stimmberechtigten, damit auch die Pistenverlängerung endlich realisiert werden kann.

Sie wird den Betrieb des Flughafens darüber hinaus besser planbar, berechenbarer und stabiler machen – dies alles ausdrücklich, ohne dass damit die Anzahl Flugbewegungen erhöht würde. Das bringt klare Vorteile für alle:

Weniger Verspätungen und damit weniger nächtlicher Fluglärm für die Anwohnerinnen und Anwohner, weniger Stress und Hektik für die Angestellten des Flughafens, bessere Planbarkeit für die Airlines und die Flugzeugbesatzungen, weniger Verspätungen und verpasste Anschlussflüge und somit weniger Ärger für die Passagiere und ganz generell eine Reduktion der Anzahl durch Fluglärm betroffener Personen. Dies deshalb, weil vermehrt weniger dicht besiedelte Gebiete überflogen würden, was sich positiv auf den ZFI auswirken wird. Eine klare Win-Win-Situation.


Ich möchte es an dieser Stelle aber auch noch einmal klar betonen: Niemand bestreitet die negativen Auswirkungen des Fluglärms auf die Lebensqualität. Und weil weniger unplanmässig von Süden her angefliegen werden muss, wird es tatsächlich eine gewisse regionale Verlagerung des Fluglärms geben. Ein Teil der Opposition ist deshalb aus rein lokalpolitischer Sicht durchaus nachvollziehbar. Das ändert aber nichts daran, dass die Fluglärmbelastung insgesamt reduziert wird und dass die Anzahl der Flüge nach 23:00 Uhr abnehmen wird.

Damit komme ich zum Schluss. Wir sagen ja zu dieser Vorlage, wir sagen Ja zu einer vernünftigen und nützlichen Verbesserung unserer Flughafeninfrastruktur. Unser Kanton würde ein falsches Signal aussenden, wenn die Stimmbevölkerung ein so sinnvolles Projekt ablehnen würde. Wir sind zuversichtlich, dass wir die grosse Mehrheit der Zürcherinnen und Zürcher von den Vorteilen dieses Projekts werden überzeugen können.

Medienkonferenz Ja zur Pistenverlängerung
Beat Walti, Nationalrat FDP

Mehr Pünktlichkeit und Verlässlichkeit

- Weniger **Umstellungen bei Pisten-Nutzung** (An- und Abflug-Regime) nach Tageszeit, Wetter & Flugzeugtyp
- Weniger **Komplexität** durch weniger **Kreuzungspunkte** am Boden und in der Luft
- **Kürzere Rollwege** bei Starts & Landungen
- Kontinuität und **Effizienz** von Betriebsabläufen, Einhaltung von **An- und Abflugzeiten**
- Weniger **Verspätungsabbau** am Abend

- 
- **Bevölkerung**
Mehr Nachtruhe, noch mehr Sicherheit
 - **Passagiere**
Mehr Pünktlichkeit, weniger Wartezeiten & Ausweichlandungen
 - **Wirtschaft**
Zuverlässiger Hub-Betrieb, attraktive Angebote im Passagier- und Frachtverkehr (inkl. Tourismus, Exportsektor)

8



Mehr Pünktlichkeit und Verlässlichkeit

- Der Flughafen Zürich als unser „Tor zur Welt“ ist nicht nur eine Annehmlichkeit – er hat auch spürbare positive Effekte auf den Wohlstand in der Region und in der ganzen Schweiz.
- Mit ca. CHF 10 Mia. Wertschöpfung (mit direkten, indirekten und induzierten Effekten in 2021, nach Covid19) und 27'400 Arbeitsplätzen (22'800 VZÄ) ist er ein bedeutender Wirtschaftsfaktor.
- Der Betrieb eines „Hubs“ mit Direktverbindungen in die ganze Welt ist für die Exportindustrie und den Tourismus von grösster Bedeutung. Er gewährleistet durch die sog. belly freight von Passagierflugzeugen wesentliche Frachtkapazitäten für Güter im Aussenhandel (Import und Export).
- Mit den geplanten Pistenverlängerungen können Starts und Landungen auch bei schwierigen Wetterbedingungen einfacher, effizienter und sicherer abgewickelt werden. Durch eine zuverlässigere Einhaltung von Flugplänen müssen abends weniger Verspätungen abgebaut werden. Von dieser verbesserten Nachtruhe profitieren auch die Anwohner direkt.

9



Zürich, 9. Januar 2024

Medienkonferenz JA zur Pistenverlängerung

Nicole Barandun, Nationalrätin Mitte / Präsidentin Gewerbeverband Stadt Zürich
(es gilt das gesprochene Wort)

Klare Verbesserungen ohne Steuergelder und ohne Kapazitätserhöhung

Erlauben Sie mir eine einleitende Bemerkung: Als Präsidentin des Gewerbeverbandes der Stadt Zürich ist mir die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich als Dreh- und Angelpunkt für Güter, aber auch für den Tourismus und die hier angesiedelten Unternehmen, gerade auch in sehr innovativen Branchen wie Forschung und Entwicklung sehr bewusst. Es geht bei der Vorlage nicht darum, mehr Flüge zu ermöglichen, sondern die bestehende komfortable Anbindung von Zürich an die Welt weiterhin sicherzustellen. Die heutige gute wirtschaftliche Situation des Kantons Zürichs hat nebst dem Umstand, dass Zürich über hervorragende Bildungsinstitutionen verfügt, ganz wesentlich mit dem Flughafen Zürich zu tun. Gleiches gilt in kleinerem Ausmass auch für Genf. Wenn Sie denken, an diesen beiden Standorten sei der See das einzige Anziehungskriterium, sind Sie definitiv auf dem Holzweg.

Ebenso auf dem Holzweg befinden sich all diejenigen, die meinen, es gehe beim Pistenausbau um Kapazitätserhöhungen. Seit dem 1. Januar 1976, mithin seit bald einem halben Jahrhundert, erfolgen Starts und Landungen auf dem Flughafen Zürich auf dem heute noch bestehenden Pistensystem. Im Jahr 1976 war ich 8 Jahre alt, die beliebtesten Autos waren Fahrzeuge wie der VW Käfer oder der Ford Fiesta. Da hat sich auf der Strasse bis heute einiges verändert. Gleiches gilt für die Welt der Flugzeuge: Die grössten Flugzeuge im Einsatz waren damals die Boing 747, also der Jumbo Jet, und die DC-10. Der Jumbo Jet verfügte über ein maximales Startgewicht von 380 Tonnen und beförderte bis zu 300 Personen, die DC-10 hatte ein maximales Startgewicht von 265 Tonnen und beförderte üblicherweise ca. 260 Personen. Zum Vergleich: Der Airbus A380 hat ein Startgewicht von über 500 Tonnen und befördert über 500 Fluggäste. Wie die Autos von heute sind die Flugzeuge im Vergleich zu damals viel grösser. Im Gegensatz zu den heutigen Autos sitzen in den grösseren Fliegern aber auch mehr Menschen.

Grössere Flugzeuge wie sie heute eingesetzt werden, ermöglichen, dieselben Kapazitäten mit weniger Flügen abzuwickeln. Dies ist im Interesse aller. Neuere

Flugzeuge verbrauchen zudem insgesamt weniger Kerosin und der Verbrauch pro Passagier sinkt stetig. Dass grössere Flugzeuge längere Start- und Landbahnen benötigen, erklärt sich von selbst. Mit dem Ausbau der beiden Pisten wird also nicht nur bezüglich der Kreuzung der Start- und Landebahnen eine Verbesserung erzielt, sie ermöglicht auch die sicherere Landung grösserer Flugzeuge und insbesondere eine effizientere Abwicklung des Flugverkehrs und gleichzeitig einen besseren Verspätungsabbau in den Randstunden, den Zeiten notabene, die für die Anwohnerinnen und Anwohner am sensibelsten sind.

Noch ein Wort zu den Kosten: Die Kosten des Pistenausbaus betragen rund 250 Millionen Franken und werden von der Flughafen Zürich AG gestemmt. Der Steuerzahler und die Anwohnerinnen und Anwohner haben nur Vorteile.

Alles in Allem spricht nichts dagegen, diese Vorlage anzunehmen. Im Gegenteil, es spricht alles dafür. Leider ist es beim Flughafen etwa so wie bei der Armee. Gegner einzelner Vorlagen geben vor, konkrete Argumente dagegen zu haben. Dabei sind sie in Tat und Wahrheit gegen die Institution an sich, also die Armee oder den Flughafen. Wer am Flughafen Zürich als Tor zur Welt festhalten will, spricht sich für den Ausbau der Pisten, für mehr Sicherheit, weniger Verspätungen und mehr Effizienz aus.

Thomas Muhl, Head of TWR/APP Zürich
9. Januar 2024

skyguide

Die Pistenverlängerungen aus der Sicht der Flugsicherung

beyond horizons

Agenda

skyguide

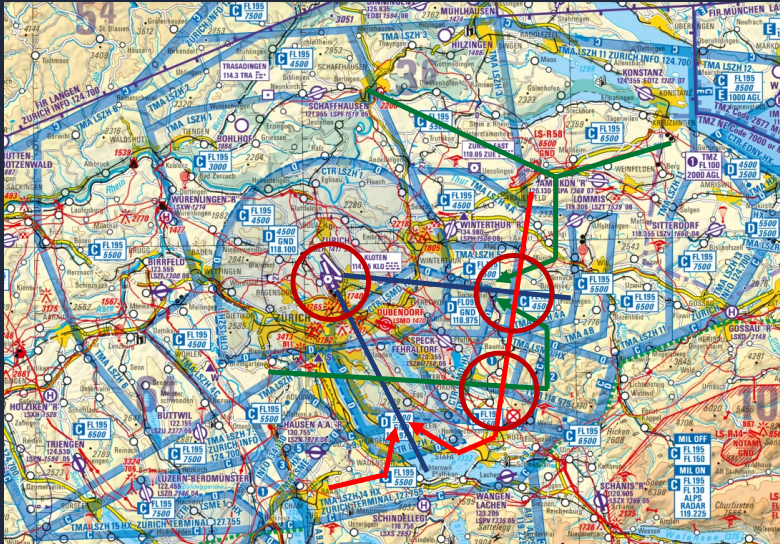
- Verkehrsführung in der Luft bei Ostanflug
- Verkehrsführung am Boden bei Ost- und Südanflug
- Übersicht über den Nutzen der Pistenverlängerungen
- Kapazität
- Résumé

beyond horizons

2

Verkehrsführung in der Luft bei Ostanflug

skyguide



beyond horizons

3

Ostkonzept:

Landungen auf die Piste 28 (LDA, Landing Distance Available 2500 m, die kürzeste Piste von ZRH).

Verkehrsführung via Downwind (Gegenanflug), Base (Queranflug) auf den Endanflug der Piste 28 -> einheitliche Führung der Flugzeuge, eins folgt dem anderen.

Flugzeuge/Piloten, für welche die 2500 m nicht ausreichen, verlangen eine andere Landebahn -> Piste 34 (LDA, Landing Distance Available: 3240 m).

Die einheitliche Verkehrsführung wird dadurch massiv gestört, da es nun gegenläufige Flugbewegungen und Kreuzungspunkte in der Luft gibt!

Weiter ergibt sich am Boden ein Kreuzungspunkt, da sich ja die Pisten 28 und 34 kreuzen.

-> Komplexität und unnötige Risiken!

Eine verlängerte Piste 28 reduziert die alternativen Landungen auf die Piste 34 signifikant.

Komplexe, sich kreuzende Flugwege werden markant reduziert.



Viele der Langstreckenflugzeuge, welche den Flughafen ZRH am Abend verlassen, sind am Dock E (midfield) geparkt.

Die verfügbare Startrollstrecke der Piste 32 beträgt 3300 m (TORA Take Off Run Available resp. ASDA Accelerate and Stop Distance Available).

Die Piste 34 bietet 3700 m (TORA und ASDA), die schweren Langstreckenflugzeuge müssen daher oft auf der längeren Piste 34 starten.

Der Rollweg auf die Piste 32 ist ohne Umwege und Pistenkreuzungen in kürzester Zeit machbar. Um vom Midfield auf die Piste 34 zu gelangen, muss die aktive Landebahn 28 gekreuzt werden.

Weiter kreuzen sich dann die Startpiste 34 und die Landepiste 28 und viele auf der Piste 28 gelandeten Flugzeuge müssen auf dem Weg zum Standplatz die Piste 34 erneut kreuzen.

-> Komplexität und unnötige Risiken!

Eine verlängerte Piste 32 reduziert die alternativen Starts auf der Piste 34 signifikant.

Komplexe, sich kreuzende Rollwege werden markant reduziert.

Eine verlängerte Piste 28 wirkt sich primär auf die Landungen aus.

Aufgrund der Hindernisse im Ausflug der Piste 28 wird eine Verlängerung praktisch keinen Einfluss auf die Starts haben.

Eine verlängerte Piste 32 wirkt sich primär auf die Starts aus.

Die Hindernisse im Ausflug der Piste 32 haben praktisch keinen Einfluss auf die Starts.

Eine Landefreigabe darf grundsätzlich erst erteilt werden, wenn das vorher gelandete Flugzeug die Piste verlassen hat.

Eine längere Piste hat daher keinen Effekt auf die Landekapazität.

Eine Startfreigabe darf erst erteilt werden, wenn die (Radar-) Separation nach dem Start sichergestellt werden kann.

Eine längere Piste hat daher keinen Effekt auf die Startkapazität.

- Skyguide befürwortet die Pistenverlängerungen uneingeschränkt.
- Die Sicherheitsverbesserungen stehen für Skyguide im Zentrum.
- Die Komplexität kann dank der längeren Pisten reduziert werden.
- Es besteht kein Zusammenhang zwischen Pistenlänge und der Kapazität.