



Am 3. Juni 2021 hat die Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin zusammen mit dem CEO des Flughafens die Öffentlichkeit über das Projekt „Pistenverlängerungen“ informiert. Der CEO erwähnte, dass mit den Verlängerungen keine Änderung der Betriebsverfahren vorgesehen sei. Die Volkswirtschaftsdirektorin erwähnte, dass zur Erhöhung der Sicherheit in Bezug auf die Kreuzung 16/28 die Pistenverlängerung notwendig sei. **Dies ist nicht nachvollziehbar, da diese Kreuzung bestehen bleibt und Starts weiterhin auf Piste 16 und 28 erfolgen.**

Gemäss kantonalem Flughafengesetz ist für Änderungen von Lage und Länge der Pisten die Zustimmung des Kantons Zürich erforderlich. Der Zürcher Regierungsrat hat am 19. Mai 2021 den Projektbeschrieb zu den Pistenverlängerungen geprüft und der Staatsvertretung (im VR-Rat: RR Carmen Walker Späh, E. Saupper, V. Albers) im Verwaltungsrat des Flughafens die Weisung erteilt, der Einleitung eines Plangenehmigungsverfahrens für die Pistenverlängerungen zuzustimmen. Der Ball liegt jetzt beim Kantonsrat.

Der Entscheid des Kantonsrats untersteht dem fakultativen Referendum. Die Stimmberechtigten im Kanton Zürich haben bei einer Volksabstimmung das letzte Wort zu den beantragten Pistenverlängerungen. Das Plangenehmigungsgesuch beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) kann erst nach dem Volksentscheid eingereicht werden.

Der Flughafen argumentiert mit Verbesserung der Sicherheitsmarge und der Stabilität im Flugbetrieb. Auch die Bevölkerung könne profitieren, da mit den verlängerten Pisten die Verspätungen am Abend nach 23.00 Uhr reduziert werden könnten. **Falsch.** Weiter verspricht der Flughafen dem Süden weniger Landungen in den Abendstunden. **Falsch.** Diese Landungen gibt es auch künftig bei Ostwindlage, wenn der Rückenwind für Piste 28 zu stark wird oder Nebel vorherrscht.

Gründe für das NEIN zur Verlängerung der Piste 28!

- o **Sicherheit.** Die Piste 28 ist sicher! Seit auf Piste 28 gelandet wird hat es noch nie ein Ueberrollen des Pistenendes nach der Landung mit einem Passagierflugzeug gegeben!

Wenn der Flughafen heute nicht sicher wäre, müsste man ihn schliessen.
- o Die Piste 28 ist mit 2500 m eine relativ kurze Piste, aber nicht zu kurz. Ein Pilot weiss vor dem Beginn eines Anfluges, wieviel Pistenlänge benötigt wird. Sollte die Pistenlänge nicht genügend sein, kann die Besatzung eine andere Piste verlangen.
- o Bei einem Ueberrollen des Pistenendes 28 bestehe ein grosses Risiko, dass ein Flugzeug in die Glatt rolle und es so zu einer Katastrophe kommen könnte. Der Flughafen hat im Auftrag des BAZL nach dem Pistenende ein Abbremsssystem (Gummiartiger Weichbelag) für mehrere Millionen eingebaut. Sollte ein Flugzeug nun das Pistenende überrollen, so würde es vor der Glatt bis zum Stillstand sicher abgebremst. Somit ist aus operationellen Gründen der Sicherheit eine Verlängerung absolut nicht nötig!
- o **Robustheit des Systems.** Vom Flughafen und Skyguide wird argumentiert, es gäbe Fluggesellschaften, die bei gewissen Bedingungen einen Anflug auf Piste 28 nicht akzeptieren. Die Umleitung auf eine andere Piste bedeute dann, dass der Aufwand und die daraus entstehende Komplexität für die Lotsen sehr gross seien. Einen solchen Anflug auf eine andere Piste zu planen und durchzuführen, würde die Anflugkapazität reduzieren, da dadurch die Anflüge auf Piste 28 um etwa 10 Minuten verzögert würden. Bei einer Verlängerung könnten dann alle Flugzeuge auf Piste 28 landen.
- o Jeder Flugzeugtyp (auch A380) kann auf Piste 28 problemlos landen.
- o Selbst wenn eine Umleitung des Anfluges notwendig wäre: zwischen 20 Uhr (Wochenende und deutsche Feiertage) bzw. 21 Uhr und 23 Uhr landen im Moment nur sehr wenige sogenannte Langstreckenflüge auf Piste 28. Eine Umleitung z.B. auf Piste 34 wäre problemlos und ohne Einschränkung bzw. Verlust der Anflugkapazität durchführbar.
- o Für die Pistenverlängerung 28 plant der Kanton die Verlegung der Glatt und der Kantonsstrasse, was viele Hektaren landwirtschaftlicher Folgeflächen vernichtet unter dem Titel „Renaturalisierung der Glatt“. Ist diese Aktion vernünftig und im Interesse des Volkes und der Landwirtschaft? Sie ist weder ökonomisch noch ökologisch!

- o **Thema Kapazität.** Auch bei einer Verlängerung der Piste 28 kann die Landekapazität nicht erhöht werden. Um die Landekapazität zu erhöhen ist es notwendig, dass Flugzeuge nach der Landung die Piste so schnell wie möglich verlassen. Obwohl 90% der landenden Flugzeuge die Piste 28 via Piste 16/34 oder vorher verlassen, kann die Anflugkapazität aus verschiedenen Gründen nicht erhöht werden, z.B. wegen Randwibbel schleppen die zwingend eine 2-minütige Separation zwischen zwei landenden Flugzeugen benötigen. Der Hauptgrund dafür ist, dass vielfach Flugzeuge zum Start auf Piste 32 die Piste 28 kreuzen müssen und deshalb die Landeabstände etwas grösser sind als bei Landungen auf Piste 14.

Zudem ist man nie sicher, ob ein gelandetes Flugzeug die Piste 28 doch erst nach der Kreuzung der Piste 16/34 verlassen wird (10%). Dies bedingt etwas grössere Landeabstände.

- o **Umrollung Piste 28:** Die zur Diskussion stehende Umrollung der Piste 28 wird die Situation in der kritischen Zeit (22 – 23 Uhr) nicht verbessern, da für die Umrollung eine längere Rollzeit um 5 bis 10 Minuten zur Piste 34 zu einer zusätzlichen Verspätung führt. Um bei Landungen auf Piste 28 die Piste 34 für rollende Flugzeuge kreuzungsfrei zu machen, müsste dieser Rollweg bis ca. 800 m vom Pistenanfang nach Osten gebaut werden.

Siehe Bild unten, rote Linie.



Eine Umrundung der Piste ändert also gar nichts ausser höherem Kerosinverbrauch und mehr Rollzeit von 5 - 10 Minuten!

