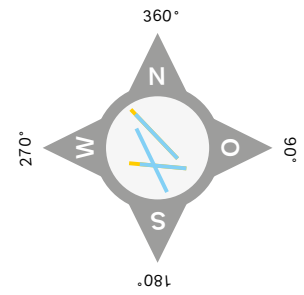


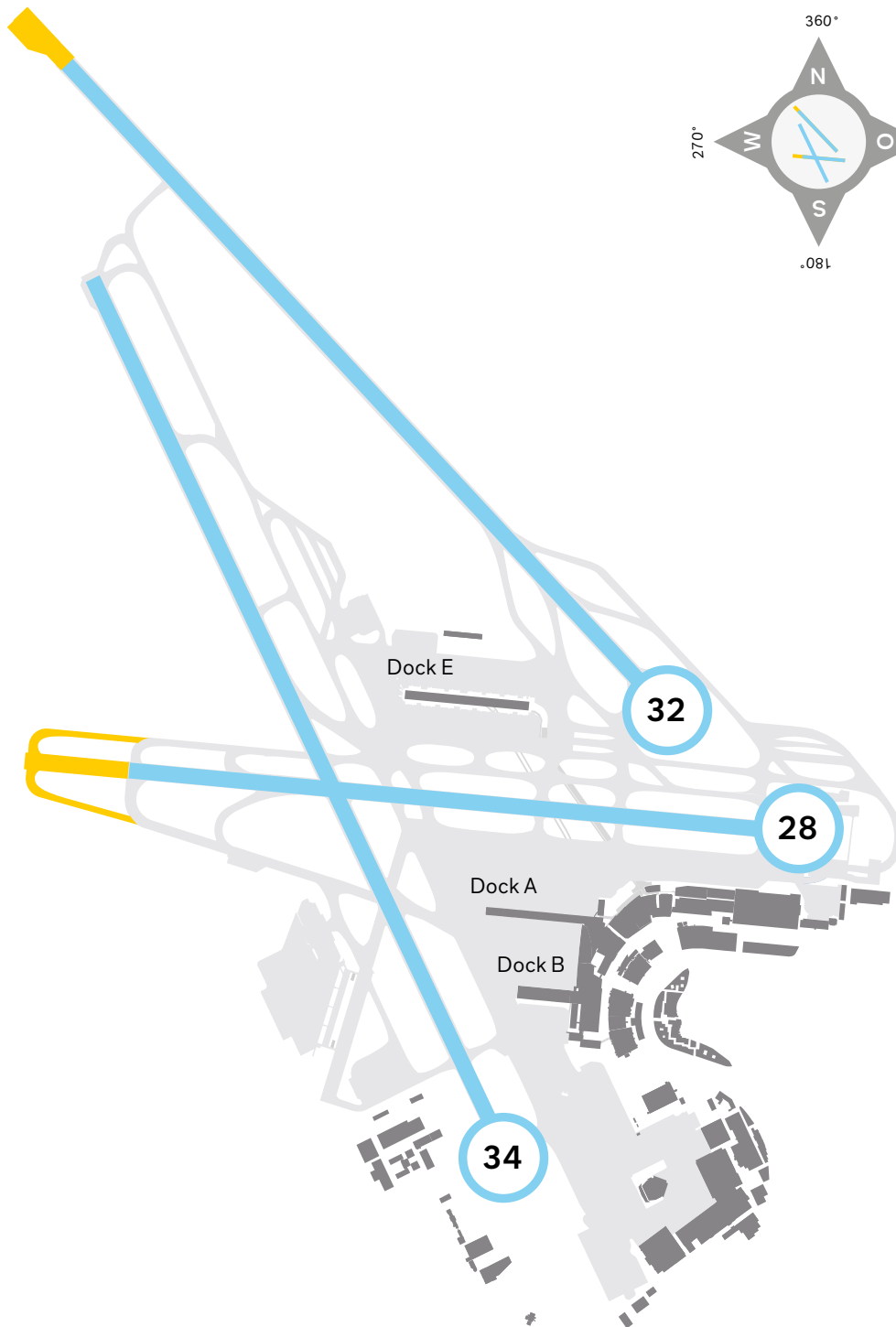
Pistenverlängerungen – Fakten und Hintergründe

Vielfacher Nutzen – Ja zu den Pistenverlängerungen	3
Verlängerung Piste 28	4
Verlängerung Piste 32	5
Hintergrund und politischer Prozess	6
Wirtschaftsmotor Flughafen – wichtig für Zürich und die Schweiz	7
Entwicklung Luftverkehr und Passagierzahlen	8
Pistenverlängerungen – Fragen und Antworten	9

280 m



400 m



Video auf Youtube

Darum braucht es die Pistenverlängerungen –
Experten erklären

Vielfacher Nutzen – Ja zu den Pistenverlängerungen

Die Pistenverlängerungen sind eine Massnahme mit mehrfachem Nutzen. Sie verbessern die Sicherheitsmarge und die Pünktlichkeit des Flugbetriebs. Dadurch reduzieren sich die Verspätungen am Abend – die gesamte Bevölkerung profitiert von mehr Nachtruhe.



Mehr Piste = Mehr Sicherheit

- Dank mehr Piste wird mehr Bremsweg geschaffen. Den Piloten steht auf den Pisten 28 und 32 mehr Sicherheitsreserve zur Verfügung.
- Dank des längeren Bremswegs müssen Piloten weniger häufig auf die längste Piste 34 ausweichen. Dadurch entfallen sicherheitskritische Kreuzungspunkte am Boden und in der Luft. Unplanmässige Umstellungen im Flugbetrieb werden reduziert.



Mehr Piste = Mehr Pünktlichkeit

Die gesamte Bevölkerung profitiert von mehr Nachtruhe, weil:

- am Abend die Verspätungen reduziert werden.
- ein Teil der Langstreckenflugzeuge aufgrund kürzerer Rollabstände früher in der Luft ist.



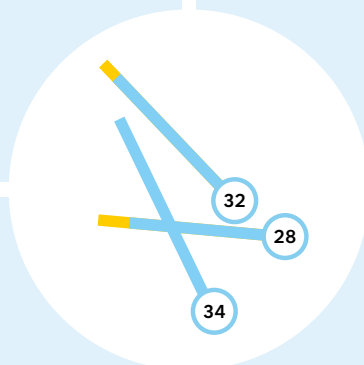
Mehr Piste = Mehr Nachtruhe

- Dank mehr Piste können die vorgegebenen An- und Abflugkonzepte verlässlicher angewendet werden. Es kommt zu weniger unplanmässigen Umstellungen im Flugbetrieb aufgrund des Wetters.
- Die betriebliche Stabilität und die Pünktlichkeit werden erhöht.
- Durch die Verlängerung der Piste 32 startet ein Teil der schweren Langstreckenflugzeuge am Abend früher, weil sich die Rollzeit für diese Flugzeuge um bis zu 10 Minuten verkürzt. Dies ist auch ökologisch sinnvoll.



Keine Kapazitätserhöhung

- Mehr Flüge und mehr Lärm? Falsch, denn zwischen Pistenlänge und Kapazität besteht kein Zusammenhang. Eine Piste kann gleichzeitig nur von einem Flugzeug für Landung oder Start genutzt werden.
- Wie viel Pistenlänge nach der Landung oder bei einem Startabbruch noch vorhanden ist, ist für die Kapazität irrelevant und dient einzig der Sicherheit (mehr Bremsweg).
- Die zusätzliche betriebliche Stabilität geht voll zugunsten der Reduktion von Verspätungen. Die geltenden Rahmenbedingungen lassen es nicht zu, zusätzliche Flüge einzuplanen.



Verlängerung Piste 28

Ausgangslage:

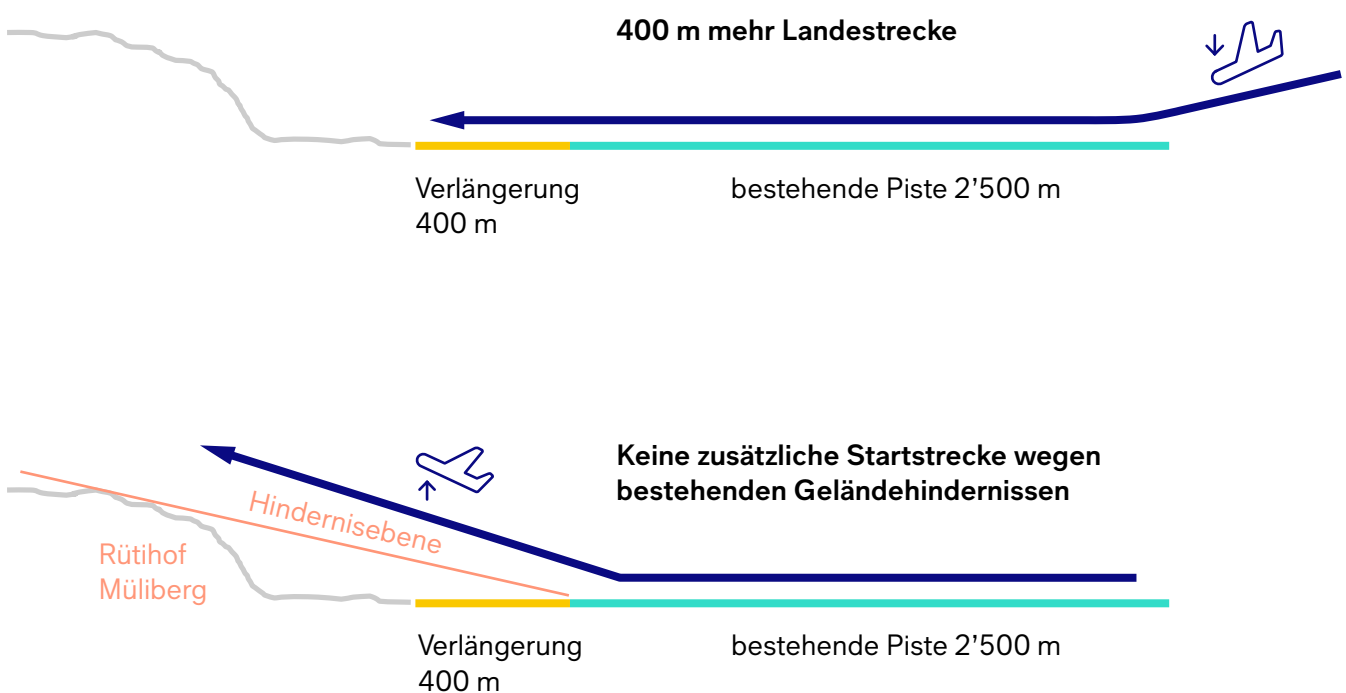
Die Piste 28 ist heute 2'500 Meter lang. Für schwere Langstreckenflugzeuge ist sie als Landepiste nur eingeschränkt nutzbar bzw. die Nutzung ist stark wetterabhängig. Sie soll um 400 Meter Richtung Westen auf neu 2'900 Meter verlängert werden. Am Pistenende entsteht wieder ein Bremssystem (EMAS) von 170 Metern Länge.

Vorteile der Verlängerung:

- Verbesserung der Sicherheitsmarge durch längeren Bremsweg und Vermeidung allfälliger Overruns («Überschiesen der Pisten»)
- Höhere Verfügbarkeit der Piste 28 für Landungen bei verschiedenen Wetterlagen
- Weniger Umstellungen der Betriebskonzepte (Anflug- und Abflugrichtungen) und damit weniger Komplexität im Flugbetrieb
- Weniger Verspätungen im Tagesverlauf und somit am Abend. Dies führt zu weniger Flugbewegungen nach 23:00 Uhr und dank des durchschnittlich früheren Betriebsschlusses zu mehr Nachtruhe.
- Durch die Reduktion der Südanflüge nimmt die Zahl der vom Fluglärm betroffenen Personen ab.
- Die Verlängerung der Piste 28 führt aufgrund der bestehenden Geländebehindernisse zu keiner Veränderung der Startstrecke.

Sicherheit:

Verlängerung Piste 28 – mehr Bremsweg bei Regen und Wind



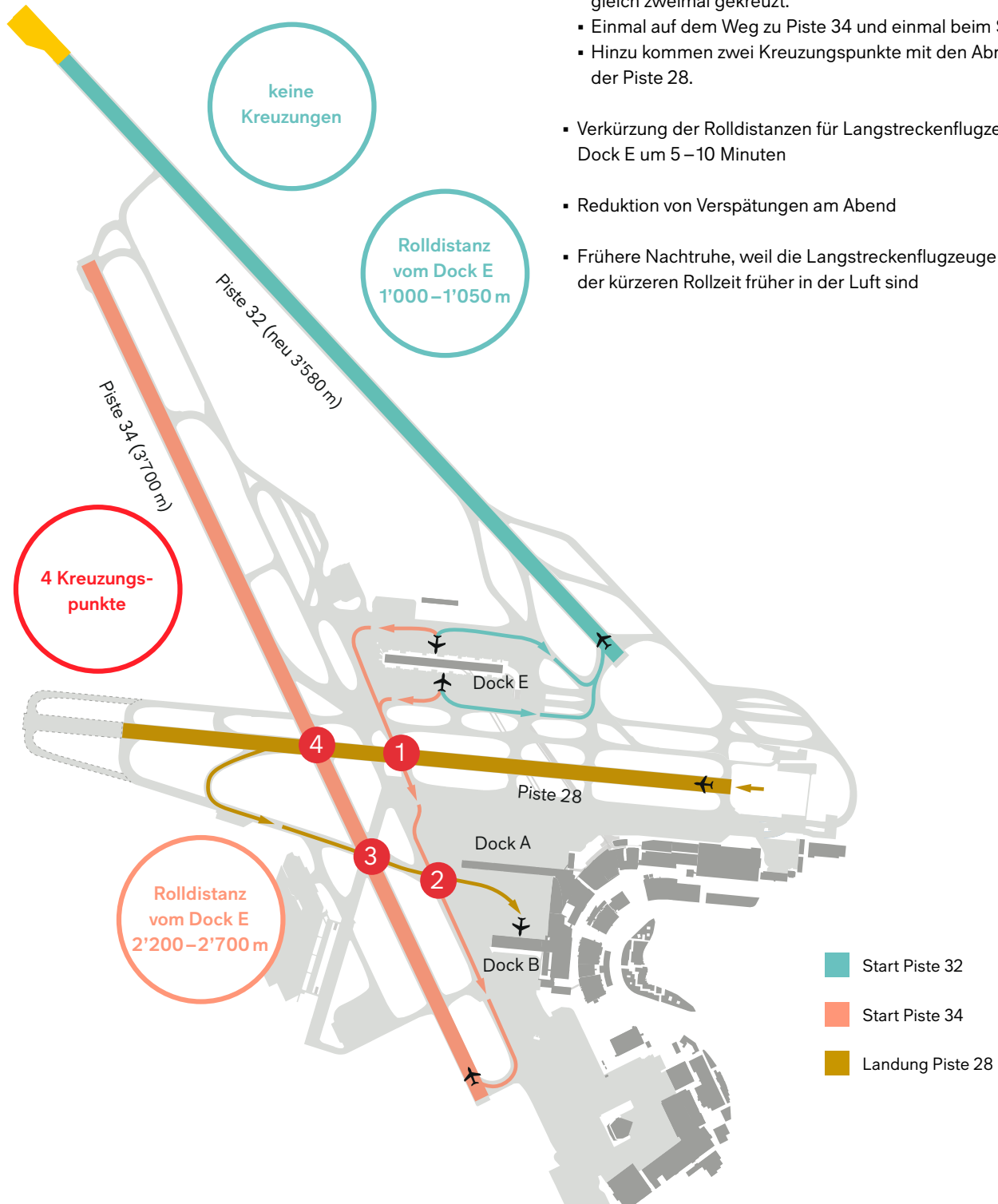
Verlängerung Piste 32

Ausgangslage:

Die Piste 32 ist heute 3'300 Meter lang. Sie soll um 280 Meter Richtung Norden auf neu 3'580 Meter verlängert werden. Für viele Langstreckenflugzeuge ist die nahe des Dock E gelegene Startpiste 32 heute zu kurz. Sie müssen auf die längere Piste 34 ausweichen.

Vorteile der Verlängerung:

- Praktisch alle Langstreckenflugzeuge können am Abend neu auf der Piste 32 starten – ein Ausweichen auf die Piste 34 wird nicht mehr notwendig sein.
- Verbesserung der Sicherheitsmarge durch Eliminierung von Kreuzungspunkten am Boden.
 - Bei heutigen Starts auf Piste 34 wird die Hauptlandepiste 28 gleich zweimal gekreuzt.
 - Einmal auf dem Weg zu Piste 34 und einmal beim Start selbst
 - Hinzu kommen zwei Kreuzungspunkte mit den Abrollwegen der Piste 28.
- Verkürzung der Rollkosten für Langstreckenflugzeuge ab Dock E um 5–10 Minuten
- Reduktion von Verspätungen am Abend
- Frühere Nachtruhe, weil die Langstreckenflugzeuge aufgrund der kürzeren Rollzeit früher in der Luft sind



Hintergrund und politischer Prozess

Ausgangspunkt Sicherheitsüberprüfung

Aufgrund eines Vorfalles mit zwei gleichzeitig startenden Flugzeugen im Jahr 2011 gab das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eine umfassende Analyse der Betriebsverfahren am Flughafen Zürich in Auftrag. Der daraus entstandene Bericht «Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich (SÜFZ)», für welchen international anerkannte Methoden verwendet wurden, identifiziert die Risiken des heutigen Betriebs und nennt dreissig Massnahmen zur Optimierung der Sicherheit am Flughafen Zürich. Wesentliche betriebliche Problempunkte und Risiken, die sich negativ auf die Sicherheitsmarge, die Verlässlichkeit sowie Pünktlichkeit am Flughafen auswirken, können mit der im SÜFZ identifizierten Massnahme «Pistenverlängerungen» angegangen werden.

Geltende Vorgaben für die Pistenverlängerungen

Die Pistenverlängerungen sind raumplanerisch im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) enthalten. Der Betrieb auf den verlängerten Pisten ist im SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich festgelegt. Die Pistenverlängerungen sind ebenfalls im kantonalen Richtplan enthalten.

Finanziert durch die Flughafen Zürich AG

Pro Jahr investiert die Flughafenbetreiberin im Schnitt über CHF 300 Mio. in ihre Infrastruktur. Auch die Finanzierung der Pistenverlängerungen erfolgt vollumfänglich durch die Flughafen Zürich AG. Die Kosten belaufen sich auf rund CHF 210 Mio. für die Piste 28 und rund CHF 40 Mio. für die Piste 32. Die Beträge entfallen über mehrere Jahre.

Politischer Entscheid notwendig

Gemäss kantonalem Flughafengesetz bedürfen Änderungen von Lage und Länge der Pisten der Zustimmung durch den Kanton Zürich. Die Kantonsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG verfügt bei Beschlüssen über die Einreichung von Plan-genehmigungsgesuchen über Änderungen der Lage und Länge der Pisten über eine Sperrminorität (§10 Flughafengesetz, 748.1). Die Kantonsvertreter im Verwaltungsrat sind bei Ausübung dieser Sperrminorität an die Weisung des Regierungsrats gebunden (§19 Flughafengesetz).

Regierungsrat und Kantonsrat stimmen Pistenverlängerungen zu

Die Weisung des Regierungsrates unterliegt der Zustimmung des Kantonsrates. Mit Beschluss vom 19. Mai 2021 beantragte der Regierungsrat dem Kantonsrat, seiner dem Projekt zustimmenden Weisung zuzustimmen. Am 28. März 2023 entschied die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU), dem Antrag des Zürcher Regierungsrats zu folgen. Am 28. August 2023 stimmte der Zürcher Kantonsrat dem Mehrheitsantrag der vorbereitenden Kommission zu. Damit haben sowohl Kantonsregierung als auch Kantonsparlament dem Projekt ihre Zustimmung erteilt. Weil gegen den Kantonsratsentscheid das Referendum ergriffen wurde, hat die Zürcher Stimmbevölkerung das letzte Wort. Die Volksabstimmung findet am 3. März 2024 statt.

Flughafen Zürich AG – privatwirtschaftliches und börsenkotiertes Unternehmen

Am 28. November 1999 sagte die Zürcher Stimmbevölkerung mit 61.2% Ja zur Privatisierung des Flughafens Zürich. Seither ist die Flughafen Zürich AG ein privatwirtschaftlich geführtes Unternehmen, das an der Schweizer Börse kotiert ist.

Die Privatisierung mit staatlicher Minderheitsbeteiligung hat sich als Erfolgsmodell erwiesen. Vom hohen Qualitätsniveau am Flughafen Zürich zeugen zahlreiche Auszeichnungen. Pro Arbeitstag investiert die Flughafenbetreiberin rund CHF 1 Mio. in den Unterhalt und die Erneuerung der Infrastruktur.

Die Flughafen Zürich AG konnte sich auch in Krisenzeiten vollkommen selbstständig finanzieren und musste – abgesehen von Kurzarbeitsentschädigung während der Covid-19-Pandemie – keine staatlichen Gelder in Anspruch nehmen.

Umgekehrt zahlte die Flughafen Zürich AG seit dem Jahr 2000 rund CHF 1.2 Mrd. an Dividenden und Steuern an den Staat. Davon flossen rund CHF 700 Mio. an den Kanton Zürich. Wird die Wertentwicklung des kantonalen Aktienbestands mitberücksichtigt, so profitierte der Kanton mit einem Gesamtwert von CHF 1.8 Mrd.

Wirtschaftsmotor Flughafen – Wichtig für Zürich und die Schweiz

7 Milliarden Wertschöpfung, rund 30'000 Angestellte und mehr als 300 Unternehmen. Der Flughafen Zürich ist das Schweizer Tor zur Welt und ein Wirtschaftsmotor für den Kanton und die Region Zürich. Eine Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens belegt die Wichtigkeit des einzigen interkontinentalen Drehkreuzes der Schweiz.



30'000

Mitarbeitende arbeiten direkt am Flughafen Zürich



> 300

Unternehmen stellen einen reibungslosen Betrieb sicher



1'200

Tonnen Luftfracht werden täglich am Flughafen Zürich abgewickelt



CHF 7 Mrd.

Wertschöpfung pro Jahr am Flughafen Zürich, bereinigt um den Covid-Effekt

Alle fünf Jahre lässt die Flughafen Zürich AG volkswirtschaftliche Kennzahlen zum Flughafen erheben. Für die volkswirtschaftliche Bedeutung im engeren Sinne werden die direkten Effekte der Unternehmen sowie die indirekten Effekte, also die Vorleistungen, zusammen betrachtet. Die letzte Studie wurde für das Referenzjahr 2021 erstellt, welches durch die Auswirkungen der Covid-Pandemie gekennzeichnet war. Aus diesem Grund wurde auch ein Szenario ohne Pandemieereignis berechnet.

7 Milliarden Wertschöpfung pro Jahr

Die Zahlen zeigen ein eindrückliches Bild. Der Flughafen Zürich ist die am besten erschlossene Verkehrsdrehscheibe des Landes, ein Einkaufszentrum, ein Ausflugs- und Erlebnisort, kurz: ein Wirtschaftsmotor. Die Wertschöpfung am Flughafen Zürich beträgt rund CHF 7 Mrd. pro Jahr – ohne Einfluss der Pandemie. Das sind 4.4 % des Bruttoinlandprodukts (BIP) des Kantons Zürich oder knapp 1% des nationalen BIP. Im Vergleich zur letzten Erhebung 2016 entspricht dies einem Wachstum von fast 40 %, nicht zuletzt dank der Eröffnung des Circle im Dezember 2020. Heute arbeiten insgesamt mehr Menschen am Flughafen als vor der Pandemie.

Die Exportnation braucht die Luftfracht

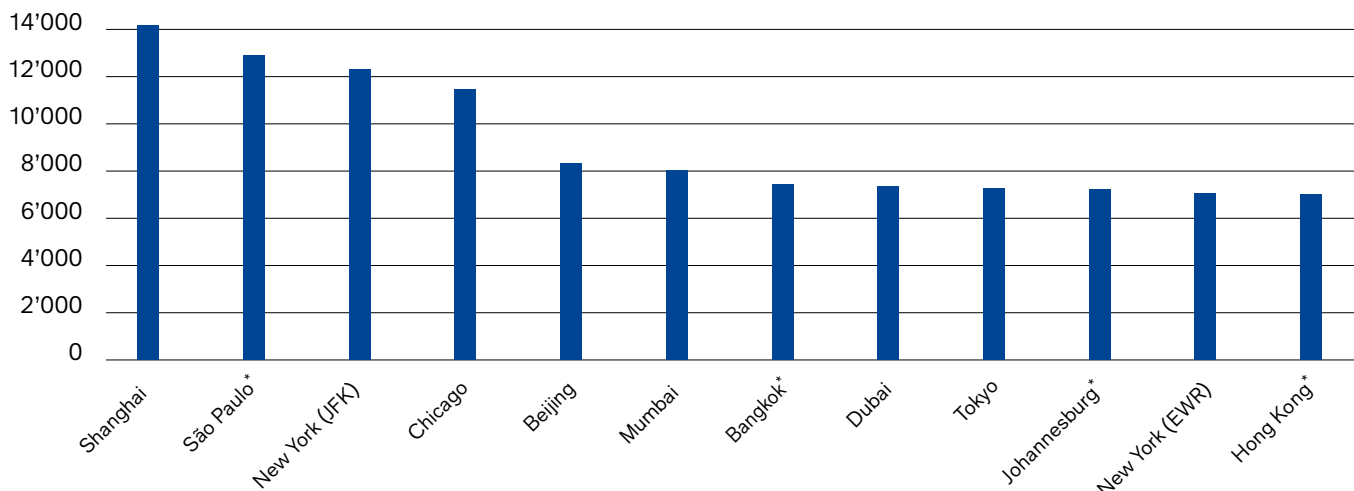
Die grosse Bedeutung der Luftfracht zeigte sich nicht zuletzt während der Pandemie. Der Flughafen Zürich blieb jederzeit offen

und wichtige Schutzgüter wie Masken und Desinfektionsmittel konnten per Flugzeug geliefert werden. Die Luftfracht ist insbesondere für zeitkritische Waren eminent wichtig: lebenswichtige Organe, radioaktive Sendungen, oder pharmazeutische Produkte könnten ohne Luftfracht nicht oder nicht rechtzeitig transportiert werden. Auch die spezialisierte High-Tech-Industrie der Schweiz ist auf die Luftfracht angewiesen, wenn individuell angefertigte Teile oder Ersatzteile von Industriemaschinen schnell und sicher geliefert werden müssen. Mit 40% der wertmässigen Exporte (CHF 130 Mrd. pro Jahr) ist die Luftfracht sehr relevant für die Schweizer Wirtschaft. 1'200 Tonnen davon werden täglich am Flughafen Zürich abgefertigt.

Warum Langstreckenverbindungen wichtig sind

Die Schweizer Wirtschaft ist deshalb auf ein dichtes Netz von Langstreckenverbindungen angewiesen. Denn 99% der Fracht wird im Bauch einer Passagiermaschine transportiert. Davon gehen 82 % nach Amerika und Asien. So liegt beispielsweise São Paulo, gemessen am Frachtvolumen, an zweiter Stelle aller Destinationen. Mit dem Kernauftrag des Flughafens, möglichst viele Direktverbindungen in die wichtigsten Metropolen anzubieten, wird der Anschluss der Schweiz an die Weltmärkte und damit unser Wohlstand sichergestellt.

Frachtvolumen der SWISS für Top 12 Destinationen



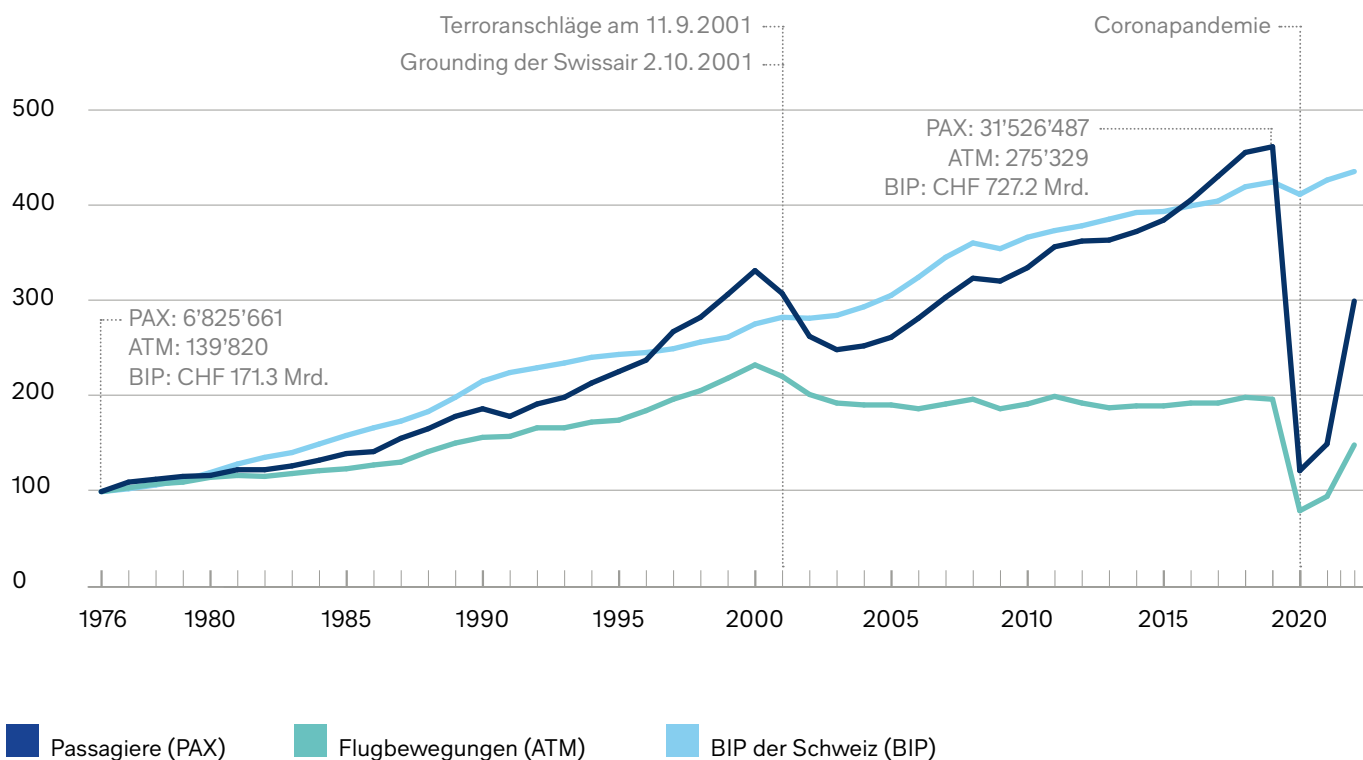
* Langstreckenflüge am Abend

Entwicklung Luftverkehr und Passagierzahlen

Schon seit 1976 wird der Flugbetrieb am Flughafen Zürich auf dem seither unveränderten Pistensystem abgewickelt. Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum sowie die Globalisierung haben die Nachfrage nach internationaler Mobilität ansteigen lassen. Entsprechend sind die zu bewältigenden Passagierzahlen und Flugbewegungen in den letzten 47 Jahren deutlich gewachsen. Von einem überproportionalen Wachstum kann aber nicht die Rede sein: Wie die Grafik zeigt, haben sich die Passagierzahlen im Rahmen des Wirtschaftswachstums (BIP) bewegt. Bei den Flugbewegungen zeigt sich ein anderes Bild: In den letzten 20 Jahren hat

die Anzahl Flüge stagniert. Das höhere Passagieraufkommen konnte über grössere Flugzeuge und eine bessere Auslastung kompensiert werden.

Gestiegen sind vor allem die Sicherheitsauflagen, welche durch die internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) vorgegeben werden. Sie haben wesentliche Auswirkungen auf den Flugbetrieb und die Pistenbenutzung.



Pistenverlängerungen – Fragen und Antworten

Warum braucht es die Pistenverlängerungen, wenn doch der Flughafen Zürich schon heute sicher ist?

- Der Flugbetrieb am Flughafen Zürich ist heute grundsätzlich sicher.
- Fliegen ist deshalb so sicher, weil in der Aviatik Risiken laufend analysiert und wo nötig geeignete Sicherheitsmassnahmen ergriffen werden. Die Wahrscheinlichkeit für das Eintreten von Vorfällen oder Unfällen in der Aviatik wird dadurch stetig minimiert.
- Genau hier setzen die Pistenverlängerungen an: Eine Sicherheitsüberprüfung von 2012 definierte die Pistenverlängerungen als eine zentrale Massnahme zur Erhöhung der Sicherheitsmarge und Verbesserung der betrieblichen Abläufe am Flughafen Zürich.

Wie verbessern die Pistenverlängerungen die Sicherheit?

Mehr Piste = Mehr Bremsweg

- Mehr Piste bedeutet mehr Bremsweg und damit mehr Sicherheitsreserve für die Piloten. Dies gilt sowohl für Landungen als auch für Starts.
- Die Pistenverlängerungen erhöhen die Sicherheitsmarge im Falle eines Startabbruchs und reduzieren die Gefahr des Überschliessens der Piste bei der Landung («Overrun»).

Mehr Piste = Weniger Kreuzungspunkte

- Schwere Langstreckenmaschinen können häufiger (auch bei anspruchsvollen Wetterbedingungen) wie im Betriebskonzept vorgesehen von Osten her auf der Piste 28 landen. Sie müssen weniger auf Südlandungen ausweichen, wodurch unplanmässige Konzeptumstellungen reduziert werden.
- Sicherheitsrelevante Kreuzungspunkte am Boden und in der Luft werden reduziert.
- Dank der längeren Piste 32 können vermehrt auch schwere Langstreckenflugzeuge, die am Dock E parkiert sind, auf dieser Piste starten, anstatt auf Piste 34, welche die aktive Landepiste kreuzt. Somit entsteht ein kreuzungsfreier Betrieb auch am Abend.

Wie verbessern die Pistenverlängerungen die betrieblichen Abläufe?

Mehr Piste = Weniger unplanmässige Umstellungen im Flugbetrieb

- Die Verlängerung der kürzesten Landepiste 28 verhilft zu einer konsequenteren Abwicklung des Flugbetriebs am Abend, wie es politisch vorgegeben ist: Südkonzept am frühen Morgen, Nordkonzept den Tag hindurch und Ostkonzept am Abend.
- Dank der verlängerten Piste kann am Abend auch bei anspruchsvolleren Wetterbedingungen auf Piste 28 gelandet werden. Die wetterbedingte Verfügbarkeit des Ostkonzepts wird erhöht.
- Ausserplanmässige Einzelanflüge aus Süden auf die Piste 34 sowie Umstellungen auf das Südkonzept können reduziert werden.

Wie verbessern die Pistenverlängerungen die Verspätungssituation am Abend und die Nachtruhe?

Mehr Piste = Weniger Verspätungen und mehr Nachtruhe

- Durch die Pistenverlängerungen kann das Ostkonzept stabilisiert werden. Es kommt zu weniger ausserplanmässigen Abweichungen vom vorgesehenen Betriebskonzept und zu einem kreuzungsfreieren Betrieb, was die Pünktlichkeit erhöht und Verspätungen reduziert.

Es kommt zu weniger ausserplanmässigen Abweichungen vom vorgesehenen Betriebskonzept und zu einem kreuzungsfreieren Betrieb, was die Pünktlichkeit erhöht und Verspätungen reduziert.

- Die gesamte Bevölkerung profitiert von mehr Nachtruhe, weil ein Teil der Langstreckenflugzeuge aufgrund kürzerer Rollabstände zur Piste 32 anstatt 34 früher in der Luft ist.

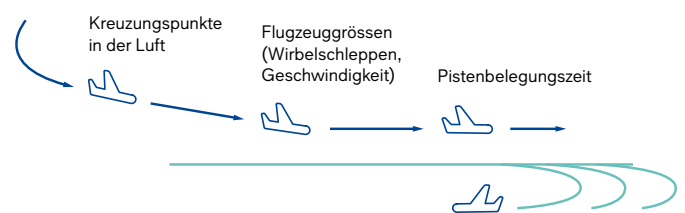
Der Verspätungsabbau zwischen 23:00 und 23:30 Uhr ist die Norm. Was unternimmt der Flughafen Zürich dagegen?

- Heute gibt es am Flughafen Zürich rund 50'000 Flugbewegungen weniger als vor 20 Jahren.
- Es gibt nicht mehr Verspätungsabbau aufgrund von mehr Flugbewegungen, sondern weil höhere und komplexere (Sicherheits-)Anforderungen an den Betrieb gestellt werden.
- In den letzten Jahren wurden in Zusammenarbeit mit den Flughafenpartnern verschiedene Massnahmen erarbeitet, um den Verspätungsabbau zu reduzieren.
- Ein wichtiger Ansatzpunkt für eine Verbesserung ist ein verlässlicherer und stabilerer Betrieb, der mit den Pistenverlängerungen und weiteren Massnahmen (Optimierungen im Betrieb, Schnellabrollwege) erreicht werden kann. Wichtig sind zudem die Lärmgebühren, die 2019 massiv erhöht wurden.

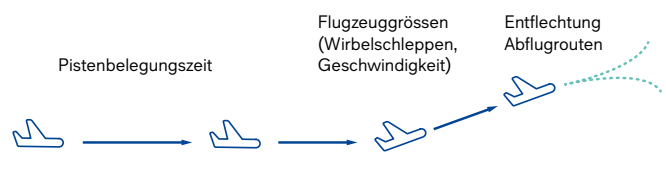
Bewirken die Pistenverlängerungen eine Kapazitätserhöhung?

- Nein. Es besteht kein Zusammenhang zwischen Pistenlänge und Anzahl Flugbewegungen. Auf einer längeren Piste können zwar schwerere, aber nicht mehr Flugzeuge landen oder starten.
- Es können daher mit den Pistenverlängerungen nicht mehr Flüge eingeplant werden.

Nicht die Pistenlänge, sondern diese Faktoren beeinflussen die Landekapazität:



Nicht die Pistenlänge, sondern diese Faktoren beeinflussen die Startkapazität:



- Die Pistenverlängerungen dienen der Stabilisierung des Betriebs. Die Folge sind weniger Verspätungen und nicht ein Kapazitätsaufbau.
- Das Projekt Pistenverlängerungen ändert nichts an den für den Flughafen geltenden Rahmenbedingungen, welche der Bund vorgibt.

Mit einem «stabileren» Betriebskonzept könnte doch die Kapazität / die geplante Anzahl Flüge erhöht werden.

- Nein, es können mit den Pistenverlängerungen nicht mehr Flüge eingeplant werden.
- Die Pistenverlängerungen betreffen das Betriebskonzept mit Landungen von Osten (Ostkonzept). Dieses kommt standardmässig (und somit massgebend für die geplante Kapazität) nur am Abend während der deutschen Sperrzeiten zum Einsatz.
- Für die Flugbetriebskapazität ist am Abend nicht die technische Kapazität massgebend, sondern der Lärmschutz. Der Sachplan des Bundes (SIL) und der kantonale Richtplan begrenzen den Fluglärm und damit den Flugbetrieb.
- Ein rigides Lärmcontrolling – wie z.B. mit dem heutigen Slotfreeze – durch die zuständigen Behörden stellt sicher, dass Optimierungen im Flugbetrieb für die Reduktion von Verspätungen und damit der Flugbewegungen in den Abend- und Nachtstunden eingesetzt werden müssen.

Der Sachplan des Bundes (SIL) gibt eine Kapazität von 70 Flugbewegungen pro Stunde vor. Welchen Beitrag dazu leisten die Pistenverlängerungen?

- Im SIL werden für den Flughafen Zürich zwei stabile Flugbetriebskonzepte mit einer Stundenkapazität von tagsüber 70 Flugbewegungen vorgegeben.
- Im SIL-Objektblatt sind verschiedene Massnahmen enthalten, wie die Kapazität erhöht werden kann, z.B. die Entflechtung der Flugrouten und Schnellabrollwege.
- Die Pistenverlängerungen hingegen dienen der Stabilisierung des Betriebs und nicht einem Kapazitätsaufbau.

Verspätungen kommen über den Tag auch aus anderen Gründen zustande: Wetter, Wind, Engpässen im europäischen Luftraum. Wie viele Verspätungen sind effektiv auf die zu kurzen Pisten zurückzuführen?

- Die Verfügbarkeit der Piste 28 ist heute deutlich tiefer als der anderen beiden Pisten. Heute muss deshalb durchschnittlich an jedem 5. Abend auf das Südkonzept umgestellt werden.
- Weil das Südkonzept keinen unabhängigen Start-/Landebetrieb zulässt, kommt es zu Verspätungen.

Wie spielt die Umlegung der Glatt mit dem Glattrevitalisierungsprojekt zusammen?

- Die Anpassung des Glattlaufs aufgrund der Pistenverlängerung 28 ist mit dem Projekt «Glattrevitalisierung» des Kantons abgestimmt.
- Die Flughafen Zürich AG erfüllt damit die vorgegebene Kompensation von Ökofläche und finanziert die vom Kanton vorgesehene Aufwertung des Glattlaufs in diesem Abschnitt.

Geht im Zusammenhang mit dem Projekt Pistenverlängerungen landwirtschaftliches Kulturland (Fruchtfolgefleichen) verloren?

- Nur die Verlängerung der Piste 28 bei Rümlang beansprucht bestehende Fruchtfolgefleichen, welche grösstenteils als «bedingt geeignet» eingestuft sind.
- Die Fruchtfolgefleichen werden grösstenteils durch die Renaturierung des Glattlaufs beansprucht.
- Sämtliche Fruchtfolgefleichen, die als Teil des Projekts Pistenverlängerungen und Glatt-Renaturierung verloren gehen, werden gemäss den gesetzlichen Vorgaben andernorts (ausserhalb des Projektperimeters) kompensiert.

Wieso investiert die Flughafen Zürich AG in die Pistenverlängerungen?

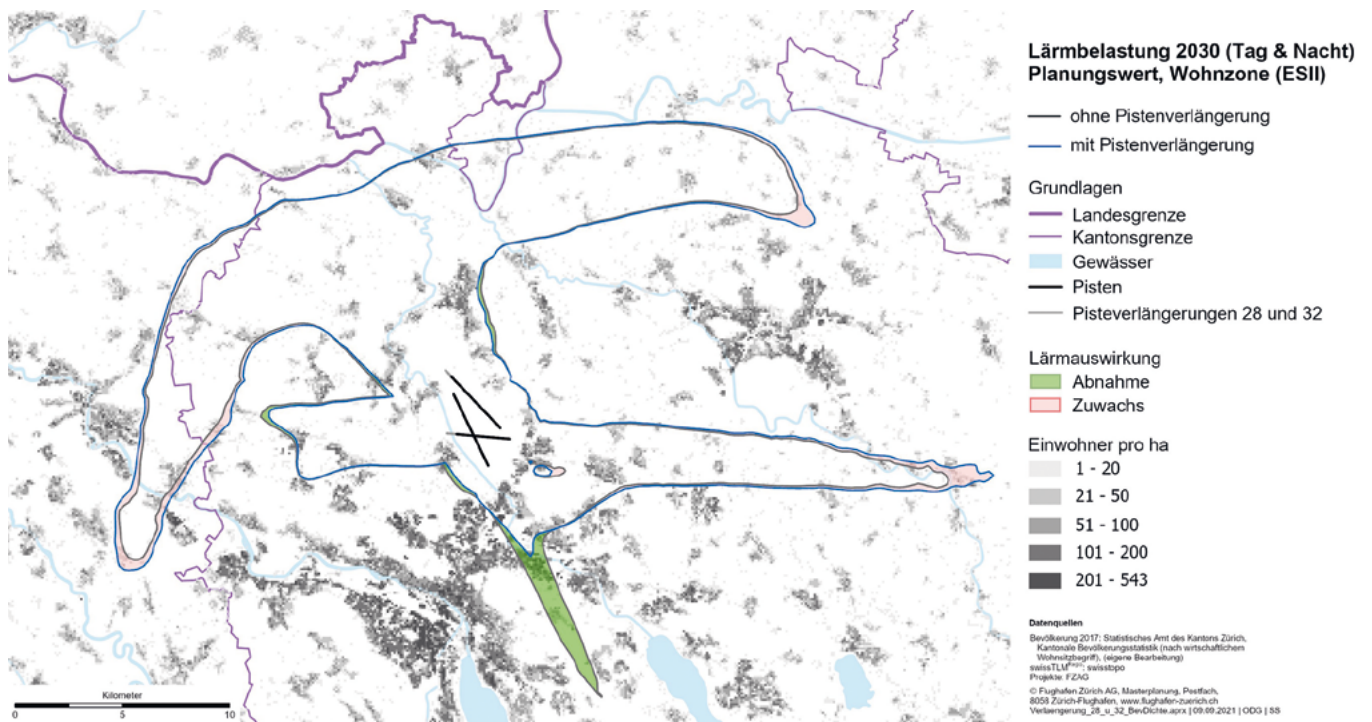
- Die Sicherheit des Flugbetriebs hat für die Flughafen Zürich AG oberste Priorität. Der Finanzierungsaufwand ist durch die Erhöhung der Sicherheitsmarge und die Stabilisierung des Flugbetriebs legitimiert.
- Die Flughafen Zürich AG hat ein betriebliches Interesse an der besseren Einhaltung des Flugplans und der Reduktion der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung.
- Der Finanzierungsaufwand von CHF 250 Mio. wird von der Flughafen Zürich AG mit den Einnahmen aus den Flughafengebühren getragen, und nicht von den Steuerzahlenden.
- Die Flughafen Zürich AG investiert laufend in Unterhalt und Erneuerung ihrer Infrastruktur, um jederzeit einen qualitativ hochstehenden Betrieb sicherstellen zu können (rund CHF 300 Mio. pro Jahr).
- Es gibt keine alternativen Massnahmen im Flugbetrieb, die dieselben Verbesserungen punkto Sicherheit und Reduktion von Verspätungen mit sich bringen.

Wie wirken sich die Pistenverlängerungen bezüglich Lärmbelastung auf die verschiedenen Himmelsrichtungen aus?

- Die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) hat die Lärmauswirkungen berechnet. Die Berechnungen finden sich im Anhang des Projektbeschriebs zu den Pistenverlängerungen.
- Süden: Durch die Reduktion von Südanflügen am Abend resultiert für den Süden eine geringere Lärmbelastung.
- Westen: Im Westen resultiert eine leichte Lärmentlastung, da eine verlängerte Piste 28 vermehrt für Landungen zum Einsatz kommt und daher für Starts weniger zur Verfügung steht.
- Norden: Dank der verlängerten Startpiste können beinahe alle Langstreckenflugzeuge auf Piste 32 starten. Gegenüber einem

Start auf Piste 34 heben die Flugzeuge auf Piste 32 etwas weiter nördlich ab. Die Flugzeuge steigen nach dem Start rasch, weshalb die Lärmauswirkungen in weiterer Entfernung sehr gering ausfallen. Da durch die Starts auf Piste 32 Verspätungen am Abend reduziert werden können, und somit weniger Verspätungsabbau nötig wird, profitiert auch der Norden lärmtechnisch von den Pistenverlängerungen.

- Osten: Aufgrund des stabileren Ostkonzepts wird es am Abend zu weniger vereinzelt Südanflügen und zu weniger ungeplanten Umstellungen auf das Südkonzept kommen. Diese Anflüge erfolgen, wie im Betriebsreglement vorgesehen, aus dem Osten. Da dies zu weniger Verspätungen am Abend führt, profitieren alle Himmelsrichtungen.



Mehr Informationen



Pistensystem und Drehkreuz
(vertiefte Erläuterung)



Projektbeschreibung
Pistenverlängerungen



Erklärfilm auf Youtube
«Pistenverlängerungen Flughafen Zürich»

Kontakt

Public Affairs

politik@zurich-airport.com

Flughafen Zürich AG | Postfach | CH-8058 Zürich-Flughafen | flughafen-zuerich.ch