

ZUM PISTENAUSBAU



ZUG STATT FLUG: BEWEGUNGEN VERNETZEN



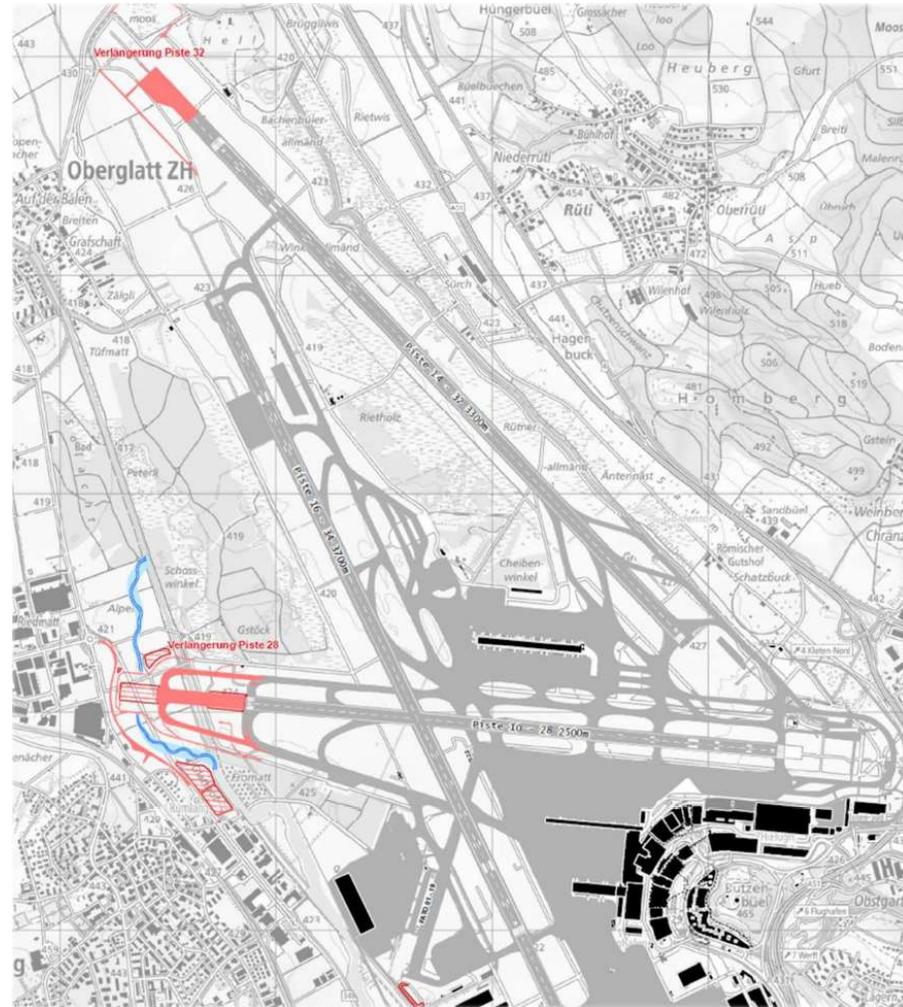
Pistenverlängerungen am Flughafen Zürich



Felix Hoesch
Kantonsrat

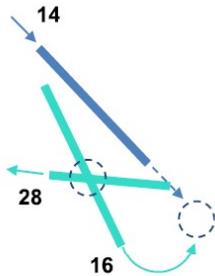
Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt

Ziele Flughafen



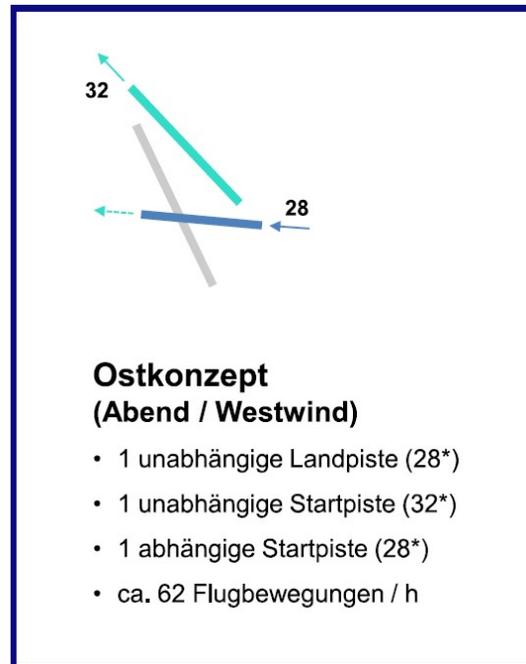
Ist-Zustand Betriebskonzepte

Vorgegebene Betriebskonzepte am Flughafen Zürich



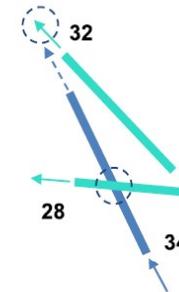
Nordkonzept (Tag)

- 1 unabhängige Landpiste (14)
- 1 unabhängige Startpiste (28*)
- 1 abhängige Startpiste (16)
- ca. 66 Flugbewegungen / h



Ostkonzept (Abend / Westwind)

- 1 unabhängige Landpiste (28*)
- 1 unabhängige Startpiste (32*)
- 1 abhängige Startpiste (28*)
- ca. 62 Flugbewegungen / h



Südkonzept (frühmorgens)

- 1 unabhängige Landpiste (34)
- 2 abhängige Startpisten (28*, 32)
- ca. 50 Flugbewegungen / h



Start



Landung

Ziele Flughafen

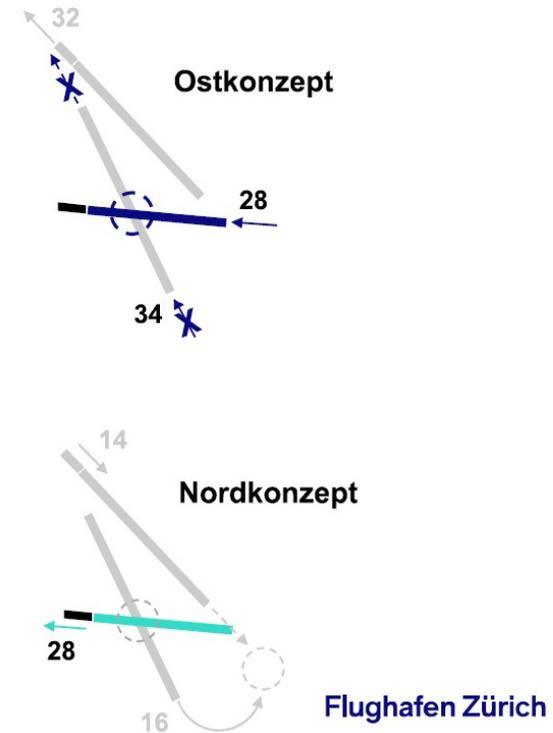
Nutzen der Verlängerung der Piste 28 um 400 Meter nach Westen

Landungen Piste 28

- Verbesserung der Sicherheitsmarge nach dem Aufsetzen
- Verbesserung der wetterbedingten Verfügbarkeit des Ostkonzepts
- weitgehende Eliminierung von Südanflügen am Abend während dem Ostkonzept
- Reduktion von Verspätungen am Abend
- Reduktion der Anzahl Anwohnenden, die von Nachtlärm betroffen sind

Starts Piste 28

- Verbesserung der Sicherheitsmarge beim Startabbruch
- Keine zusätzlichen Langstreckenstarts wegen bestehenden Geländehindernissen



Ziele Flughafen

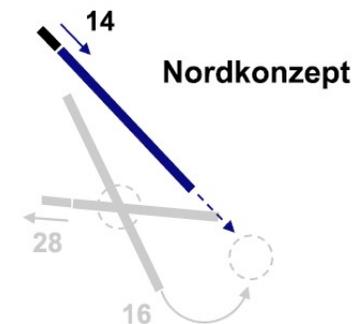
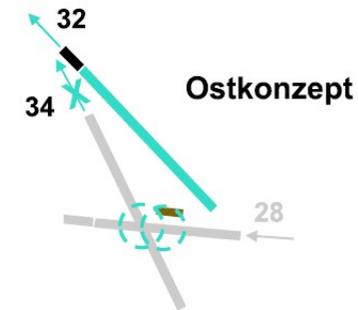
Nutzen der Verlängerung der Piste 32 um 280 Meter nach Norden

Starts Piste 32

- Ermöglicht Starts mit allen Flugzeugtypen (und ersetzt mehrheitlich Starts auf Piste 34), dadurch:
- Verbesserung der Sicherheitsmarge durch Eliminierung von Kreuzungspunkten am Boden
- Verkürzung der Rolldistanzen für Langstreckenflugzeuge ab Dock E am Abend
- Reduktion von Verspätungen am Abend

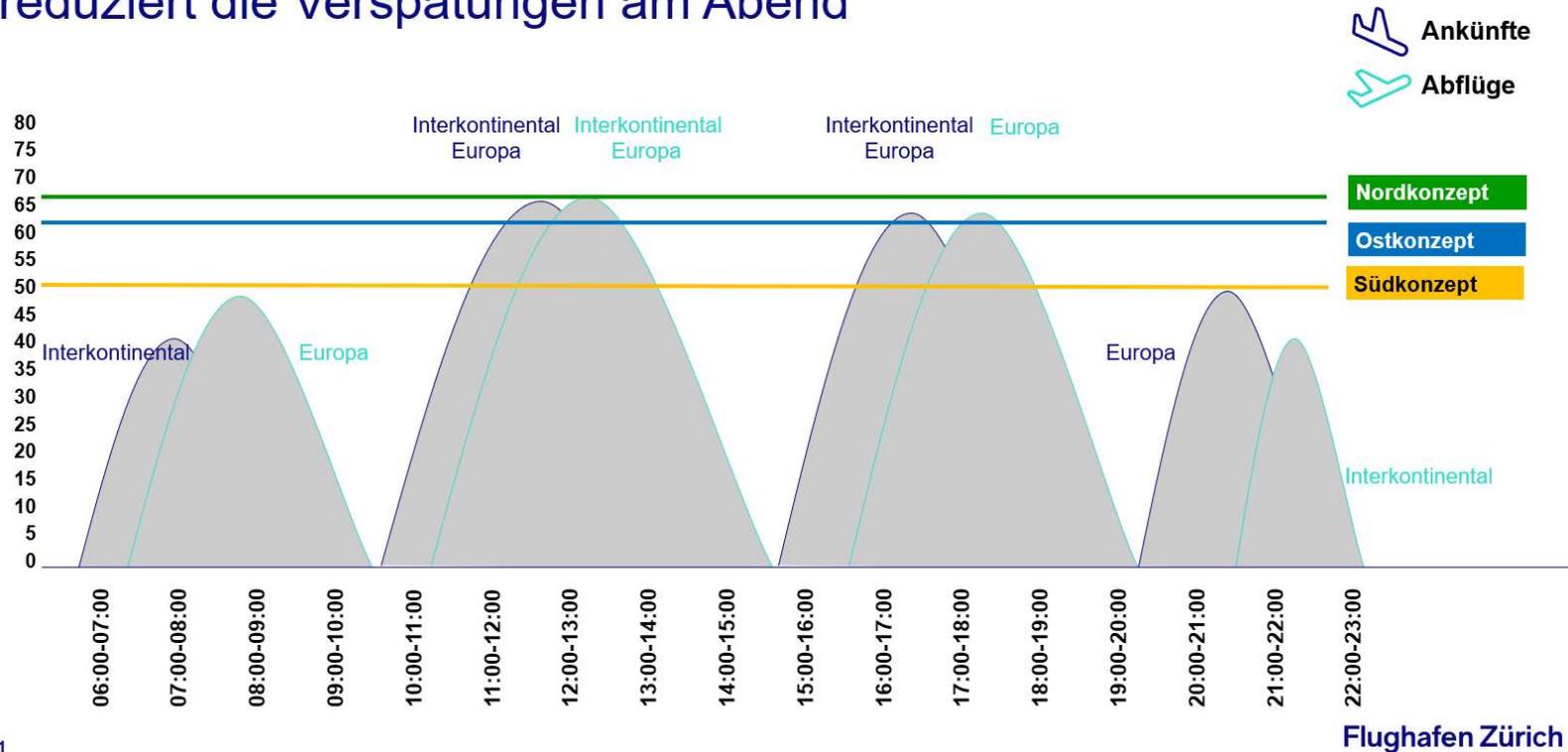
Landungen Piste 14

- Die um 150 m nach Süden verschobene Landeschwelle bleibt – dadurch keine Änderung der Lärmbelastung bei Landungen



Ziele Flughafen

Stabilisierung des Ostkonzepts während den Spitzenzeiten reduziert die Verspätungen am Abend



Ziele Flughafen



Kommissionsarbeit

Minderheitsantrag Felix Hoesch, Markus Bärtschiger, Rosmarie Joss:

Die Vorlage 5720 wird mit folgenden Aufträgen an den Regierungsrat zurückgewiesen:

- 1 Es ist von einer unabhängigen Fachinstanz wie der EMPA eine Beurteilung des Bundesverwaltungsgerichtsurteils A-3484/2018 ff. vom 7. September 2021 zum Nachtverkehr am Flughafen Zürich zu erarbeiten.*
- 2 Es ist zu begründen, wie der Flughafen Zürich land- und luftseitig die Klimaziele des Kantons Zürich berücksichtigen kann.*
- 3 Die Glattrenaturierung ist dennoch voranzutreiben.*

Kommissionsarbeit

Minderheitsantrag Franziska Barmettler, Thomas Wirth:

Die Vorlage 5720 wird an den Regierungsrat zurückgewiesen mit dem Auftrag, dem Kantonsrat zusammen mit der Vorlage zur Pistenverlängerung die folgenden verbindlichen flankierenden Massnahmen vorzulegen:

a) Lärm, Nachtruhe und Bewegungszahl

- Die Optimierung des Flugbetriebs durch die Pistenverlängerungen soll zu mindestens $\frac{2}{3}$ zugunsten der Reduktion der Lärmbelastung der Bevölkerung gehen und darf zu maximal $\frac{1}{3}$ zugunsten der Kapazität nutzbar sein.*
- In der Nachtrandstunden von 22.00 bis 23.00 Uhr dürfen maximal 5000 Bewegungen erfolgen. Zwischen 23.00 und 06.00 Uhr gilt eine absolute Nachtruhe.*
- Die Bewegungszahl darf 320 000 Bewegungen pro Kalenderjahr nicht überschreiten.*

b) Klima

- Der Betrieb des Flughafens Zürich ist spätestens 2040 zu 100% erneuerbar und klimaneutral.*
- Der Flugbetrieb am Flughafen Zürich ist spätestens 2050 CO₂-neutral.*
- Eine Kompensation des RFI-Faktors des Flugbetriebs für eine Klimaneutralität ist 2050 durch geeignete Massnahmen erreicht.*
- Zwischenziele im Flugbetrieb müssen nicht zwingend einen linearen Absenkpfad erfüllen.*

Kommissionsarbeit

Die KEVU hat die Vorlage mit 8:7 Stimmen angenommen

Kantonsrat

19.06.2023 Ratsdebatte

Referendum

26.11.2023 oder 03.03.2024