

Sitzung vom 9. November 1994

3362. Anfrage (Verlegung des Pistenanfangs der Piste 16/34 nach Norden)

Kantonsrätin Helen Kunz, Opfikon, hat am 22. August 1994 folgende Anfrage eingereicht:

Grosse, vollbeladene Flugzeuge sind gezwungen, auf der Piste 16 (Blindlandepiste) zu starten. Sie überfliegen die Stadt Opfikon in äusserst geringer Höhe, was ein stetes Sicherheitsrisiko bedeutet und grosse Lärmimmissionen mit sich bringt. Die Starts Richtung Süden werden in Zukunft noch zunehmen, da direkte Langstreckenflüge im Trend liegen. Eine Verlegung des Pistenanfangs der Piste 16 nach Norden könnte die prekäre Situation für die südliche Region, vor allem Opfikon-Glattbrugg, möglicherweise entschärfen.

Um St. Florian nicht unnötig zu bemühen, bitte ich den Regierungsrat, die folgenden Fragen abzuklären:

1. Was für Vor- und Nachteile ergäben sich für die südliche Region um den Flughafen in bezug auf Sicherheit und Lärm bei einer maximal möglichen Verlegung des Pistenanfangs der Piste 16 nach Norden?
2. Was für Nachteile ergäben sich bei einer Verlegung des Pistenanfangs nach Norden für die nördliche Region lärmässig, unter Anwendung von bestmöglichen Lärmschutzmassnahmen wie Lärmschutzwälle?
3. Wäre eine Realisierung der Verlegung unter Einbezug der nötigen baulichen Massnahmen möglich?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Helen Kunz, Opfikon, wird wie folgt beantwortet:

Was unter dem Begriff der «maximal möglichen Verlegung des Pistenanfangs der Piste 16 nach Norden» zu verstehen ist, hängt von verschiedenen Annahmen und Bedingungen ab. Die Bandbreite für die in der Anfrage vorgeschlagene Verlegung des Pistenanfangs wird im folgenden eingegrenzt. Ausgehend vom sogenannten Konzessionsprojekt 1980 als Maximalvariante, wäre die Piste 16 knapp 2000m nach Norden zu verschieben. Damit käme die ganze Piste 16 nördlich des heutigen Pistenkreuzes zu liegen. Aus operationellen Gründen wie beispielsweise der maximal zulässigen Rolldistanz zwischen Standplatz und Pistenschwelle könnten die an den Fingerdocks A und B positionierten Flugzeuge nicht zu dieser derart nach Norden verschobenen Pistenschwelle rollen, sondern nur die am neu geplanten Dock «Mitte» abgestellten Maschinen. Die minimale Verschiebung beträgt 450m; diese neue Pistenschwelle könnte auch von den Terminals A und B aus erreicht werden. Zwischen der «Konzessionsvariante» und der «Variante 450m» sind eine Vielzahl von Zwischenlösungen denkbar.

Die Lärmbelastung in der Stadt Opfikon ist aufgrund der Verkehrszusammensetzung auf Piste 16 hoch, auch wenn die Vorgaben des Lärmzonenplanes eingehalten werden. Besonders störend, sowohl als Einzelereignis als auch angesichts ihres Effektes auf die gesamte Fluglärmbelastung, sind die Starts schwerer und damit die Stadt Opfikon und den südlichen Raum recht tief überfliegender Maschinen, wie beispielsweise die Boeing 747-300 («Jumbo»). Am Beispiel die-ses Maschinentyps werden im folgenden Auswirkungen einer Verlegung bzw. Verlängerung der Piste 16 dargestellt. Während heute eine B 747-300 mit dem maximalen Startgewicht von 372t im Bereich des Stadthauses Opfikon durchschnittlich eine Flughöhe von etwa 170m über Grund erreicht, würde sich dieser Höhenabstand im Falle der «Konzessionsvariante», d.h. einer Verlegung der Piste 16 um 2000 m nach Norden, um etwa 140m, bei der «Variante 450m» um etwa 30m vergrössern.

Lärmässig entsprächen diese Veränderungen einer Reduktion des Einzelpegels um rund 6 dB (A) bzw. um knapp 2 dB (A). Eine Reduktion des Einzelpegels um 10 dB (A) wird vom Menschen als Halbierung des Lärms empfunden. Das bedeutet, dass der Gewinn für die südliche Flughafenregion im Falle der «Variante 450m» vernachlässigbar ist. Die «Konzessionsvariante» hingegen brächte mit der Reduktion von 6 dB (A) eine wahrnehmbare Verbesserung. Diese Variante würde jedoch im Norden und Westen des Flughafens eindeutig zu einer Verschlechterung der Fluglärmsituation führen, wobei zwischen dem Rückstosslärm, dem Lärm während der Rollphase und dem Steigflug zu unterscheiden ist. Landungen auf Piste 16 und Starts auf Piste 34 hätten auch Auswirkungen bis in den süddeutschen Raum. Die Berücksichtigung der Lästigkeit und der Bevölkerungsdichte müssten mittels umfangreicher Untersuchungen abgeklärt werden. Die «Variante 450m» hätte im Norden kaum Auswirkungen. Die Lärmbelastung durch den Steigflug bei Start 16 würde aber in Oberglatt und Rümlang wachsen. Flankierende Schutzmassnahmen wie z.B. Lärmschutzwälle sind unter den gegebenen Bedingungen (z.B. Topographie, Berücksichtigung der Hindernisfreiheit) nicht möglich und würden auch zu keiner Verbesserung der Lärmsituation führen.

Aussagen über die Sicherheit sind technisch möglich. Auf dem Flughafen Zürich werden alle Sicherheitsvorschriften der Luftfahrt erfüllt. Flugunfälle entstehen aber in der Regel nicht wegen einer einzigen Ursache, sondern sind meist das Ergebnis einer Vielzahl von Entscheidungen und Vorkommnissen, die erst in ihrer Kombination zu Unfällen führen. Auf dem Flughafen Zürich wird alles vorgekehrt, damit diesen Zusammenhängen Rechnung getragen wird (siehe auch Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage KR-Nr. 251/1994). Veränderungen an den Pisten in der vorgeschlagenen Art sind bezüglich Ursachen von Zwischenfällen bedeutungslos. Ob die eine oder andere Variante Auswirkungen auf die Folgen eines allfälligen Unfalls hätte, lässt sich in dieser generellen Form schwer beurteilen. Im übrigen würden heraufgesetzte Flughöhen über Opfikon keinen («Variante 450m») oder nur einen relativ geringen («Konzessionsvariante») Effekt auf das Bedrohungsbild, das Grossraumflugzeuge während der Startphase erzeugen, ausüben.

Sowohl die «Konzessionsvariante» als auch die «Variante 450m» und eventuelle Zwischenlösungen hätten teilweise massive betriebliche, ökologische und finanzielle Folgen, welche sich im Rahmen der Beantwortung der vorliegenden Anfrage nicht ausreichend abklären lassen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Zürich, den 9. November 1994

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller