

Sitzung vom 7. Januar 1998

58. Anfrage (Projektierung der Verlängerung der Blindlandepiste)

Kantonsrat Ruedi Keller, Hochfelden, hat am 3. November 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Anlässlich der Beratungen zur 5. Bauetappe des Flughafens Zürich-Kloten vor drei Jahren wurde von Regierungsrat und Flughafendirektion die klare Aussage gemacht, dass am Pistensystem und an den Pisten selbst keine Veränderungen vorgenommen werden (Planungshorizont 2010).

Bei einer Veranstaltung zum zunehmenden Fluglärm am 22. Oktober 1997 in Wallisellen hat nun Regierungsrat Ernst Homberger bekanntgegeben, dass er die Projektierung einer Verlängerung der Piste 16 Richtung Norden in Auftrag gegeben hätte und dass diese Piste alles gut gehe schon in drei Jahren in Betrieb genommen werden könne. Auch wenn diese Aussage an einer Veranstaltung gemacht wurde, an der die Vertreter des Flughafens unter dem Druck eines verärgerten Publikums gewesen sind, wirft dieser seltsame Gesinnungswandel doch ein paar Fragen auf.

Ich bitte den Regierungsrat um Stellungnahme zu folgenden Punkten:

1. Wann ist beschlossen worden, eine Pistenverlängerung ins Auge zu fassen? Welches war das auslösende Moment? Wer hat in diesem Zusammenhang welchen Vorentscheid getroffen?
2. Um wieviel soll die Blindlandepiste Richtung Norden verlängert werden? Wird auch eine Pistenverlegung diskutiert?
3. Mit welchen Grobkosten rechnet der Regierungsrat
 - a) im Falle einer Verlängerung um 450 m?
 - b) im Falle einer Verlängerung um 2000 m?
4. Welche Auswirkungen wären davon zu erwarten
 - a) für die Gemeinden südlich des Flughafens?
 - b) für die Gemeinden nördlich des Flughafens?
5. Um wieviel könnte die Kapazität des Flughafens in jedem einzelnen Fall erhöht werden?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ruedi Keller, Hochfelden, wird wie folgt beantwortet:

Nach Einführung des neuen Flugplankonzepts der Swissair (sogenannte 4. Welle) mit Beginn des Winterflugplans 1996/97 zeigte es sich, dass der dadurch verursachte Mehrverkehr (rund 16000 zusätzliche Bewegungen pro Jahr) im Rahmen des bestehenden Betriebsreglementes nur dann ordnungsgemäss, d.h. ohne wesentliche Verspätungen, abgewickelt werden kann, wenn ein Teil der zusätzlichen Starts auf der Piste 16 (Blindlandepiste) nach Süden erfolgt (zur 4. Welle und den vermehrten Starts nach Süden vgl. KR-Nrn. 100/1996, 101/1996, 103/1996, 189/1996, 196/1996, 305/1996). Die Zahl der Starts auf der Blindlandepiste stieg in der Folge um rund 80%, wobei es sich bei den zusätzlichen Starts mehrheitlich um leisere Flugzeuge handelt. Die Bevölkerung und die Behörden der im Süden und im Südosten des Flughafens gelegenen Städte und Gemeinden stellten im Laufe des Jahres 1997 unter anderem auch die Verlängerung der Piste 16 nach Norden erneut zur Diskussion. Damit könnte die Startschwelle nach Norden verlegt werden, was dazu führen würde, dass die Flugzeuge die Süd-Gemeinden in grösserer Höhe überfliegen und damit weniger laut und weniger bedrohlich in Erscheinung treten würden. Der Vorsteher der Direktion der Volkswirtschaft ersuchte die Baudirektion Mitte Oktober, abzuklären, ob eine solche Pistenverlängerung eine Änderung des kantonalen Gesamtplanes, Teilrichtplan Verkehr, bedingte. Gleichzeitig gab er der Flughafendirektion Zürich (FDZ) den Auftrag, ein entsprechendes Projekt auszuarbeiten. Die FDZ hat mittlerweile eine Projektorganisation gebildet, in der nach heutigem Stand neben dem Flughafenhalter die SAirGroup und die Swisscontrol (Flugsicherung) sowie das kantonale Tiefbauamt (Flughafenbüro) vertreten sind. Geprüft wird eine Verlängerung der Piste 16 um rund 700 Meter nach Norden. Nicht (mehr) zur Diskussion steht demgegenüber eine Verlängerung um 2000 Meter, wie sie seinerzeit im sogenannten Konzessionsprojekt

1980 enthalten war. Diese Variante kommt vor allem deshalb nicht in Frage, weil dadurch die Hindernisebene der Piste 14 tangiert würde und ein unabhängiger Betrieb der beiden Pisten 16 und 14 nicht mehr möglich wäre. Ebensovienig steht eine Verlängerung um bloss 450 Meter zur Diskussion, weil dies der Bevölkerung im Süden kaum eine Entlastung bringen würde, so dass die damit verbundenen Kosten nicht gerechtfertigt wären. Aber auch eine blosser Verlegung der Piste 16 nach Norden steht nicht zur Diskussion. Mit einer Verlängerung der Piste 16/34 wird die Startschwelle um etwa 700 Meter nach Norden verlegt, während die Landungen weiterhin am heute bestehenden Aufsetzpunkt erfolgen. Im Zusammenhang mit der Frage nach den (lärmässigen) Auswirkungen der beiden Varianten (Verlängerung um 450 bzw. 2000 Meter) sei auf die Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 244/1994 verwiesen.

Wieviel die Verlängerung der Piste 16 um 700 Meter kosten wird, ist im heutigen Zeitpunkt noch völlig offen. Fest steht lediglich, dass sich die Kosten für die Pistenverlängerung auf über 20 Mio. Franken belaufen werden, so dass Kantonsrat und Stimmberechtigte hierüber zu befinden haben werden.

Die fluglärmässigen Auswirkungen dieser Pistenverlängerung werden im Rahmen der Projektbearbeitung untersucht. Sie werden den Süden und den Südosten des Flughafens ebenso miteinbeziehen wie die Siedlungsgebiete im Norden und im Westen.

Die Verlängerung der Piste 16 an sich beeinflusst die Kapazität des Flughafens nicht. Hauptzweck dieser Massnahme ist, die Fluglärmimmissionen auf die Bevölkerung zu reduzieren. Die Leistungsfähigkeit hängt weitgehend vom heute gegebenen Gesamtpistensystem ab

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktionen der öffentlichen Bauten und der Volkswirtschaft.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi