

Pistenausbau Flughafen Zürich - eine belegte Wahrheit zur Kapazität

Als Mitarbeiter mit 45 Dienstjahren bei der Skyguide, davon 27 Jahre als Flugverkehrsleiter im Kontrollturm Kloten, kann ich nicht mehr länger schweigen.

Die Flughafen AG verspricht bei ca. 70 stündlichen Flugbewegungen keine Beabsichtigung einer Kapazitätserhöhung.

Kurz nach meiner Pensionierung durfte ich 2002 im Auftrag der Flughafen AG einige Wochen im Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Braunschweig als Instruktor arbeiten. In dieser hochspezialisierten Forschungsorganisation mit modernsten Simulatoren haben wir, 3 pensionierte Flugverkehrsleiter mit deutschem Personal, Kapazitätsstudien durchgeführt.

Schon Jahre zuvor war das Thema „Fluglärm“ in Arbeitsgruppen und dem Regierungsrat des Kt.Zürich, in Bearbeitung. Im Februar 2002 entschieden über 50 Delegierte über eine Zielsetzung „Moderate Verteilung des Fluglärms“. Doch all diese Bemühungen sind gescheitert oder im Scheitern begriffen.

Das damals - im Jahre 2002 (!) - festgelegte Betriebskonzept der Flughafen AG war einzig die Ausrichtung nach Norden mit der sogenannten Ostvariante. Das heisst, wie auch heute aktuell publiziert, sämtliche Starts nach Norden auf der Piste 32 und alle Landungen von Osten her auf die Piste 28.

Bei den Messungen und Simulationen kamen wir, man staune, **auf 92-95 Bewegungen** pro Stunde! Dies natürlich nur sofern keine Einschränkungen wie Wetter, Abfertigung, Slots-Zuteilung, betriebliche Abläufe u.a. den Flugbetrieb beeinflussen würden.

Aufgrund meiner langjährigen Berufserfahrung möchte ich meine Ansichten zu weiteren fragwürdigen Äusserungen der Befürworter anbringen.

1. Die Sicherheit und Pünktlichkeit wird verbessert. Sie bringt den Anwohnern mehr Nachtruhe. ----- **Falsch !** ----- Die Sicherheit war schon immer gewährleistet und wird es auch in Zukunft sein. Die Nachtruhe hängt nur von der Planung der Fluggesellschaften und der zugeteilten europäischen Slots ab. Der Pistenausbau hat da überhaupt keinen Einfluss.
2. Die Befürworter behaupten, dass mit den Pistenverlängerungen die Kapazität nicht erhöht wird. ----- **falsch !** ----- siehe Simulation von 92-95 Bewegungen pro Stunde.
3. Der neue geplante Rollweg zu/von der Piste 32 mit Umfahrung der Piste 28 bringt nichts. Ein rollendes Flugzeug auf der Höhe der Pistenschwelle 28 ist dasselbe wie wenn es die Piste 28 kreuzen würde und schränkt die Anzahl Landungen auf Piste 28 ein.

4. Der Südstart ab Piste 16 geradeaus muss unbedingt eingeführt werden. Er trägt nicht nur zur Erhöhung der Flugsicherheit bei und entschärft ein potentiell Kollisionsrisiko mit durchstartenden Flugzeugen auf Piste 14.

Abfliegende Flugzeuge für Piste 16 parkiert im Midfield-Terminal hätten am wenigsten Kreuzungen, sei es am Boden oder in der Luft, und wären ökonomisch gesehen ein ideales kurzes Abflugverfahren.

Leider hat sich die Bevölkerung im Süden politisch durchsetzen können, dass diese Variante im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) gestrichen wurde und sie dadurch weniger, hingegen die im Osten und Nordwesten des Flughafens lebenden Personen aber noch mehr belastet werden.

5. Fazit: Der Flughafen Zürich braucht keine längeren Pisten. Der Ausbau ist unnötig und tangiert weder die Sicherheit noch den Verspätungsabbau am Abend.

NEIN ZUM PISTENAUSBAU

Jean Gubelmann
Bachenbülach
pens. Flugverkehrsleiter