

**Mehr Sicherheit und Stabilität**  
**Pistenverlängerungen jetzt ermöglichen!**

**Der Flughafen Zürich braucht ein verlässliches Pistensystem:**  
**Mehr Sicherheit und Stabilität**  
**Weniger Verspätungen, Nachtflüge und Lärmbetroffene**

**Argumente, Fragen und Antworten**

1. Allgemein.....	2
2. Sicherheit.....	5
3. Kapazität.....	6
4. Nachtruhe / Verspätungsabbau.....	7
5. Himmelsrichtungsspezifische Argumente.....	8
5.1. Osten .....	8
5.2. Süden.....	9
5.3. Westen .....	10
5.4. Norden .....	11

# 1 Allgemein

Frage/ Gegenargument/ Vorwurf	Antwort
<p>Corona hat gezeigt, dass die Grenzen des Wachstums erreicht sind und die Schweiz keinen noch grösseren Landesflughafen in Zürich braucht.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziel der Pistenverlängerung ist nicht Wachstum, sondern die Stabilisierung des Flugbetriebs und die Erhöhung der Sicherheitsmargen.</li> <li>• Als Infrastrukturbetreiberin verfolgt die Flughafen Zürich AG einen sehr langen Planungshorizont.</li> <li>• Es ist richtig und wichtig, dass sie jetzt die notwendigen Massnahmen in die Wege leitet, damit der Flughafen Zürich den Anforderungen an Pünktlichkeit, Stabilität und Sicherheit auch in 20 bis 30 Jahren gerecht werden kann.</li> <li>• Wie nach früheren Krisen wird sich der Luftverkehr mit Abflachen der Coronakrise über die nächsten Jahre wieder erholen.</li> <li>• Dann ist es wichtig, dass am Flughafen Zürich ein stabiler und sicherer Flugbetrieb gewährleistet ist.</li> <li>• Am Handlungsbedarf für die Pistenverlängerungen ändert die Coronakrise deshalb nichts.</li> </ul>
<p>Klima: Ein Ausbau der Flughafeninfrastruktur ist angesichts des fortschreitenden Klimawandels nicht angebracht und ein falsches Zeichen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Ziele eines ökologischen Luftverkehrs und die Pistenverlängerungen stehen in keinem Widerspruch.</li> <li>• Mit den Pistenverlängerungen wird der Flughafen Zürich die Sicherheit weiter erhöhen und einen stabilen Betrieb im Ostkonzept bei allen Wetterlagen gewährleisten. So wird es weniger Verspätungen geben, weniger Verspätungsabbau in der sensiblen zweiten Nachtstunde und weniger Lärmbetroffene im Kanton Zürich.</li> <li>• Die Vereinfachungen in der Anwendung der Betriebskonzepte sowie die verlängerte Piste 32 führen zu kürzeren Rollstrecken und kürzeren Wartezeiten am Boden bei laufenden Triebwerken.</li> <li>• Den wirksamsten Beitrag zum Klimaschutz kann die Luftfahrt mit der Befreiung von fossilen Energieträgern leisten. Dies ist das wichtigste langfristige Ziel der ganzen Branche.</li> <li>• Die FZAG engagiert sich insbesondere für die Förderung von alternativen Flugtreibstoffen, mit dem Ziel, dass in Zukunft nahezu CO<sub>2</sub>-neutrales Fliegen möglich wird.</li> <li>• Als Infrastrukturbetreiberin nimmt die Flughafen Zürich AG den Klimaschutz seit Jahrzehnten sehr ernst. Sie hat die Vorgaben des Pariser Klimaabkommens für 2030 bereits erfüllt und bekennt sich mit einem verbindlichen Absenkungspfad zur CO<sub>2</sub>-Neutralität bis 2050.</li> </ul>
<p>Wer bezahlt die Pistenverlängerungen?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Pistenverlängerungen werden vollständig durch die Flughafen Zürich AG finanziert.</li> <li>• Die Flughafen Zürich AG rechnet mit einem Kostenvolumen von total CHF 250 Mio. (Piste 28: CHF 210 Mio.; Piste 32: CHF 40 Mio.)</li> <li>• Den Steuerzahler kosten die Pistenverlängerungen keinen Franken. Anders als der übrige öffentliche Verkehr wird der Luftverkehr auch nicht subventioniert.</li> </ul>
<p>Wieso werden die Pisten genau um 400 bzw. 280 Meter verlängert?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diese Verlängerungen bieten grösstmöglichen Nutzen bei möglichst geringem Eingriff in die bestehende Struktur.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die 400m Verlängerung von Piste 28 wird es praktisch allen Flugzeugtypen erlauben, auch bei nasser Piste zu landen.</li> <li>• Die 280m Verlängerung von Piste 32 sind so gewählt, dass der Flughafen-Zaun und die Kantonsstrasse im Norden nicht verlegt werden müssen. Durch diese Verlängerung können die allermeisten Flugzeugtypen vollbeladen von Piste 32 starten.</li> </ul>
Wieso baut der Flughafen Zürich keine Parallelpiste?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für eine engpassfreie Entwicklung wären zwei parallel verlaufende Pisten in der Tat ideal.</li> <li>• Mit Rücksicht auf die bestehende Siedlungsstruktur wurde die Variante einer parallel zur bestehenden Piste 16/34 verlaufenden zweiten Piste im SIL1 vom Bund verworfen (im Jahr 2008).</li> <li>• Parallelpisten stehen daher nicht mehr zur Diskussion.</li> <li>• Jetzt geht es darum, das heutige System zu stabilisieren.</li> <li>• Eine der dafür notwendigen Massnahmen sind die Pistenverlängerungen. Der Bundesrat hat sie deshalb in den SIL2 aufgenommen.</li> </ul>
Warum konnte der Flugbetrieb in den letzten 46 Jahren auf dem unveränderten Pistensystem abgewickelt werden – jetzt aber braucht es die Pistenverlängerungen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seit 1976 findet der Flugbetrieb am Flughafen Zürich auf dem seitdem unveränderten Pistensystem statt. Die Entwicklungen im Luftverkehr waren im selben Zeitraum hingegen weitreichend – und stellen den Flughafen Zürich vor betriebliche und infrastrukturelle Herausforderungen:</li> <li>• Mehr Passagiere und Flugbewegungen</li> <li>• Moderne und grössere Flugzeuge</li> <li>• <b>Höhere Sicherheitsauflagen</b> Die für den Flughafen Zürich geltenden Sicherheitsauflagen werden ständig evaluiert und weiterentwickelt. Sie richten sich nach den Vorgaben der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA).</li> <li>• Das bestehende Pistensystem verunmöglicht bei den politisch vorgegebenen Betriebskonzepten einen stabilen Betrieb zu allen Tageszeiten und bei allen Wetterlagen. Das zeigt unter anderem die Verspätungssituation.</li> <li>• Eine Anpassung ist deshalb dringend notwendig. Dies bestätigt auch der Bericht «Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich (SÜFZ)». Als eine der zu ergreifenden Massnahmen nennt er die Pistenverlängerungen.</li> </ul>
Was bedeutet das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Betriebsreglementsänderung (BR2014), Teilgenehmigung, vom 7. September 2021 für die Pistenverlängerungen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Bundesverwaltungsgericht ist auf die Anträge gegen das Pistenverlängerungsprojekt, welche Bestandteil der Beschwerde waren, nicht eingetreten. Das Gericht hat bestätigt, dass die Pistenverlängerungen in einem separaten Verfahren behandelt werden (Plangenehmigungsverfahren beim Bund).</li> <li>• Das Pistenverlängerungsprojekt kann aus diesem Grund weitergeführt werden.</li> </ul>
Die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung (EKLB) empfiehlt in ihrem Bericht vom Dezember 2021 die Anpassung der Lärmgrenzwerte. Welchen Einfluss haben verschärfte Lärm-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beim Dokument der EKLB handelt es sich um einen Expertenbericht.</li> <li>• Auf die darin enthaltenen Empfehlungen folgt nun ein verwaltungsinterner und politischer Entscheidungsprozess, bevor feststeht, ob und wie die Lärmgrenzwerte angepasst werden.</li> </ul>

<p>grenzwerte auf die Pistenverlängerungen? Muss nun der kantonale Entscheidungsprozess nicht sistiert werden, bis die Grundlagen (LSV, SIL, Richtplan) vorliegen?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Allfällig anzupassende Gesetzesgrundlagen stellen keinen Grund für eine Sistierung des politischen Entscheidungsprozesses über die Pistenverlängerungen dar.</li> <li>• Der Nutzen der Pistenverlängerungen ist unabhängig von der Methode zur Berechnung der Lärmbelastung. Das Ziel ist die Erhöhung der Sicherheit am Flughafen Zürich und die Verbesserung der Stabilität des Flugbetriebs.</li> </ul>
<p>Mit den Pistenverlängerungen gehen wertvolle Fruchtfolgefleichen verloren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nur die Verlängerung der Piste 28 bei Rümlang beansprucht bestehende Fruchtfolgefleichen, welche grösstenteils als «bedingt geeignet» eingestuft sind.</li> <li>• Diese betroffenen Flächen wiederum werden grösstenteils vom zu renaturierenden Glattlauf erfasst und nicht von der verlängerten Piste selbst.</li> <li>• In gewissen Abschnitten wird die Renaturierung des Glattlaufs durch die FZAG realisiert, zur Erfüllung der vorgeschriebenen Ökokompensation. Dabei ist nur der Abschnitt C Teil des Projekts der Pistenverlängerungen.</li> <li>• Die Renaturierung der Abschnitte A und B stellt ein separates Projekt dar, das sich in der Plangenehmigung befindet.</li> <li>• Weitere Abschnitte weiter nördlich des Pistenendes 28 sind Projekte des Kantons.</li> <li>• Der mit der Renaturierung geplante Glattlauf wurde gemäss den Vorgaben der Baudirektion festgelegt.</li> <li>• Sämtliche Fruchtfolgefleichen, die als Teil des Projekts Pistenverlängerungen und Glatt-Renaturierung verloren gehen, werden gemäss den gesetzlichen Vorgaben andersorts (ausserhalb des Projektperimeters) kompensiert.</li> <li>• Die definitive Festlegung des Glattlaufs und die damit einhergehende Betroffenheit von Fruchtfolgefleichen sind nicht Gegenstand der Vorlage, sondern werden im darauffolgenden Plangenehmigungsverfahren geklärt.</li> <li>• Beim politischen Entscheid geht es ausschliesslich um die Frage, ob zu den Pistenverlängerungen ein Plangenehmigungsgesuch eingereicht wird oder nicht. Sie kann nur JA (wie vom Regierungsrat beantragt) oder NEIN lauten.</li> </ul>
<p>Da der exakte Verlauf des Glattlaufs noch nicht feststeht: Warum ist im Projektbeschrieb, der Teil des Regierungsratsbeschlusses ist, die Variante Glattlauf westlich als «Hauptvariante» eingegeben?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vor dem Hintergrund der Pistenverlängerung 28, die den Glattrraum tangiert, hat die Baudirektion 2014 das Entwicklungskonzept «Landschaftsentwicklung Glattrraum – Rümlang/Oberglatt» erlassen.</li> <li>• Die Baudirektion hält darin fest, dass «insbesondere für das unter Federführung des Flughafens zu erarbeitende Revitalisierungsprojekt Glatt» das Entwicklungskonzept eine wichtige Grundlage ist.</li> <li>• An diesen Auftrag hat sich die FZAG im Projektbeschrieb mit der «Hauptvariante» des Glattlaufs gehalten – er basiert auf dem Entwicklungskonzept.</li> <li>• Es sind aber verschiedene Varianten des Glattlaufs denkbar, die die bestehenden Fruchtfolgefleichen in unterschiedlichem Ausmass tangieren.</li> <li>• Teil des Projektbeschriebs ist auch eine östlich liegende Variante des Glattlaufs = «Eventualvariante», die deutlich weniger und fast nur «bedingt wertvolle» Fruchtfolgefleichen tangiert.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es liegt im ureigenen Interesse der FZAG, dass möglichst wenig Fruchtfolgeflächen innerhalb des bewilligungsfähigen Projekts Pistenverlängerungen tangiert werden.</li> </ul>
Sind die verschiedenen Projekte der Glatt-Renaturierung (Abschnitte) aufeinander abgestimmt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Renaturierung des Abschnitts C ist Teil des Projekts der Pistenverlängerungen. Die FZAG realisiert die Renaturierung als Teil der Ökokompensation.</li> <li>• Zwei weitere Abschnitte (A und B) im Süden sind ebenfalls als Ökokompensation der FZAG vorgesehen.</li> <li>• Sie sind an weitere Abschnitte angeschlossen, die in der Verantwortung des Kantons liegen.</li> <li>• Die Planung erfolgt gesamthaft.</li> <li>• Sämtliche Abschnitte sind mit dem Freiraumkonzept «Fil Bleu Glatt» abgestimmt.</li> <li>• Für den Abschnitt C hat die FZAG im Projektbeschrieb zu den Pistenverlängerungen zwei verschiedene Varianten des Glattlaufs eingegeben, welche die Fruchtfolgeflächen in unterschiedlichem Ausmass tangieren. Welche Variante zum Zug kommt, ist abhängig von der Realisierbarkeit der weiteren Abschnitte nördlich der Pistenverlängerung 28, die in der Verantwortung des Kantons liegen.</li> </ul>
Kann der Kantonsrat mit der Weisung des Regierungsrats an die Staatsvertretung im VR der FZAG konkreten Anliegen an das Projekt verknüpfen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nein, die Weisung an die Staatsvertretung betrifft die Frage, ob zu den Pistenverlängerungen ein Plangenehmigungsgesuch eingereicht wird oder nicht. Sie kann nur JA (wie vom Regierungsrat beantragt) oder NEIN lauten.</li> <li>• Anträge zum Projekt der Pistenverlängerungen können im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens (nach Abschluss des politischen Verfahren) angebracht werden.</li> </ul>

## 2 Sicherheit

Frage/ Gegenargument/ Vorwurf	Antwort
Besteht am Flughafen Zürich heute ein Sicherheitsproblem?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Betrieb heute ist sicher.</li> <li>• Jedoch haben erhöhte Sicherheitsauflagen in den letzten Jahren/Jahrzehnten zu einem komplexeren und insgesamt instabileren Betrieb geführt.</li> <li>• In der Aviatik werden Risiken laufend konsequent analysiert und Gegenmassnahmen ergriffen.</li> <li>• 2012 wurde eine Sicherheitsüberprüfung am Flughafen Zürich durchgeführt. Unter den zentralen Massnahmen zur weiteren Erhöhung der Sicherheit des Gesamtsystems wurde die Verlängerung der Pisten 28 und 32 ausgewiesen.</li> <li>• Die Pistenverlängerungen reduzieren die Komplexität. Das verbessert die Sicherheit des Gesamtsystems, indem die Sicherheitsmargen erhöht bzw. verbessert werden können.</li> <li>• Dadurch sorgen die Pistenverlängerungen für mehr Sicherheit und Stabilität des Betriebs.</li> </ul>
Overruns (Überschiessen über das Pisteneende) kommen fast nie vor, trotzdem wird dies als Sicherheitsrisiko und Grund für die Pistenverlängerungen aufgeführt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Overruns gehören zu den häufigsten Gründen für schwere Unfälle an Flughäfen weltweit.</li> <li>• Die Verlängerung der Piste 28 erhöht die Sicherheitsmarge bei einem Overrun bei Landungen. Beide Pistenverlängerungen sorgen für höhere Sicherheitsmargen bei einem Startabbruch.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Überdeckung der Glatt am Ende der Piste 28 reduziert bei einem allfälligen Vorfall die Auswirkungen stark.</li> </ul>
--	--

### 3 Kapazität

Frage/ Gegenargument/ Vorwurf	Antwort
Anstatt die Kapazität des Ostkonzepts zu erhöhen, könnte einfach die Anzahl Flugbewegungen reduziert werden, um den Betrieb zu stabilisieren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es geht bei den Pistenverlängerungen nicht um eine Kapazitätserhöhung, sondern um die Erhöhung der Sicherheit und um einen stabilen Betrieb im Ostkonzept bei allen Wetterlagen.</li> <li>So wird es weniger Verspätungen geben, weniger Verspätungsabbau in der sensiblen zweiten Nachtstunde und insgesamt weniger Lärmbetroffene.</li> <li>Die Kapazität des Flughafensystems ergibt sich aus dem Hauptbetriebskonzept (Nordkonzept) und hat nichts mit den Pistenverlängerungen zu tun.</li> <li>Die Anzahl Flugbewegungen ist im SIL und die Betriebszeiten sind im Betriebsreglement festgehalten. Sie haben keinen Zusammenhang mit den Pistenverlängerungen.</li> </ul>
Die Pistenverlängerungen führen zu Kapazitätserhöhungen und damit unweigerlich zu mehr Flügen in noch kürzeren Abständen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Pistenverlängerungen erhöhen nicht die Kapazität, sondern sorgen dafür, dass die im Rahmen der gegebenen Kapazität geplanten Flüge bei allen Wetterlagen verlässlicher abgewickelt werden können.</li> <li>Der Mindestabstand zwischen zwei Flugzeugen ist vor allem abhängig von den Luftverwirbelungen (sog. «wake turbulence»). Die Abstände sind international vorgegeben und hängen ab von der Grösse der beiden sich folgenden Flugzeuge (je grösser das vordere Flugzeug und je kleiner das hintere, desto grösser die Abstände).</li> <li>Weitere Faktoren für die Intervalle zwischen zwei Flugzeugen sind bei Starts die Auffächerung der Startrouten, bei den Landungen, wie schnell das vordere Flugzeug die Piste verlassen kann (z.B. über Schnellabrollwege).</li> <li>Die Pistenlänge dagegen spielt bei den Abständen zwischen zwei Flugzeugen keine Rolle.</li> <li>Die Kapazität wird gegenüber den heutigen Vorgaben des Bundes (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt SIL) nicht erhöht.</li> </ul>
Warum würde die FZAG CHF 250 Mio. ausgeben, ohne die Kapazität steigern zu können?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die FZAG investiert nicht in eine Kapazitätserhöhung, sondern in die Stabilisierung des Flugbetriebs.</li> <li>Das heutige Betriebskonzept ist komplex und sehr wetterabhängig.</li> <li>Die Pistenverlängerungen führen zu einem stabileren Betrieb, erhöhen die Sicherheitsmargen und reduzieren die Verspätungen am Abend.</li> <li>Der Finanzierungsaufwand von CHF 250 Mio. wird von der Flughafen Zürich AG mit den Einnahmen aus den Flughafenengebühren getragen.</li> </ul>
Führt eine Reduktion der Komplexität zugunsten der Sicherheitsmarge nicht automatisch zu einer Erhöhung der Kapazität?	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Pistenverlängerungen erhöhen nicht die Kapazität, sondern sorgen dafür, dass die im Rahmen der gegebenen Kapazität geplanten Flüge bei allen Wetterlagen verlässlicher abgewickelt werden können.</li> <li>Die Kapazität des Flughafensystems ergibt sich aus dem Hauptbetriebskonzept (Nordkonzept) und hat nichts mit den Pistenverlängerungen zu tun.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Kapazität wird gegenüber den heutigen Vorgaben des Bundes (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt SIL) nicht erhöht.</li> <li>• Mit den Pistenverlängerungen wird sichergestellt, dass bei allen Wetterbedingungen ein stabilerer und pünktlicherer Betrieb gewährleistet ist.</li> <li>• Heute resultiert bei Umstellung auf das Ostkonzept (z.B. bei starkem Westwind) ein Kapazitätsverlust. Das führt zu Verspätungen, die am Abend abgebaut werden müssen. Dieses Problem wird mit den Pistenverlängerungen gelöst: Es finden nicht mehr Flüge statt, aber es wird weniger wetterbedingte Abweichungen von den vorgesehenen Betriebskonzepten und weniger Verspätungen im Ostkonzept geben.</li> <li>• Gerade die Bevölkerung im Osten wird davon profitieren, wenn die Flüge am Abend pünktlicher abgewickelt werden und deutlich weniger nächtlicher Verspätungsabbau notwendig ist.</li> <li>• Ostlandungen finden auch künftig nur unter den klaren Voraussetzungen statt, die im Betriebsreglement vorgegeben sind.</li> </ul>
Mit den verlängerten Pisten wird es möglich, zusätzliche Slots zu vergeben.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Pistenverlängerungen dienen nicht dazu, dass mehr Slots vergeben werden können, sondern dass die vergebenen Slots verlässlicher (bei allen Wetterlagen) abgewickelt werden können.</li> <li>• Die Kapazität des Flughafensystems ergibt sich aus dem Hauptbetriebskonzept (Nordkonzept). Darauf haben die Pistenverlängerungen keinen Einfluss, da die Pistenverlängerungen zur Stabilisierung des Ostkonzeptes dienen.</li> <li>• Unabhängig von den Pistenverlängerungen ist im SIL eine Erhöhung der maximalen Stundenkapazität von 66 auf 70 Flugbewegungen vorgesehen.</li> <li>• Sowohl heute wie auch in Zukunft können keine Slots nach 22.45 Uhr für Starts sowie nach 22.55 Uhr für Landungen vergeben werden.</li> </ul>

## 4 Nachtruhe / Verspätungsabbau

<b>Frage/ Gegenargument/ Vorwurf</b>	<b>Antwort</b>
Es wird versprochen, dass künftig weniger Flüge nach 23 Uhr erfolgen, weil weniger Verspätungen abgebaut werden müssen. Doch wie wird tatsächlich sichergestellt, dass es wegen Umsteigepassagieren nicht zu späten Starts kommt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wichtig sind die Lärmgebühren. Eine Airline zahlt für einen Langstreckenstart CHF 1500 bis 2600 mehr, wenn sie erst nach 23 Uhr startet.</li> <li>• Verspätungen nach 23.00 Uhr können nie komplett ausgeschlossen werden (z.B. Defekt am Flugzeug, Enteisung des Flugzeugs etc.). Die Pistenverlängerungen sind jedoch eine wesentliche Massnahme, um die Anzahl und die Dauer der Verspätungen am Abend deutlich zu reduzieren, weil über den Tag und am Abend zuverlässiger geflogen werden kann.</li> <li>• Erreichen die Umsteigepassagiere Zürich pünktlich, so können auch die Anschlussflüge pünktlich starten.</li> <li>• Damit es zu weniger Verspätungen kommt, wurden von der FZAG, Skyguide und der Swiss bereits Massnahmen</li> </ul>

	<p>ergriffen, etwa das Priorisieren der Flüge schon am Nachmittag, um die Anzahl Flüge nach 23 Uhr zu reduzieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diese Massnahmen zeigen Wirkung (auch wenn dies aufgrund des tiefen Verkehrsaufkommens während der Coronakrise weniger direkt ersichtlich ist).</li> </ul>
<p>Eine Ausdehnung des Nachtflugverbots oder eine angepasste Slotvergabe wären effektivere Massnahmen gegen die Verspätungen am Abend.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Betriebszeiten am Flughafen Zürich wurden bereits in den letzten 20 Jahren um insgesamt 2 Stunden verkürzt. Am Flughafen Zürich gilt die längste Nachtflugsperrung für vergleichbare Flughäfen in ganz Europa.</li> <li>• Der Flughafen Zürich hat weniger Flugbewegungen zwischen 23 und 06 Uhr als Genf oder Basel.</li> <li>• Wenn weiter gekürzt wird, wird die internationale Erreichbarkeit wesentlich eingeschränkt.</li> <li>• Wichtige Langstreckenverbindungen können dann nicht mehr angeboten werden (Langstreckenflüge nach Südamerika und in den fernen Osten können aufgrund der Zeitzonen nicht vorverschoben werden).</li> </ul>
<p>Der Verspätungsabbau zwischen 23.00 und 23.30 Uhr ist die Norm: Nur an 4 oder 5 Tagen im Jahr betreibt der Flughafen keinen Verspätungsabbau nach 23.00 Uhr.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Heute gibt es am Flughafen Zürich rund 50'000 Flugbewegungen weniger als vor 20 Jahren.</li> <li>• Es gibt somit nicht mehr Verspätungsabbau aufgrund von mehr Flugbewegungen, sondern weil höhere und komplexere (Sicherheits-)Anforderungen an den Betrieb gestellt werden.</li> <li>• In den letzten Jahren wurden in Zusammenarbeit mit den Flughafenpartnern verschiedene wirksame Massnahmen erarbeitet, um den Verspätungsabbau zu reduzieren.</li> <li>• Die heute zur Verfügung stehenden Möglichkeiten sind nun weitgehend ausgeschöpft.</li> <li>• Weitere Verbesserungen sind nur noch möglich, wenn die Pistenverlängerungen zusammen mit den weiteren Massnahmen (Optimierungen im Betrieb, Schnellabrollwege) für einen verlässlicheren und stabileren Betrieb sorgen.</li> </ul>
<p>Wie wird garantiert, dass es mit den Pistenverlängerungen tatsächlich weniger Verspätungsabbau geben wird?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ähnliche Kapazitäten des Nord- und Ostkonzepts sowie weniger Umstellungen auf das Südkonzept dank den Pistenverlängerungen erhöhen die Stabilität und Pünktlichkeit.</li> <li>• Damit kann der Flugplan besser eingehalten werden. Das liegt auch im Interesse der Flughafen Zürich AG.</li> <li>• Der Betrieb am Flughafen Zürich wird von Bund und Kanton im Detail erfasst. Die Ergebnisse werden regelmässig veröffentlicht. Die Bevölkerung hat damit eine direkte Kontrolle über die Entwicklung der Verspätungen und des Verspätungsabbaus.</li> </ul>

## 5 Himmelsrichtungsspezifische Argumente

### 5.1 Osten

Frage/ Gegenargument/ Vorwurf	Antwort
<p>Mit den PV wird es am Abend mehr Landungen von Osten geben.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufgrund des stabileren Ostkonzepts wird es am Abend zu weniger vereinzelt Südanflügen und zu weniger Umstellungen auf das Südkonzept kommen.</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Süden ist damit deutlich weniger von den letzten Landungen am Abend und von den ersten Landungen am Morgen betroffen.</li> <li>• Diese Anflüge werden künftig aus dem Osten erfolgen, wie es heute schon im Betriebsreglement vorgesehen ist, aber aufgrund der kurzen Pistenlänge nicht immer angewendet werden kann.</li> <li>• Dadurch kommt es zu weniger Verspätungen und weniger Verspätungsabbau am Abend. Davon profitieren alle Himmelsrichtungen.</li> </ul>
Kann auf der verlängerten Piste 28 auch bei Bise aus Osten gelandet werden?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei <i>leichter</i> Bise werden die Pilotinnen und Piloten von der verlängerten Piste 28 seltener für einen Südanflug auf die Piste 34 ausweichen müssen.</li> <li>• Bei <i>starkem</i> Rückenwind muss weiterhin, wie bei den anderen Pisten auch, das Konzept gewechselt werden. Dies wird aber weniger häufig der Fall sein als heute.</li> <li>• Auch andere Faktoren wie schlechte Sichtbedingungen können Südanflüge auch künftig noch notwendig machen.</li> <li>• Insgesamt können die Südanflüge am Abend deutlich reduziert werden.</li> </ul>
Leidtragend wird der Osten sein, denn im Ostkonzept können mit den Pistenverlängerungen 70 statt 60 Flugbewegungen pro Stunde erfolgen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Kapazität des Flughafensystems und damit die Zahl der Flüge, die abgewickelt werden, ergibt sich aus dem Hauptbetriebskonzept, dem Nordkonzept.</li> <li>• Wenn wie heute im Ostkonzept weniger Flüge pro Stunde abgewickelt werden können, führt dies nicht zu weniger Flügen insgesamt, sondern zu mehr Verspätungen.</li> <li>• Umgekehrt führt die Angleichung der Leistungsfähigkeit des Ostkonzepts an diejenige des Nordkonzepts nicht zu mehr Flügen, sondern zu weniger Verspätungen und damit zu weniger Verspätungsabbau am Abend.</li> </ul>
Muss die Bevölkerung im Osten mit einer höheren Lärmbelastung rechnen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mit den Pistenverlängerungen wird es zu weniger Abweichungen vom Ostkonzept kommen (weniger Konzeptumstellungen aufgrund der Wetterlage). Das bedeutet, dass insgesamt mehr Ostanflüge erfolgen werden.</li> <li>• Durch das stabilere Ostkonzept wird es aber auch zu deutlich weniger Verspätungen und spätabendlichem Verspätungsabbau kommen. Dies entlastet auch die Bevölkerung im Osten.</li> </ul>
Was kommt nach den Pistenverlängerungen? Müssen die Anwohner im Osten mit Änderungen im Betriebsreglement rechnen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nein. Die Pistenverlängerungen führen zu keinen Änderungen im Betriebsreglement. Im Gegenteil: sie dienen der Umsetzung der geltenden Vorgaben in Betriebsreglement und SIL.</li> <li>• Die Bestimmungen im Betriebsreglement richten sich nach dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL).</li> <li>• Der SIL wird vom Bundesrat festgelegt. Dieser plant keine Änderungen des SIL. Bei Änderungen am Betriebsreglement hat der Regierungsrat ein Vetorecht.</li> </ul>

## 5.2 Süden

Frage/ Gegenargument/ Vorwurf	Antwort
Auch mit den Pistenverlängerungen wird es am Abend immer noch Südanflüge geben. Wie viele?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei starker Bise und/oder schlechter Sicht wird die Umstellung auf das Südkonzept immer noch nötig sein.</li> <li>• Insgesamt können die Südanflüge am Abend aber deutlich reduziert werden.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Darüber hinaus wird es mit den Pistenverlängerungen zu weniger Verspätungen und damit zu weniger Verspätungsabbau am Abend kommen.</li> </ul>
Wann wird am Abend während des Ostkonzepts auf das Südkonzept umgestellt und was ändert sich dabei mit den Pistenverlängerungen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei stabilen Wetterbedingungen handelt es sich um Einzelfälle. Es kommt zum Beispiel vor, dass der Pilot eines stark beladenen Langstreckenflugzeugs die Landung auf der Piste 34 beantragt.</li> <li>• Bei starkem Rückenwind (Bise) oder nasser Piste wird am Abend hingegen ganz auf das Südkonzept umgestellt. Die meisten abendlichen Südanflüge sind auf diese Wettersituationen zurückzuführen.</li> <li>• Mit der Pistenverlängerung kann auch bei diesen Wetterbedingungen und für schwere Flugzeuge die Landepiste 28 häufiger genutzt werden, wodurch deutlich seltener auf das Südkonzept gewechselt werden muss.</li> <li>• Insgesamt können die Südanflüge am Abend deutlich reduziert werden.</li> </ul>
Der Süden wird durch die Pistenverlängerungen entlastet, gleichzeitig soll er durch Südstarts geradeaus bei Bise stärker belastet werden. Von einer Lärmreduktion kann also keine Rede sein.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei den Südstarts geradeaus bei Bise handelt es sich um ein separates, laufendes Verfahren (Betriebsreglement 2017), das in keinem Zusammenhang mit den Pistenverlängerungen steht.</li> </ul>
Warum braucht es die Südstarts geradeaus bei Bise noch, wenn man die Pistenverlängerungen umsetzt?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Über den Tag kommt das Nordkonzept zum Einsatz. Gelandet wird über Deutschland. Die Starts erfolgen bei Bise nach Osten und Süden. Dies hat viele Kreuzungspunkte zwischen dem Durchstart und den heutigen Startrouten zur Folge. Die Pistenverlängerungen ändern an dieser Situation nichts.</li> <li>• Um die Kreuzungspunkte zu vermeiden, sieht der SIL Südstarts geradeaus vor. Sie sind ebenfalls eine wesentliche Massnahme aus der umfassenden Sicherheitsüberprüfung.</li> <li>• Deshalb hat die Flughafen Zürich AG Südstarts geradeaus bei Bise beantragt.</li> <li>• Dies ist ein separates, hängiges Verfahren, das nichts mit den Pistenverlängerungen zu tun hat.</li> </ul>

### 5.3 Westen

Frage/ Gegenargument/ Vorwurf	Antwort
Die Pistenverlängerungen 28 bedeuten eine höhere Lärmbelastung für Gemeinden unter dem Abflug 28 im Westen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Gegenteil: Im Westen resultiert eine leichte Lärmentlastung, da die verlängerte Piste 28 vermehrt für Landungen zum Einsatz kommt und daher weniger für Starts zur Verfügung steht.</li> <li>• Die Starts werden vermehrt in Richtung Norden erfolgen.</li> <li>• Darüber hinaus profitieren alle Himmelsrichtungen davon, dass die Pistenverlängerungen zu weniger Verspätungen und damit zu weniger Verspätungsabbau am Abend führen.</li> </ul>
Die Verlängerung der Piste 28 führt dazu, dass bei Starts in Richtung Westen noch tiefer geflogen wird.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Starts auf Piste 28 erfolgen gleich wie heute.</li> <li>• Die Schwelle, ab der die Flugzeuge auf Piste 28 spätestens abheben, kann aufgrund der Topografie (Hügelzug hinter Rümlang) nicht verschoben werden.</li> </ul>

## 5.4 Norden

<b>Frage/ Gegenargument/ Vorwurf</b>	<b>Antwort</b>
Bei Starts im Ostkonzept heben die Flugzeuge auf der verlängerten Piste 32 später ab und fliegen daher tiefer über angrenzendes Siedlungsgebiet.	<ul style="list-style-type: none"><li>• In erster Linie profitieren alle Himmelsrichtungen davon, dass die Pistenverlängerungen zu weniger Verspätungen und damit zu weniger Verspätungsabbau am Abend führen.</li><li>• Aufgrund der unterschiedlichen Pistenlage heben die Flugzeuge ab Piste 32 etwas weiter nördlich ab als von der Piste 34.</li><li>• Die Flugzeuge steigen nach dem Start rasch. Der Unterschied in den Lärmauswirkungen von Starts auf Piste 32 und 34 wird deshalb mit zunehmender Entfernung schnell geringer.</li></ul>