

# **Riesige Ausbauprojekte am Flughafen Zürich im 2- Milliarden Bereich.**

## **Robusteres Betriebskonzept, Kapazitätsverbesserung oder Umbau?**

Der Flughafen Zürich ist der grösste und wichtigste Flughafen der Schweiz. Er verbindet Zürich mit der Welt und trägt zur wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung der Region bei. Um den steigenden Passagier- und Flugverkehr zu bewältigen, plant der Flughafen Zürich verschiedene Bauprojekte, die seine Kapazität, Sicherheit und Nachhaltigkeit verbessern sollen.

Der Flughafen Zürich ist also in ständiger Bewegung und will auch für künftige Generationen ein sicherer, moderner und nachhaltiger Flughafen sein. Mit seinen Bauprojekten will er seine Rolle als wichtiges Drehkreuz für den Luftverkehr in Europa und der Welt stärken. Dies ist eigentlich für den Lufthansa-Konzern und Deutschland wichtig, sperrt uns aber nachts den Luftraum.

### **Umlegung der Kantonsstrasse bis Ende 2025, Kosten ca. 100 Mio.**

Die Umlegung der Kantonsstrasse ist ein Teilprojekt des Ausbaus der Zone West am Flughafen Zürich, um Platz für die Erweiterung des Vorfeldes und der Hochbauten zu schaffen. Die neue Kantonsstrasse wird auf einer Länge von rund 2.5 Kilometern neu trassiert und teilweise in einem Tunnel geführt. Die Umlegung der Kantonsstrasse soll die Verkehrssicherheit und die Lärmsituation für die Anwohner verbessern und die Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens erweitern.

### **Die Renaturalisierung der Glatt von 2024 bis 2028, Kosten ca. 40 Mio.**

Die Renaturalisierung der Glatt in der Zone West ist ein Projekt, das die Glatt westlich des Flughafens Zürich auf einer Länge von rund drei Kilometern verlegt und renaturiert, weil schützenswerte Lebensräume durch künftige Flughafenprojekte verloren gehen. Das Projekt wurde vom Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG initiiert und vom Bundesamt für Zivilluftfahrt bewilligt. Die Kosten für das Projekt belaufen sich auf rund 40 Millionen Franken, die von der Flughafen Zürich AG getragen werden. Das Projekt soll ökologische Ersatzflächen für künftige Flughafenprojekte schaffen und den Naherholungsraum für die Bevölkerung erweitern. Die Bauarbeiten sollen im Jahr 2024 beginnen und bis 2028 abgeschlossen sein.

### **Ausbau Zone West ab 2026, Kosten ca. 350 Mio.**

Der Ausbau der Zone West soll die Kapazität erhöhen und kostet ca. 350 Millionen inkl. Naturschutz. Die Renaturalisierung der Glatt wird notwendig, weil schützenswerte Lebensräume durch die Flughafenprojekte verloren gehen. 14 Standplätze für Linien- und Charterflugzeuge und Abstellplätze für die General Aviation entstehen in diesem Gebiet. Zusätzlich einige Hochbauten für General Aviation, Handling, etc.

## **Baubeginn neues Dock A und Tower 2033, Kosten ca. 800 Mio.**

Eines der grössten und ambitioniertesten Bauprojekte ist die Entwicklung des Flughafenkopfes, die einen Ersatzneubau für das alte Dock A, den Tower und die Dockwurzel umfasst. Das neue Dock A soll ein modernes und flexibles Terminalgebäude werden, das von dem renommierten Architekten Bjarke Ingels entworfen wurde. Es soll Platz für bis zu 30 Millionen Passagiere pro Jahr bieten und über eine direkte Anbindung an die Bahn und den Bus verfügen. Der neue Tower soll die Flugsicherung optimieren und eine bessere Sicht auf das gesamte Flughafengelände ermöglichen. Die neue Dockwurzel soll die Verbindung zwischen dem Dock A und dem Dock B verbessern und mehr Raum für die Abfertigung und die Sicherheitskontrollen schaffen.

Es soll einen verlängerten Holzbau geben mit einer Längsaufteilung südlich Nichtschengen- und nördlich Schengen-Flugzeuge. Das ergibt kurze Umsteigewege für die 30% Transferpassagiere. Die Sonnenkollektoren auf dem Dach sollen 1/3 der Betriebsenergie liefern. Während dem Bau gehen 19 Standplätze im Norden verloren, die dann ihren Ersatz in der Zone West finden werden. Da steht aber noch die Piste 16 als Barriere dazwischen. Wenn die Piste 34 umfahren werden muss, führt das zu untragbaren Handlings-Verspätungen. Ein Tunnel unter der Piste 16 durch ist nicht vorgesehen.

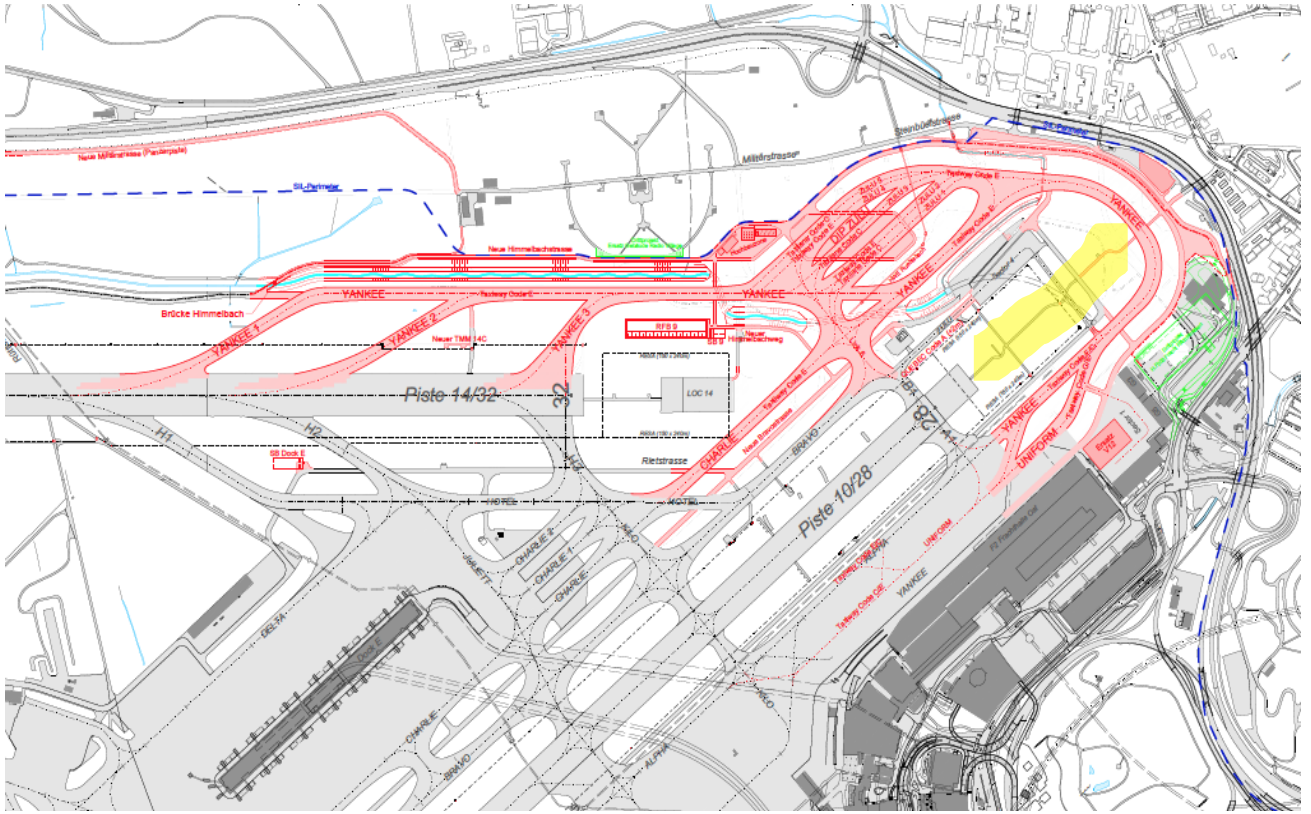
## **Pistenverlängerungen bis 2035 abgeschlossen, Kosten 250 Mio.**

Die Verlängerungen sollen die Betriebsstabilität erhöhen, das Betriebskonzept robuster machen und die Kapazität verbessern. Die Piste 28 bekommt eine Ertüchtigung im Osten wie im Westen mit dem Ziel, die Effizienz des Flugbetriebes zu erhöhen und die Anzahl geradeaus (Piste 16) bei Bise und bei Nebel zu reduzieren. Darum stützen die Politiker im Süden die Verlängerungen. Passt auf! Der Rollweg Golf zur Piste 14 wurde auch heimlich eingesetzt. Das Betriebskonzept könnte sich ja ändern mit Starts auf Piste 14 und Landungen auf Piste 32, wenn man die Piste 16 südlich der Piste 28 schliesst, um die Zone West in Sachen Handling (Passagiere, Gepäck, Fracht, Betankungen) optimal bedienen zu können.

## **Auswirkungen auf den Betrieb**

Die Bauarbeiten werden zu Einschränkungen im Flugverkehr führen, insbesondere nachts, wenn die Pisten geschlossen werden müssen. Das heisst, die Fluggesellschaften müssen ihre Flugpläne entsprechend anpassen. Die Nutzung von alternativen Flugrouten und Anflugverfahren während den Bauarbeiten werden uns sicher sein. Verspätungen sind programmiert.

**Meine Befürchtung:** In den 90-Jahren bestand ein fixfertiges Projekt für eine Pistenverlängerung Piste 28 im Osten von 300 m. Würde man das in der Salami-taktik auch noch verwirklichen (gelbe Fläche), wäre die Piste 28 700m länger und die Region Ost und West bedient, was einem Umbau gleichkommt. Die Piste 16 südlich Piste 28 könnte zugunsten der Zone West abgeschnitten werden, um ein zusammenhängendes Vorfeld zu bekommen.



## Zum Zeitungsartikel im ZO vom 20. Jan. 2024

Die Grafik «Ungekreuzt starten und landen im Ostkonzept» ist irreführend, weil die meisten Flugzeuge südlich der Piste 28 abgefertigt werden und für den Start Piste 32 die Piste 28 kreuzen müssen. Die Grafik gilt ja nur für die Nachtstunden.

Selbstverständlich müssen bei einer Neuinvestition, (da sind Projekte wie Gepäcksortierung und Frachtgebäudeanschluss noch gar nicht inbegriffen) die Erträge mit einem Wachstum reingeholt werden.

Ein Drittel des Flughafenwertes sind die Neuinvestitionen. Bezahlen werden das die Passagiere, die Aktionäre (Kanton 33 1/3% und Stadt Zürich 5 %, Investoren). Sie müssen sich mit kleineren Dividenden begnügen, d.h. das Volk zahlt grosszügig mit (Verlegung Kantonsstr.)

Das Vereinsziel des VFSN ist eine Verschonung der Bevölkerung im Süden, wo die Flughafenturbos sitzen und am meisten vom Flughafen profitieren. Eine Solidarität liegt bei diesen Egoisten nicht drin. So spaltet man den Kanton in zwei Teile nämlich S und die andern 3 Teile W, N und O.

Liebe Vertreter der Presse:

überlegt euch mal die obenstehenden Erklärungen und macht euch selbst ein objektives Bild. Verlangt vom Flughafen einen Ausbauplan der Zone West mit Verlegung der Kantonsstrasse und der Renaturalisierung der Glatt. Vielleicht versteht ihr dann die Zusammenhänge und merkt auch, dass all die Schlagwörter im neuesten Flyer des Flughafens widerlegt werden können.

**Schlagwörter sind:** Mehr Sicherheit, Pünktlichkeit, Nachtruhe und keine Kapazitätserhöhung.

20.01.2024 Rolf Schmid, Weisslingen