|  |  |
| --- | --- |
| Signatur | StAZH MM 3.204 RRB 1994/1438 |
| Titel | Flughafen (Betonreparaturen Piste 16/34) |
| Datum | 25.05.1994 |
| P. | 657 |

[*p. 657*] Die Piste 16/34 wurde 1991 einer umfangreichen Betonreparatur unterzogen (RRB Nr. 3159/1990). Die seinerzeit ausgeführten Reparaturen haben sich, abgesehen von unbedeutenden Garantieschäden, bewährt und erfüllen die Qualitätsanforderungen.

Im Interesse einer optimalen Werterhaltung der Bausubstanz der Flugbetriebsflächen wurde im Einvernehmen mit dem Tiefbauamt und der Flughafendirektion eine rollende Unterhalts- und Reparaturplanung erarbeitet. Eine Massnahme, die nicht zuletzt wesentliche Grundlage für die Flugplanerarbeitung ist, sind doch Sanierungen der Flugbetriebsflächen in fast allen Fällen mit längerdauernden Sperrungen verbunden. Wegen der engen Verhältnisse auf dem Flughafen sind solche Sperrungen immer mit Betriebseinbussen verbunden. Aufgrund der letztjährigen Sperrung der Piste 14/32 wurde festgestellt, dass längere Totalsperrungen einer Piste für Reparaturarbeiten künftig aus Operationellen Gründen nicht mehr vertretbar sind. Damit die Einschränkungen für den Flugbetrieb, insbesondere für den Linien- und Charterverkehr, in vertretbarem Rahmen gehalten werden können, wird die Piste für die dringend notwendigen Reparaturarbeiten vom 6. Juni bis 17. Juni 1994 sowie vom 5. September bis 30. September 1994 jeweils täglich von Montag bis Freitag morgen lediglich während zehn Stunden gesperrt. Die Sperrzeit beginnt grundsätzlich spätestens um 00.00 Uhr (abhängig von den planmässigen Langstreckenabflügen) und dauert bis 10.00 Uhr.

Seit den letzten, 1991 ausgeführten Betonreparaturarbeiten auf der Piste 16/34 haben die Schäden wieder ein Ausmass erreicht, das umfassende Reparaturarbeiten erfordert. Es handelt sich dabei um Kantenabbrüche, Eckabbrüche und Oberflächenschäden. Angesichts der Tatsache, dass nun die Reparaturarbeiten in der Nacht ausgeführt werden müssen und die Piste am folgenden Tag wieder dem Flugbetrieb zu übergeben ist, muss die Betonerhärtungszeit durch chemische Betonzusätze beschleunigt werden. Da die Erfahrung mit dieser Reparaturart fehlt, werden vorerst im Rahmen eines Versuchs die dringendst notwendigen Reparaturen ausgeführt. Dabei sollen verschiedene Produkte geprüft werden. Deshalb werden die Arbeiten in zwei Lose mit je dem gleichen Arbeitsumfang aufgeteilt. Nach Vorliegen der Prüfergebnisse dieser Reparaturart ist vorgesehen, die restlichen Schäden im folgendem Jahr zu reparieren.

Um in der Zeitspanne, in der die Piste 16/34 noch geschlossen ist, einschneidende Behinderungen bzw. Verspätungen zu vermeiden, muss dafür ein von der üblichen Pistenbenützungsordnung vorübergehend abweichendes An- und Abflugkonzept eingeführt werden. Eine aus Vertretern der Swisscontrol (Flugsicherung), des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, der Swissair und der Flughafendirektion bestehende Arbeitsgruppe hat ein solches Ausnahmekonzept erarbeitet, das als praktisch einzig mögliche, vernünftige Lösung erscheint. Die wesentlichen Elemente in diesem Konzept sind, dass während der fraglichen Zeiten die Piste 14/32 auch als Startpiste (Ersatz für die Piste 16/34) benützt wird und für Präzisionsinstrumentenanflüge nur die Piste 14 zur Verfügung steht. Einzelheiten ergeben sich aus dem Pistenbenützungskonzept für die «Sanierungsarbeiten Piste 16/34 1994» vom 28. Januar 1994. Hauptbetroffene sind die Stadt Kloten (Starts Piste 14) und die Gemeinden, welche unter den Abflugwegen der Piste 32 liegen, sowie die Gemeinde Hohentengen in der Bundesrepublik Deutschland, die von den vermehrten Landungen auf die Piste 14 betroffen ist. Eine Orientierung dieser Gemeinden und des Schutzverbandes der Bevölkerung um den Flughafen Zürich wird vor Beginn der Bauarbeiten erfolgen.

Die Kosten für die Betonreparaturen auf der Piste 16/34 belaufen sich gemäss der Kostenzusammenstellung des kantonalen Tiefbauamtes vom 2. Mai 1994 auf Fr. 800 000. Dieser Betrag ist im Staatsvoranschlag 1994 enthalten.

Vorbehältlich der Kreditbewilligung durch den Regierungsrat wurden zwei für diese Arbeiten spezialisierte Bauchemiefirmen zur Offertstellung eingeladen. Die eingereichten Angebote betragen Fr. 278 117.40 und Fr. 280 167.50. Die Vergebungsbeträge können sich um etwa 15% auf Fr. 320 000 bzw. Fr. 322 000 erhöhen.

Auf Antrag der Direktionen der Volkswirtschaft und der öffentlichen Bauten

beschliesst der Regierungsrat:

I. Für die Betonreparaturen auf der Piste 16/34 wird ein Objektkredit von Fr. 800000 zu Lasten des Kontos 2616.01.5028, Tiefbauten des Flughafens, bewilligt.

II. Die Reparaturversuche an der Piste 16/34 werden wie folgt vergeben:

Los A: an die Arbeitsgemeinschaft Meynadier AG/Stuag AG gemäss Offerte vom 5. April 1994 von Fr. 278 117.40. Für Unvorhergesehenes und Regiearbeiten kann sich der Vergebungsbetrag auf Fr. 320 000 erhöhen.

Los B: an die Arbeitsgemeinschaft Sika AG/Walo Bertschinger AG gemäss Offerte vom 5. April 1994 von Fr. 280 167.50. Für Unvorhergesehenes und Regiearbeiten kann sich der Vergebungsbetrag auf Fr. 322 000 erhöhen.

III. Vom Ausnahmekonzept betreffend die Pistenbenützung während der Reparaturarbeiten wird Kenntnis genommen. Die Volkswirtschaftsdirektion wird mit dem Vollzug beauftragt.

IV. Mitteilung an die Direktionen der Volkswirtschaft, der öffentlichen Bauten und der Finanzen.

[*Transkript: OCR (Überarbeitung: Team TKR)/14.09.2017*]