

# Das Pisten-Wirrwarr am Flughafen Zürich stellt sogar den routinierten Swiss-Piloten Oliver Buchhofer vor Schwierigkeiten

## «Zürich ist flugtechnisch anspruchsvoll»

Interview: René Lüchinger

In den Spitzenzeiten können am Flughafen Zürich keine zusätzlichen Starts und Landungen mehr abgewickelt werden. Der Airport ist an der Kapazitätsgrenze angelangt. Das historisch gewachsene System mit sich kreuzenden An- und Abflugrouten fördert nicht nur die Fluglotsen (BLICK berichtete). Auch Piloten geraten an manchen Tagen ans Limit, wie A320-Kapitän Oliver Buchhofer (41), seit elf Jahren bei der Swiss, sagt.

**Blick** Herr Buchhofer, ist Zürich flugtechnisch ein schwieriger Flughafen?

**Oliver Buchhofer:** Sich kreuzende Pisten sind in der Tat eher ungewöhnlich. Der Normalfall sind parallele Pisten mit unabhängigen Starts und Landungen.

**Ein Problem auch für einen erfahrenen Piloten wie Sie?**

Für uns sind infrastrukturelle Begebenheiten wie das Pistenlayout eher sekundär. Das ist Sache der Fluglotsen. Verkehrsaufkommen, Topografie und Wetter sind für uns Piloten wichtig in der Beurteilung. Dies stets unter dem Aspekt der Sicherheit. Sie steht für uns zuoberst.

**Pisten sind von Menschenhand gemacht, die Topografie ist gegeben. Welchen Einfluss hat diese?**

Im Normalfall liegen Flughäfen in flachem Gebiet mit voneinander unabhängigen An- und Abflügen. Rund um den Flughafen Zürich ist es aber hügelig. Deshalb ist dies kein Standard-Flugplatz und flugtechnisch anspruchsvoll. Swiss-Piloten sind hier aber zu Hause und kennen sich mit den Gegebenheiten bestens aus. Das mag für Piloten von ausländischen Airlines, die Zürich erstmals anfliegen, anders sein. Aber auch sie sind dafür trainiert.

**Wie sind Sie in Spitzenzeiten gefordert, wenn die Swiss-Flieger wellenartig in Zürich landen und Gedränge herrscht?**

Wie stark ein Flughafen bei der



Oliver Buchhofer ist seit elf Jahren Pilot bei der Swiss.

Landung frequentiert ist, hat Auswirkungen auf unsere Flugplanung. Wir wissen ja jeweils schon bei Abflug, wann wir in Zürich landen. Verkehrsaufkommen und Wetter beeinflussen unter anderem, wie viel Kerosin wir tanken müssen, um auch eine mögliche Warteschleife fliegen zu können. Letzteres ist ökonomisch und ökologisch natürlich nicht ideal.

**Beim Start in Zürich müssen Sie damit rechnen, dass Sie in der Luft den Weg eines landenden Jets kreuzen.**

Ja, aber gleichzeitig startende und landende Flugzeuge werden von den Fluglotsen mit genügend Abstand separiert. Es ist jedoch grundsätzlich schon speziell, dass ein Flieger nach dem Start zuerst über den Flughafen geleitet wird. Aber wie gesagt, das sind eingespielte Verfahren, die in erster Linie für die Lotsen herausfordernd sind und über das Ganze gesehen sich für den Flughafen kapazitätsmindernd auswirken.

**Weniger Kapazität würde auch Ihren Job stressärmer machen.**

Wenn nur ein einziger Flieger Zürich anflöge, bräuchte der Pilot logischerweise keine Rücksicht auf andere zu nehmen. Ein internationales Drehkreuz wie heute in Zürich benötigt jedoch eine funktionierende Airline mit vielen täglichen Verbindungen. Es sichert viele Jobs. Auch meinen.



So sieht ein Pilot die Landebahn des Flughafens Zürich aus dem Cockpit eines Airbus A320.

**ZRH**  
Flughafen Zürich am Limit  
Serie Teil 3

**Die Swiss gehört der deutschen Lufthansa. Ein Vor- oder ein Nachteil für Sie?**

Das die Swiss in den grössten europäischen Luftfahrtkonzern eingebettet ist, sichert Entwicklungsmöglichkeiten auf allen Ebenen. Nur ein Beispiel: Mit altem Fluggerät herumzufliegen, ist ökologisch und ökonomisch nicht sinnvoll. Die finanziellen Ressourcen der Lufthansa erlauben es auch der Swiss, stets auf der Höhe der technischen Entwicklung zu bleiben. Das erhöht die Sicherheit und vermindert den Fluglärm. Davon profitieren alle.

**Es wird viel über den aviatischen schwierigen gekröften Nordanflug gesprochen. Was bedeutet dieser für Piloten?**

Das gehört zum Handwerk, welches regelmässig trainiert wird. Dass wir diesen beherrschen, ist auch Teil unseres professionellen Ehrgeizes.

**Lesen Sie morgen Teil 4. Diesen Flughafen wünschen sich die Lärmgegner**

Anzeige



Beratung in schweizerweit

10'000 - mit einem effektiven Jahreszins zwischen 7,9% und 9,9% (Zinsanleihe) ergibt bei Laufzeit von 12 Monaten Gesamtkosten zwischen CHF 417,80 und CHF 592,10. Zinssatz abhängig von Bonität. Hinweis laut Gesetz: Kreditvergabe ist verboten, falls sie zu Überschuldung führt (Art. 3 UWG). T-row ist eine Produktmarke der BANK-ROW AG, Horgen.

Foto: Thomas Lüthi