

Gekröpfter Nordanflug

Behauptungen der Gegner

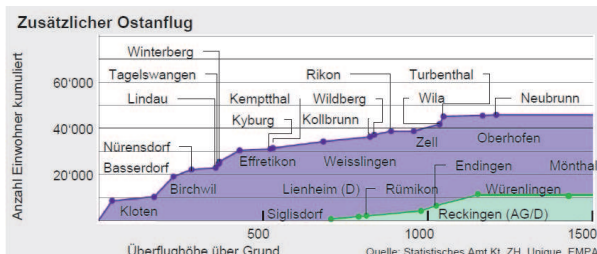
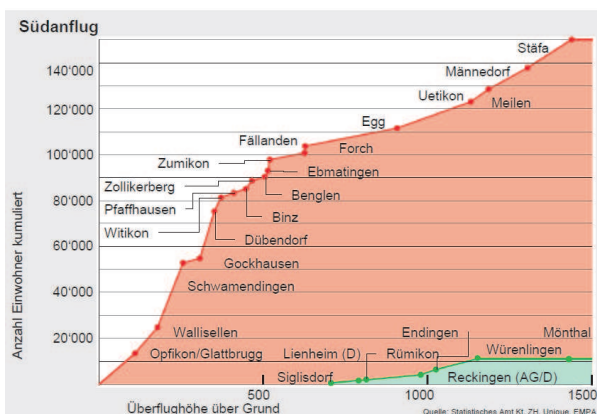
Der gekröppte Nordanflug sei ein Lärmexport nach dem Aargau, mit «gravierenden Auswirkungen für den Kurort Zurzach».
Dasselbe wird auch von Deutscher Seite behauptet.



Landeanflug A340, Lärmkurve 60DbA

Anzahl neu Betroffener

- durch Südanflüge
- durch zusätzliche Ostanflüge
- durch gekröpften Nordanflug

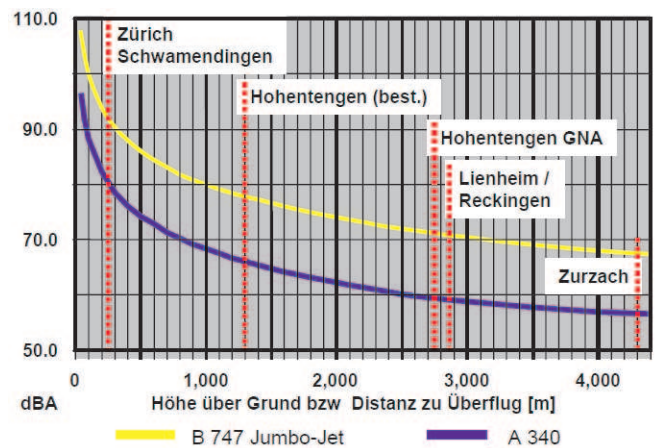


Fakten

Das MIT (Massachusetts Institute of Technology) analysierte den Lärmteppich einer landenden A340.

Das Resultat zeigt klar, dass der Schallpegel von 60 DbA die deutsche Grenze bei weitem nicht erreicht. Von Lärmexport kann somit keine Rede sein.

Geräusche von Flugzeugen können aber auch ausserhalb dieses Bereiches wahrgenommen werden, vor allem wenn die Flieger auch gesehen werden. Dass dabei aber, wie im Fall Zurzach, von gravierenden Auswirkungen gesprochen wird, entbehrt jeglicher Objektivität.



Gravierend hingegen sind die Auswirkungen des Südanfluges für zehntausende von Bewohnern in Zürich Schwamendingen. Sie werden in einer Höhe von 200 – 300 Metern über Grund überflogen.

Hohentengen zum Beispiel wird mit dem gekröpften Nordanflug um ca. 7 DbA stark entlastet, (10 DbA entspricht einer Halbierung des Lärms).

Es ist nicht möglich, neue Flugrouten so zu legen, dass in der stark besiedelten Schweiz keine Menschen neu von diesen Flugrouten tangiert werden.

Ziel muss es aber sein, neue Flugrouten so zu legen, dass die Anzahl der neu betroffenen Menschen so gering und die Belastung so minimal wie möglich ist.

Beide Ziele werden mit dem gekröpften Nordanflug erreicht.

Tatsache ist, dass beim gekröpften Nordanflug für eine neu belastete Person im Norden, hunderte im Süden und Osten entlastet werden.

96% des Fluglärms trägt der Kanton Zürich. Nur hier gibt es Schwerstbetroffene, in den anderen Kantonen ist man wie in Deutschland, weit weg davon, wirklich Lärm zu haben.