

Die gelben Umrandungen zeigen die Absturzkorridore.  
Im Falle eines Flugzeugabsturzes erfolgt dieser mit grösster Wahrscheinlichkeit in diesem Bereich.

## Absturzkorridor

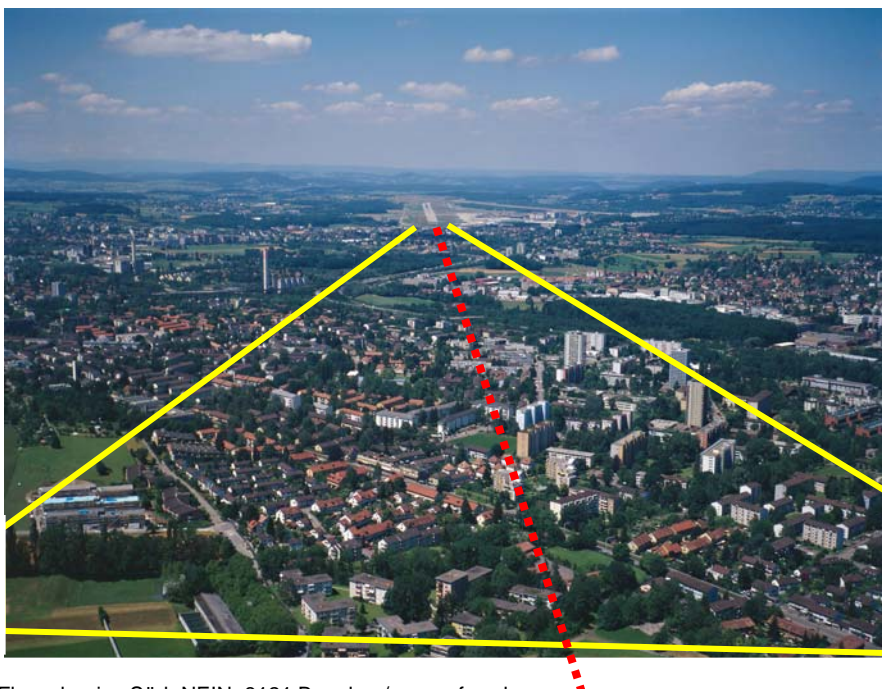
Flugzeugabstürze finden in der überwiegenden Mehrzahl in Flughafennähe, beim Landeanflug statt.

Gemäss der „Risikoanalyse der An- und Abflugvarianten Flughafen Unique Zürich-Kloten“ von Bienz, Kummer & Partner, vom August 2002, finden 60% der Landungsabstürze in einem Korridor von 600 x 6000 Metern statt (Absturzkorridor). Statistisch ist mit einem Absturz alle 10 Jahre in Flughafennähe zu rechnen.

Das kollektive Risiko für die Bevölkerung im Süden ist 19 mal grösser als bei Nordanflügen. Unfälle mit katastrophalen Opferzahlen sind bei Südanflügen nicht auszuschliessen. Dies ist gemäss BAZL ein gesellschaftlich akzeptiertes Sicherheitsrisiko.

## Sicherheit ?

Mit der Sicherheit wird fahrlässig umgegangen. Im Sicherheitsbericht der Skyguide (8. Okt. 03) ist festgehalten, dass die Sicherheitsmargen für den Südanflug «auf ihr striktes Minimum reduziert» wurden. Der kleinste Piloten- oder Lotsenfehler «könne zu einem Absturz führen». Diese gravierende Reduktion der Sicherheitsmargen erfolgte auf Anweisung des BAZL, um die Südanflüge überhaupt zu ermöglichen.



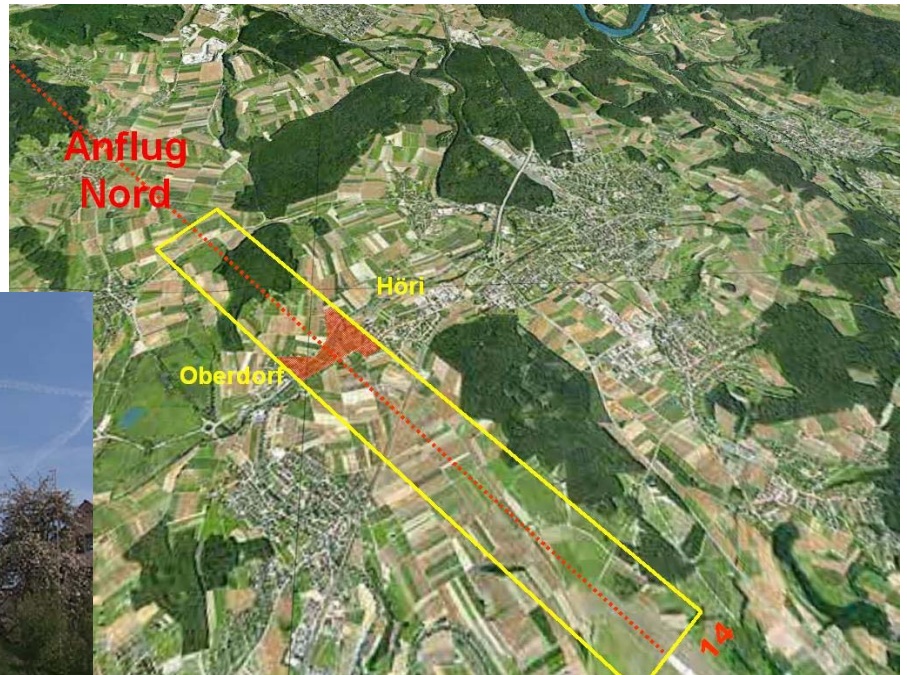
**Die Südanflüge wurden vom BAZL genehmigt bevor der Sicherheitsbericht von Skyguide vorlag.**

Im Absturzkorridor der Südanflugschneise leben gegen 40'000 Menschen in Opfikon, Glattbrugg und Zürich-Schwamendingen.

## Siedlungen

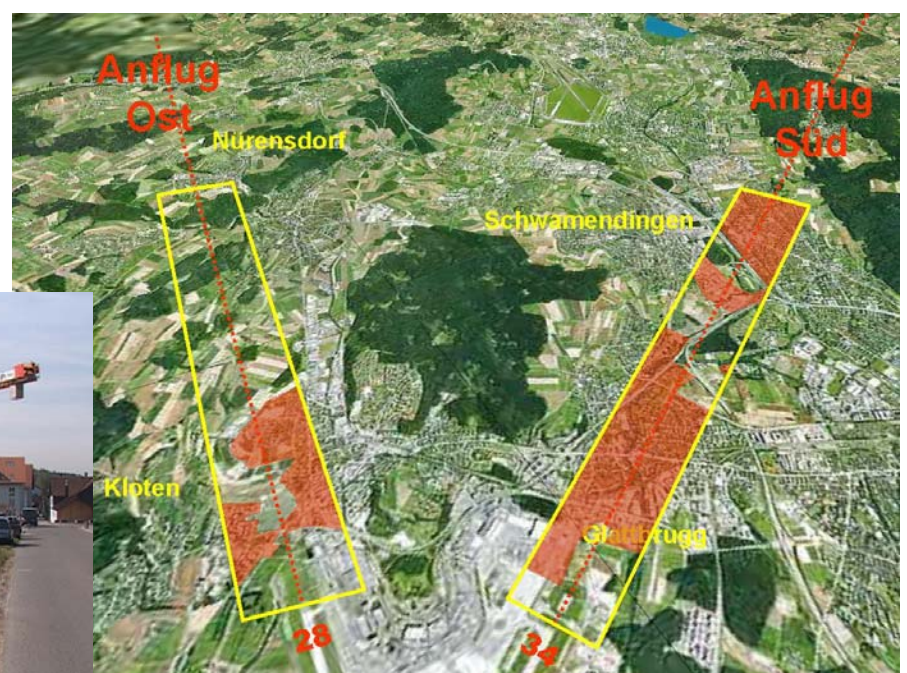
Die gelbe Umrandung (Absturzkorridor) ist das Gebiet 6 Kilometer vor der Piste (Breite 600 Meter). Die rote Schraffierung zeigt die Besiedlung innerhalb dieses Bereichs. Auch im Jahre 2003 wurden im Norden und Osten, wie bereits in den Jahren davor, zahlreiche neue Wohnbauten im Bereich der Absturzkorridore erstellt.

EFH-Siedlung in Oberdorf  
(April 2003)



Besiedlung Nordanflug

MFH-Siedlung in Kloten  
(April 2003)



Besiedlung Ost- und Südanflug



Bereich der Dachziegelklammerung

## Randwirbelschleppen

Randwirbelschleppen, auch Wirbeltornados genannt, werden von jedem Flugzeug erzeugt. Je grösser der Jet, umso grösser und stärker ist der Wirbeltornado. Bei Windstille gelangt er bis zum Boden. Aus diesem Grund wurde Unique verpflichtet, im gefährdeten Bereich die Dachziegel zu klammern (Risiko herum fliegender Ziegel). Obwohl ein ganzes Dorf, das mitten unter der Anflugschneise liegt (Gockhausen) nicht geklammert ist, wird geflogen.

Das Bundesgericht forderte im April 04 Unique auf, diesen Zustand zu ändern. Diese übt sich weiterhin in Zurückhaltung.

In Bereich der Dachziegelklammerung befinden sich dichtest besiedelte Wohngebiete und Schulhäuser.



New York, 12. November 2001. Ein Airbus (A300) startet 15 Sekunden zu früh und kommt in die Randwirbelschleppe des vorausfliegenden Jets. Dies führt zum Absturz über bewohntem Gebiet.



Randwirbelschleppen gelangen bei Windstille bis zum Boden. Der entstehende Wirbeltornado erreicht Geschwindigkeiten von über 200 Km/h