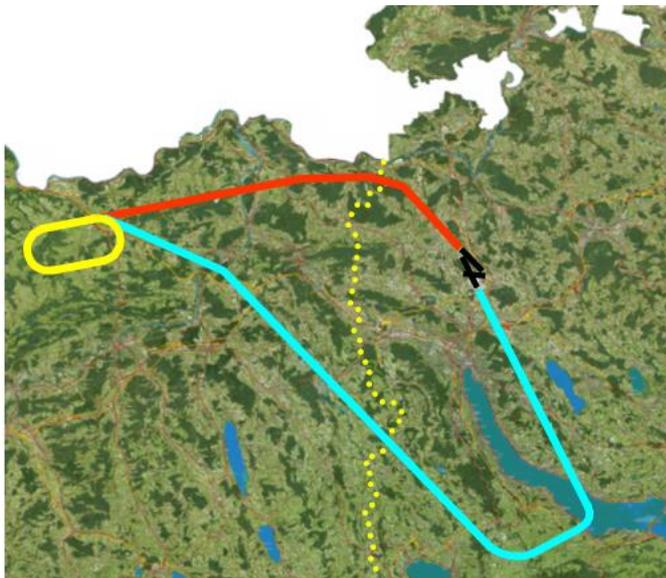


Gekröpfter Nordanflug (I)



Der Flughafen Zürich wird seit seinem Bestehen mit einer Nordausrichtung betrieben. Entsprechend hat sich die Raumplanung und die Siedlungsstruktur im Kanton Zürich entwickelt. Der gekröpfte Nordanflug entspricht dieser Nordausrichtung und ist die sinnvollste Variante für Anflüge aus dem neuen Warteraum bei Frick.

Für die Kantone Aargau und Zürich ist der gekröpfte Nordanflug die Variante mit der geringsten Belastung für Mensch und Umwelt.

- Warteraum „GIPEL“ bei Frick
- Gekröpfter Nordanflug
- Südanflug Piste 34

Der Ostanflug ist ein seit Jahren bestehendes Anflugverfahren und im Kantonalen Richtplan verankert. Der Südanflug (im Richtplan nicht enthalten) ist mehr als doppelt so lang (96 Km) wie der gekröpfte Nordanflug (46 Km). Neben dem zeitlichen Vorteil, kann mit dem gekröpften Nordanflug bis zu einer Tonne Brennstoff pro Landung eingespart werden.

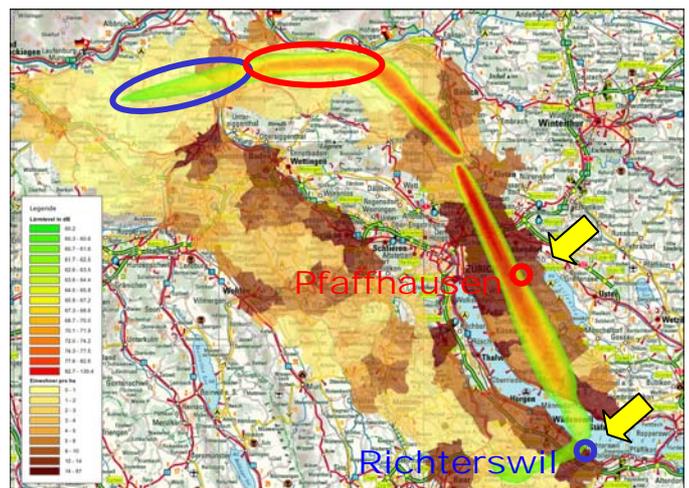
Im Gegensatz zum Südanflug, der über dichtbesiedelte Wohngebiete erfolgt, führt der gekröpfte Nordanflug über dünn oder kaum besiedelte Gebiete.

Aus Sicht Umweltschutzgesetz ist die Variante gekröpfter Nordanflug klar zu favorisieren, da mit diesem Anflugsystem weit weniger Menschen neu in ihrem Wohlbefinden gestört werden.

Der gekröpfte Nordanflug ist somit siedlungspolitisch, ökonomisch, wie ökologisch die sinnvollste Lösung.

Mit dem gekröpften Nordanflug werden im Norden 5000 Haushaltungen (blaue Elipse) neu mit mässigem Lärm belastet (entspricht Richterswil), und 1000 Haushaltungen (rote Elipse) neu mit stärkerem Lärm belastet (entspricht Pfaffhausen).

Je nach Lärmstufe resultiert eine 20 – 80-fache Entlastung gegenüber dem Südanflug.



Einwohner pro ha, Lärmbelastung A 340. Quelle: MIT, Swissphoto

Aus objektiven Gründen spricht nichts gegen den gekröpften Nordanflug. Er ist das umweltverträglichste Landeverfahren während der DVO für den Flughafen Zürich. Auch aus ökonomischer Sicht und bezüglich Sicherheit ist der gekröpfte Nordanflug dem Südanflug weit überlegen.

Der gekröpfte Nordanflug wird von der Regierung und einer Mehrheit der Bevölkerung und der Gemeinden im Kanton Zürich unterstützt.

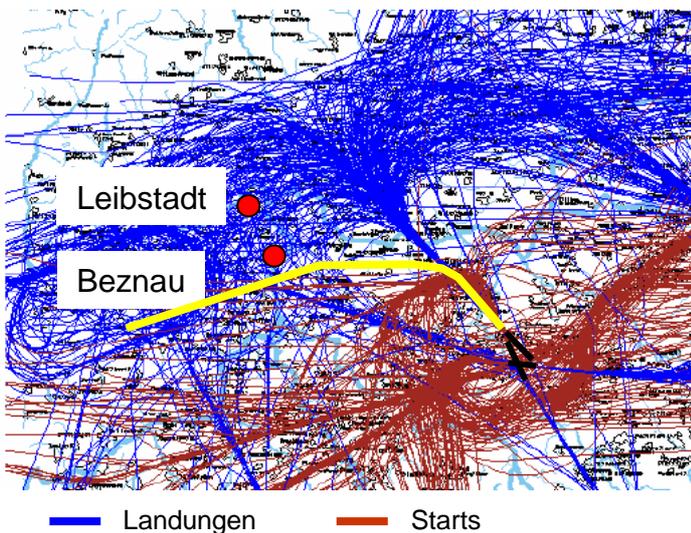
Neue technologische Möglichkeiten

Im April 2005 wird in Europa die „Precision Area Navigation“ (P-RNAV) eingeführt. Diese genauere Navigationsmethode soll für den gekröpften Nordanflug verwendet werden.

Der grundsätzliche Unterschied zwischen P-RNAV und dem herkömmlichen RNAV, welches während der letzten 20 Jahren in den Linienflugzeugen eingesetzt wurde, besteht darin, dass die Navigationspräzision des P-RNAV mindestens um einen Faktor 5 besser ist. P-RNAV garantiert eine Toleranz von 1 NM (Nautical Mile = 1.852 Km).

Experten sind der Auffassung, dass das P-RNAV sogar noch präziser ist, als momentan angegeben wird. Tatsächlich wird dasselbe Gerät, das im P-RNAV benutzt wird, in den USA auch in „Required Navigation Precision“ Verfahren eingesetzt, welches eine Präzision von 0,1 – 0.3 NM verlangt.

Auf jeden Fall erlaubt die verbesserte Präzision des P-RNAV in Kombination mit der Zuverlässigkeit und Präzision des „Flight Management Systems“ FMS die Entwicklung neuer Verfahren.



Seit Jahren fliegen die landenden Flugzeuge über die beiden KKW Beznau und Leibstadt.

Die Route des gekröpften Nordanflugs führt **nicht** über das KKW Beznau, wie immer wieder behauptet wird.

Der Abstand zum KKW Beznau ist mehr als 1 Km.

Dank der präzisen Navigation mit dem P-RNAV ist sichergestellt, dass das KKW nicht überflogen wird. Der gekröpfte Nordanflug reduziert somit Überflüge über die KKW's.

Mehrstufige Einführung

Da es sich beim gekröpften Nordanflug mit Endanflug auf ILS um ein neues Anflugsystem handelt, ist aus technischer Sicht eine stufenweise Implementierung sinnvoll.

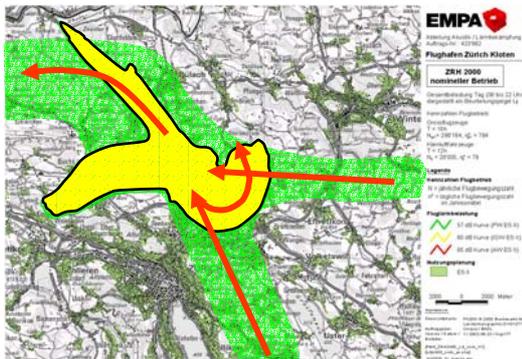
Die stufenweise Einführung liefert Informationen zur Entwicklung von ICAO Richtlinien in einer P-RNAV Umgebung und stimmt mit der ICAO-Praxis überein, wonach Mitgliedstaaten Erfahrungsdaten in die neuen Richtlinien einbringen können.

Die Schweizer Luftfahrt hat hier die Chance ihre Innovationsfähigkeit international unter Beweis zu stellen.

Der gekröpfte Nordanflug benötigt keine Zusatzinstallationen, weder am Boden noch in den Flugzeugen.

In der ersten Phase benötigt der gekröpfte Nordanflug ca. 5 km Sichtweite. Längerfristig sind ILS Kategorie 1 und GPS-Anflüge möglich.

Der gekröpfte Nordanflug kann technisch Mitte 2005 realisiert sein (Aussage Unique). Vorausgesetzt, dass der entsprechende politische Wille vorhanden ist.

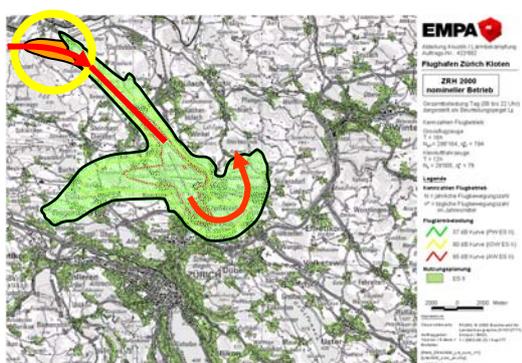


Karte: Empa, Lärmperimeter: vfsn

Fluglärm

Sämtliche Lärm-Verteilvarianten führen infolge von Ost- und Südanflügen zu vermehrten Starts Richtung Norden.

Daraus resultiert, dass sich die Lärmkurve von 57 dB über das ganze Zürcher Unterland, Teile des Kantons Aargau sowie zusätzliche Regionen südlich und östlich des Flughafens erstreckt. Die belärmte Fläche wird dabei mehr als verdoppelt.



Karte: Empa, Lärmperimeter: vfsn

Der gekröpfte Nordanflug erlaubt eine Rückkehr zu der seit 50 Jahren bestehenden Nordausrichtung des Flughafens und bewirkt, dass die neuen Süd- und Ostanflüge sowie die daraus resultierenden Nordstarts nicht mehr notwendig sind.

Damit wird die Lärmbelastung für die Kantone Zürich und Aargau wieder massiv reduziert.

Wie der ILS-Anflug auf Piste 34 ist auch der gekröpfte Nordanflug nicht „blindlande“-tauglich (CAT 2+3). Der gekröpfte Nordanflug macht die Süd- und die zusätzlichen Ostanflüge überflüssig. Er verhindert, dass Teile des angrenzenden Kantons Aargau durch erheblichen Lärm von startenden Jets belastet wird.

Der gekröpfte Nordanflug ist jedoch siedlungspolitisch und aus Sicht des Umweltschutzes die sinnvollste Lösung, wenn nicht der Status „quo ante“ erreicht werden kann. Darum ist es nicht nachvollziehbar, dass aus innenpolitischen Gründen die Einführung dieser Anflugvariante 7 – 8 Jahr beanspruchen soll.

Was spricht gegen den gekröpften Nordanflug?

In Gegensatz zu allen Verteilvarianten ermöglicht dieser Anflug kein Dual Landing mit bis zu 90 Flugbewegungen pro Stunde.

Der gekröpfte Nordanflug ermöglicht aber annähernd (minus 1-2 Landungen pro Stunde) identische Landekapazitäten wie ILS Anflüge über Süddeutsches Gebiet. Diese Kapazitäten genügen bei weitem, wie Auswertungen der Flugbewegungen klar aufzeigen. Auch mit dem gekröpften Nordanflug ist ein Wachstum möglich, um die Bedürfnisse der Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft in Zukunft zu erfüllen.

Der gekröpfte Nordanflug entlastet mehrere 10'000 Menschen, die heute per Notrecht überflogen werden. Er ist aus ökonomischer und ökologischer Sicht die objektiv beste Alternative aller Anflugverfahren über rein schweizerischem Gebiet.

Es spricht nichts gegen den gekröpften Nordanflug! Er erfüllt unter anderem auch künftige Bedürfnisse für Wachstum der Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft.