

Dossier Südüberflug

Stand - Mai 2004



Flugschneise Süd - NEIN
Postfach 299
8121 Benglen

Kontakt:
Th. Morf, Präsident
E-Mail: praesident@vfsn.ch
www.vfsn.ch

Flugrouten Süd

Mit den bestehenden zivilen und militärischen Flugrouten wird heute das ganze südliche Glattal mit Flugrouten bedeckt. Die neuen Südanflüge führen über den ganzen südlichen Teil des Kantons Zürich und Gebiete der Kantone Schwyz und St. Gallen.

Sicherheit

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.

Fluglärm

Ost- und Südanflüge haben vermehrt Starts nach Norden zur Folge. Dies bewirkt, dass jede Region des Kt. Zürich neu viel stärker vom Fluglärm betroffen ist. Durch die Nordstarts ebenso ein Teil des Kt. Aargau. Die Fluglärmverteilung schafft rundum nur Verlierer.

Verteilvarianten

Die Betriebsvariante BV2opt. sah vor, dass ein Drittel aller Flugbewegungen über das dichtest besiedelte Gebiet im südlichen Glattal geführt wird.

Die diversen Verteilvarianten haben nur ein einziges Ziel: Die infrastrukturelle Basis für eine Kapazität von 420'000 Flugbewegungen zu schaffen (Dual Landing). Mit dem neuen Betriebsreglement wird dies beantragt.

Der „gekröpfte“ Nordanflug

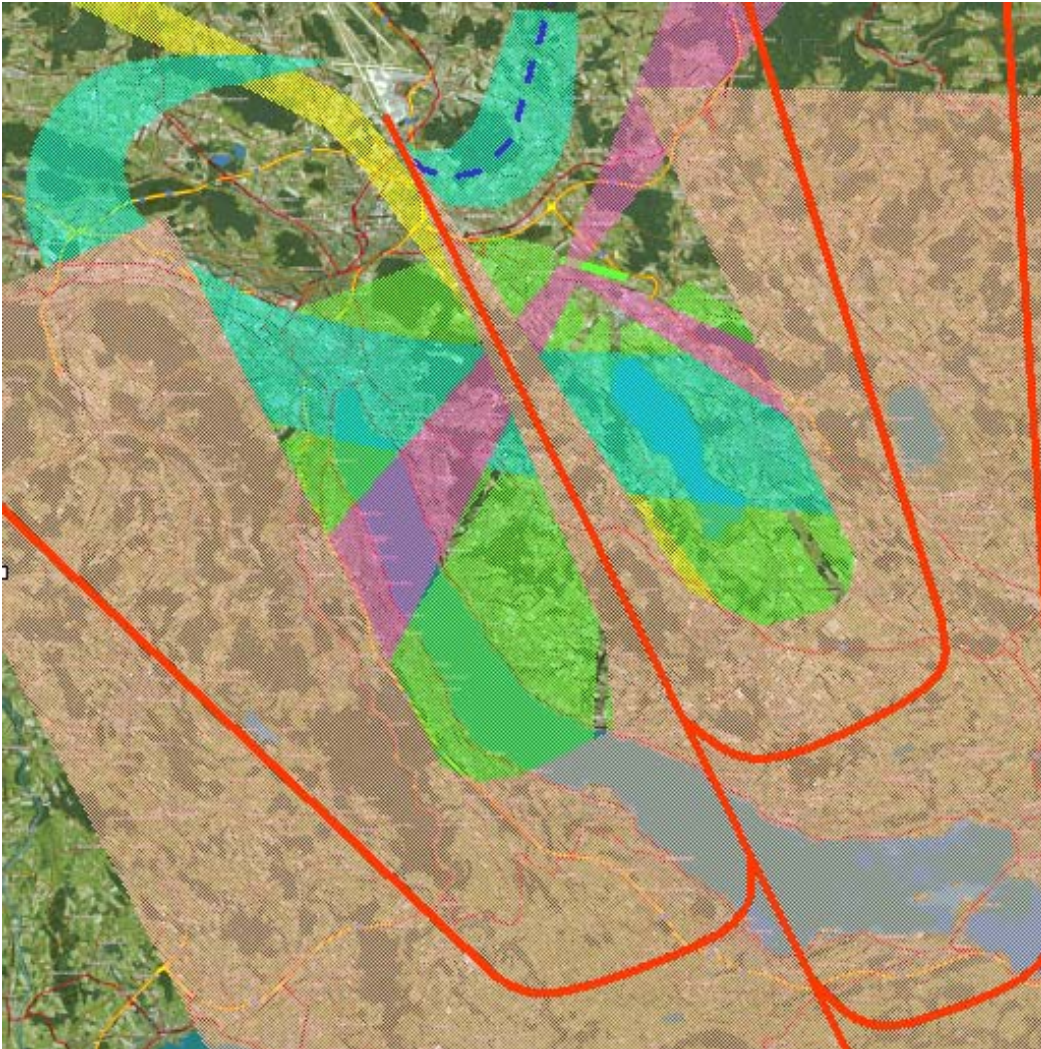
Der „gekröpfte“ Nordanflug führt über wenig besiedelte Gebiete und macht neue Süd- und Ostanflüge überflüssig. Er verhindert auch, dass Teile der angrenzenden Kantone durch erheblichen Lärm von startenden Jets belastet werden. Der „gekröpfte“ Nordanflug ist die einzige siedlungspolitisch sinnvolle Lösung.






Raumplanung

Aus Gründen der Rechtssicherheit (gemäss aktuellem Raumplanungsgesetz) ist darauf hinzuwirken, dass sich die räumlichen Auswirkungen der Lärmbelastungen möglichst im Rahmen der bestehenden halten. Alle höher entwickelten Nationen auf der ganzen Welt kanalisieren negative Umwelteinflüsse (Immissionsachsen), um die Bevölkerung zu schützen.

180 Grad Drehung !

Mit den aktuellen Süd- und Ostanflügen wurde der Flugbetrieb um 180 Grad gedreht. Mit dieser 180 Grad Drehung lassen sich die mit dem neuen Betriebsreglement beabsichtigten Kapazitätssteigerungen (Dual Landing) realisieren. Das Dock Midfield wurde für diese Kapazitäten gebaut. Die Infrastruktur für einen Umsteiger-Flughafen ist bereit. Das neue Betriebsreglement beabsichtigt, die restlichen Voraussetzungen zu schaffen.



-  Bestehende Starts Piste 16/34 u. 28/10
-  Bestehende Cilo Überflüge
-  Bestehende Militärflugrouten
-  Bestehende REGA Flugrouten
-  Zusätzliche neue Flugrouten Süd

Mit den bestehenden zivilen und militärischen Flugrouten wird heute schon die Region südlich des Flughafens Kloten mit Flugrouten bedeckt.

Mit den neuen Südanflügen werden nebst dem südlichen Teil des Kantons Zürich zusätzlich auch Gebiete der Kantone Schwyz und St. Gallen betroffen.



Neues Betriebsreglement

Mit dem per 31.12. 2003 beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eingereichten neuen Betriebsreglement plant Unique:

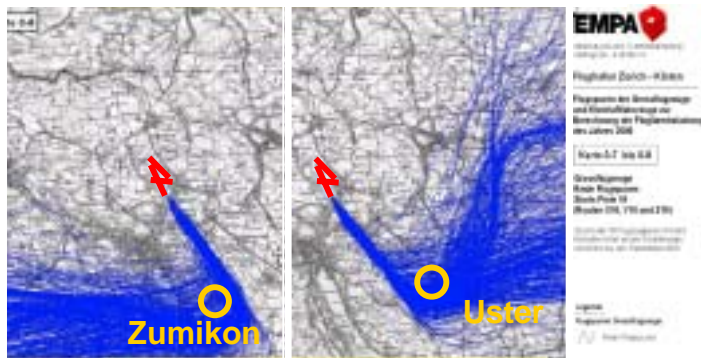
- Starts ab 6:04 Uhr bis 23:00 Uhr
- Weststarts mit Destination Süd, neu als Südstarts abzuwickeln
- Einführung des Wide Left Turn

Begründet wird der Wide Left Turn mit Sicherheitsauflagen des BAZL. Diese sollen einen Konflikt zwischen Südstarts und gleichzeitigen Nordlandungen (Durchstarts) verhindern. Das BAZL hat eine Reduktion der Startkapazität nach Süden bereits verordnet und die Sicherheit ist dadurch bereits wieder

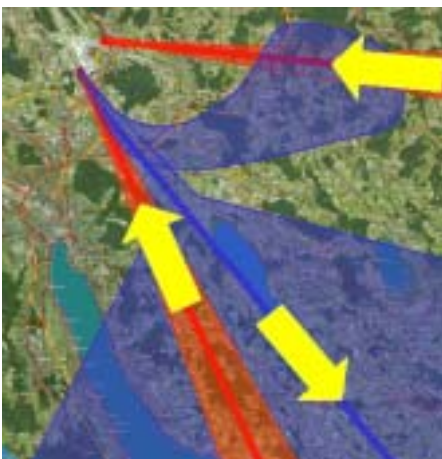
gewährleistet. Nordlandungen mit Südstarts („short“ Left Turn) werden seit Jahren praktiziert. Daher dient der Wide Left Turn einzig dazu, dass sich Unique die grösstmögliche Spitzenkapazität mit dem vorhandenen Pistensystem für die Zukunft sichern kann.

Auswirkungen

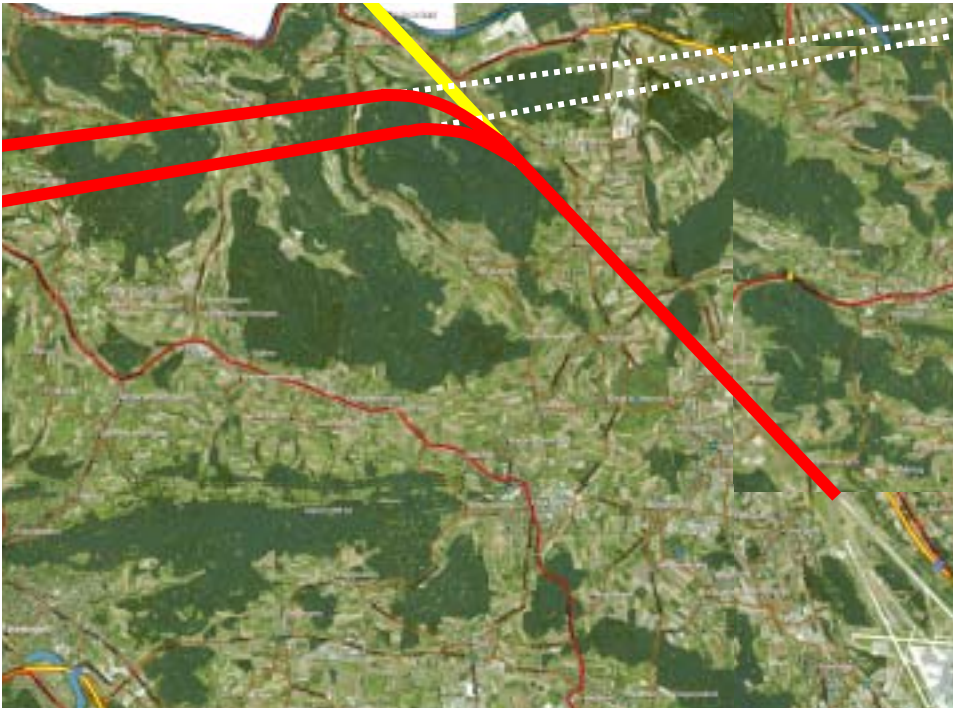
Der Wide Left Turn wird neu wiederum Zehntausende von Bewohnern im südlichen Glattal betreffen. Die Region Schwamendingen, Dübendorf, Volketswil wird massivster Lärmbelastung und einem erhöhten Sicherheitsrisiko ausgesetzt. Starts und Landungen über den südlichen Regionen werden zeitlich nicht mehr auf die deutschen Sperrzeiten limitiert sein. .



Flugspuren der Flugzeugtypen mit dem höchsten Anteil an Schallenergie. Starts Piste 16, Jahr 2000



Alle startenden Jets, die eine Flughöhe von 5000 ft (ca. 1500m.ü.M.) erreicht haben, dürfen vom Fluglotsen direkt an den nächsten Navigationspunkt geführt werden. Diese Bestimmung wird dazu führen, dass eine grosse Anzahl von Flugzeugen den Südstart „straight“ ausführen können. Diese Jets werden dann über den Greifensee oder den Zürichsee weiterfliegen. Dieses Szenario wurde schon im Jahre 2000 praktiziert.



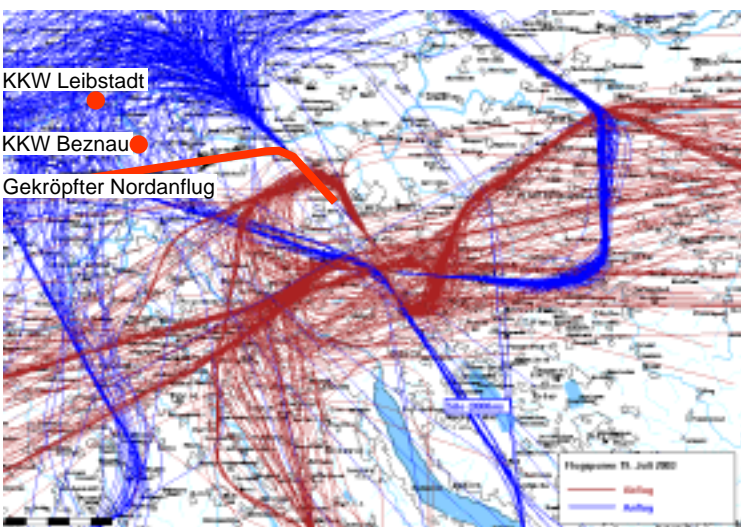
Der gekröpte Nordanflug erfolgt zur Hauptsache auf der seit über 50 Jahren bestehenden Anflugachse. Die westliche Route führt in grosser Höhe über un- resp. dünnbesiedeltes Gebiet.

Wie von Piloten schon mehrmals bestätigt, ist ein „gekropfter“ ILS (CAT 1) Nordanflug nach Sichtflugregeln (wie z.B. in New York) aus flugtechnischer Sicht kein Problem.

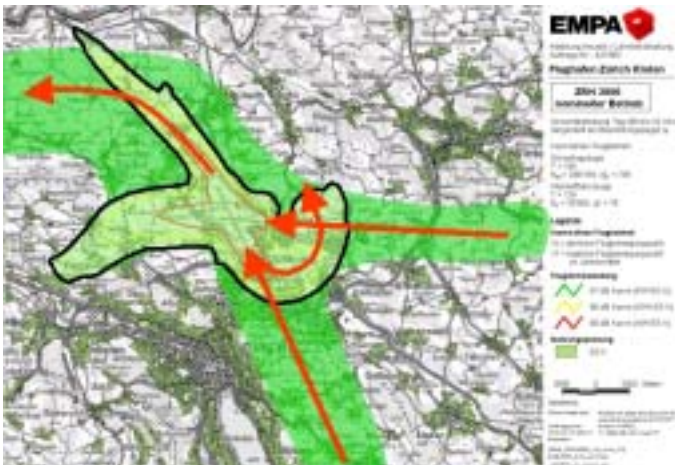
Nicht zu verwechseln ist dieser Anflug mit einem reinen GPS (Global Positioning System) Anflug. Ein GPS-Anflug ist aus technischen Gründen erst in einigen Jahren machbar.

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

Der „gekropfte“ Nordanflug ist die einzige siedlungspolitisch sinnvolle Lösung. Er erfüllt in idealer Weise die Forderungen des Umweltschutzgesetzes. Darum ist es nicht nachvollziehbar, dass aus politischen Gründen die Einführung 7 – 8 Jahr beanspruchen sollte.



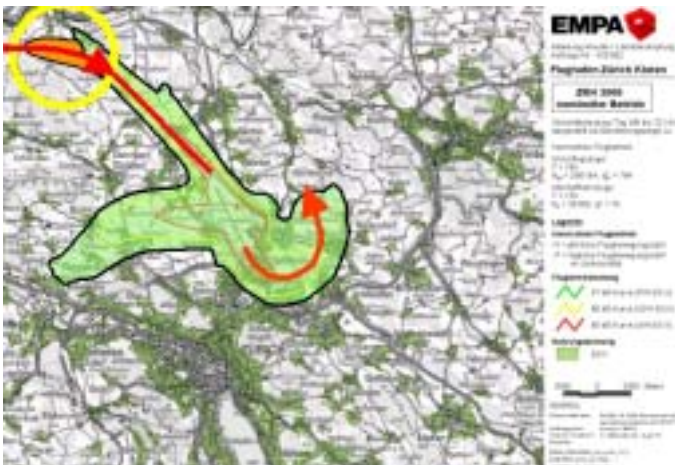
Der gekröpte Nordanflug führt nicht direkt über das KKW Beznau, wie immer wieder behauptet wird. Im Gegenteil, mit dem gekröpften Nordanflug würden die AKW's Leibstadt und Beznau von Landeanflügen weniger tangiert.



Karte: Empa, Lärmperimeter: vfn

Fluglärm

Sämtliche Verteilvarianten von Unique 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 zusätzlich Regionen südlich und östlich des Flughafens erstreckt. Die belärmte Fläche wird dabei mehr als verdoppelt.



Karte: Empa, Lärmperimeter: vfn

Der gekröpfte Nordanflug bedeutet eine Rückkehr zu der seit 50 Jahren bestehenden Nordausrichtung des Flughafens und bewirkt damit, 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.

Was spricht gegen einen „gekröpften“ Nordanflug?

In Gegensatz zu allen Verteilvarianten ermöglicht dieser Anflug kein Dual Landing mit bis zu 90 Flugbewegungen pro Stunde. Dieser Anflug bewirkt rund 10% Landekapazitätseinbusse im Vergleich zu den ILS Anflügen über Süddeutsches Gebiet. Kapazitäten die heute bei weitem nicht benötigt werden wie Auswertungen der Flugbewegungen klar aufzeigen. Auch mit dem „gekröpften“ Nordanflug ist ein moderates Wachstum möglich (Basis heutige Verkehrszahlen), um die Bedürfnisse der Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft auch in Zukunft zu erfüllen.

Der Traum, dass Zürich eine bedeutende europäische Drehscheibe für den Weltluftverkehr sein soll, wie im aktuellen SIL definiert, ist jedoch mit diesem Anflug nicht realisierbar. Wie Bundesrat M. Leuenberger im Herbst 2002 ausführte, ist und war diese Mega-Hub Funktion auch nie ein Auftrag an Unique, Swiss oder die Behörden.



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 gem. BAZL ein gesellschaftlich akzeptiertes Sicherheitsrisiko.

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

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.



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 heute noch werden im Norden und Osten, wie bereits in den letzten Jahren, 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 Flieger 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 herumfliegender Ziegel). Obwohl ein ganzes Dorf, das mitten unter der Anflugschneise liegt (Gockhausen) nicht geklammert ist, wird geflogen.

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

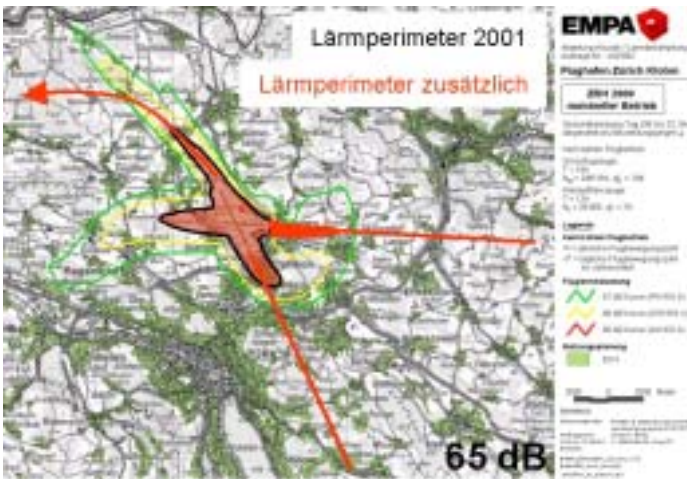
In Bereich der Dachziegelklammerung befinden sich dichtest besiedelte Wohngebiete und Schulhäuser.



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.



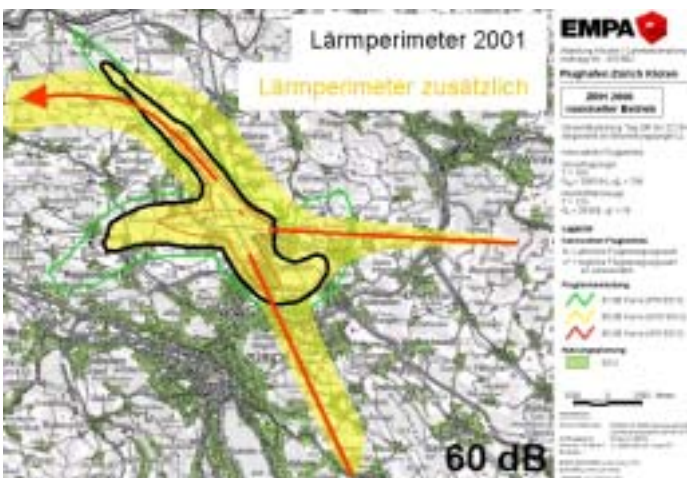
Randwirbelschleppen gelangen bei Windstille bis zum Boden. Der entstehende Wirbeltornado erreicht Geschwindigkeiten von über 200 Km/h



Karte:Empa, Lärmperimeter: vfsn

Alle Verteilvarianten sehen Anflüge von Osten und Süden vor. Gleichzeitig finden dadurch aber vermehrt Starts Richtung Norden statt:

Dies hat zur Folge, dass sich die Alarmzone Richtung Ost erweitert. Betroffen sind die erst kürzlich neu gebauten MFH-Siedlungen in Kloten. Bassersdorf und Nürensdorf sind nicht in der Alarmzone. Opfikon-Glattbrugg und Teile von Wallisellen liegen bereits heute innerhalb der Alarmzone.



Karte:Empa, Lärmperimeter: vfsn

Dies hat zur Folge, dass sich die 60 dB Kurve massiv ausweitet. Betroffen sind vor allem die dicht besiedelten Wohngebiete in Zürich-Nord, Schwamendingen, Teile von Dübendorf und das gesamte Pfannenstielgebiet. Bassersdorf, Nürensdorf und Teile von Bülach sowie das gesamte Zürcher Unterland werden ebenso massiv mit neuem Fluglärm eingedeckt. Die Kantone Aargau und Schaffhausen sind jedoch von der 60 dB Belastung nicht betroffen.



Karte:Empa, Lärmperimeter: vfsn

Ost- und Südanflüge und die Starts nach Norden haben zur Folge, dass sich die 57 dB Kurve extrem ausweitet. Betroffen ist vor allem das gesamte Zürcher Unterland und der nördliche Teil des Kantons Aargau sowie die Stadt Zürich und die gesamte südliche Agglomeration.

Zu beachten ist, dass alle aufgezeigten Lärmkurven den militärischen Fluglärm mit ca. 15'000 Flugbewegungen im südlichen Glattal nicht berücksichtigen.

BV2 optimiert



Die vom Zürcher Regierungsrat in Bern präsentierte und später widerrufenen Betriebsvariante BV2opt. sah vor, dass ein Drittel aller Flugbewegungen über das dichtest besiedelte Gebiet im südlichen Glattal geführt werden.

Vorhandene Alternativen, wie der gekröpfte Nordanflug wurden nicht gepflegt.

Warum soll Fluglärm verteilt werden?

Wie im Kapitel „Flugrouten Süd“ ersichtlich, sind die Flugbewegungen schon seit Jahren verteilt. Insbesondere ist der Süden (Opfikon bis Schwamendingen) mit den Starts der Grossraumjets erheblichen Immissionen ausgesetzt. Neben Rümlang tragen diese Gebiete südlich des Flughafens schon lange die Hauptlast. Die ganze Diskussion um die Lärmverteilung ist nur ein Vorwand, um die wahren Absichten zu vertuschen.

Tatsächlich geht es dem Flughafen einzig darum, die Kapazität für 420'000 Flugbewegungen und das dazu notwendige Dual Landing-Verfahren sicher zu stellen. Dies kann nur erreicht werden, wenn auf den Pisten 28 und 34 koordiniert gelandet werden kann. Dazu wird auf beiden Pisten ein ILS benötigt (vom BAZL schon bewilligt). Die entsprechende Betriebsbewilligung wird im neuen Betriebsreglement (eingereicht per 31.12.03) beantragt.

Der Staatsvertrag und jetzt die einseitigen Verordnungen von Deutschland waren und sind willkommene Vorwände, um dafür nicht die politische Verantwortung übernehmen zu müssen.

In der Publikation „Fragen zum Staatsvertrag - Antworten des UVEK“ von Juni 2002 wird folgendes ausgeführt (Zitat):

Anflugkontingent reicht für künftige Anflüge aus.

Die im SIL-Koordinationsprozess ausgearbeiteten Betriebsvarianten basieren alle auf dem Konzept des „Dual Landing“: Das System erlaubt die gleichzeitige Benützung von zwei Landepisten in kurzen Intervallen. Damit wird eine sehr hohe stündliche Spitzenkapazität erreicht. Dies ist nötig, um die für eine Interkontinentalfluggesellschaft relevanten, kurzen Umsteigezeiten garantieren zu können.

Für das Dual Landing sind bei den heute vorhandenen Pisten Landungen von Süden einerseits und Osten oder Westen andererseits ideal. Das System würde bei der aktuellen Pistenkonstellation so oft angewendet, dass weniger als 100'000 Nord-Anflüge ausgelöst würden. Der Staatsvertrag erlaubt also mehr Anflüge aus Norden als künftig benötigt werden; für Ausnahmen verbleiben hinreichend Reserven.

Die diversen Verteilvarianten haben nur ein einziges Ziel: Die infrastrukturelle Voraussetzung für ein Dual Landing und eine Kapazität von 420'000 Flugbewegungen zu schaffen.

Raumplanung (I)

Auszug aus dem Kantonalen Richtplan vom 31.1.1995

Punkt 1.3 - Rechtswirkungen

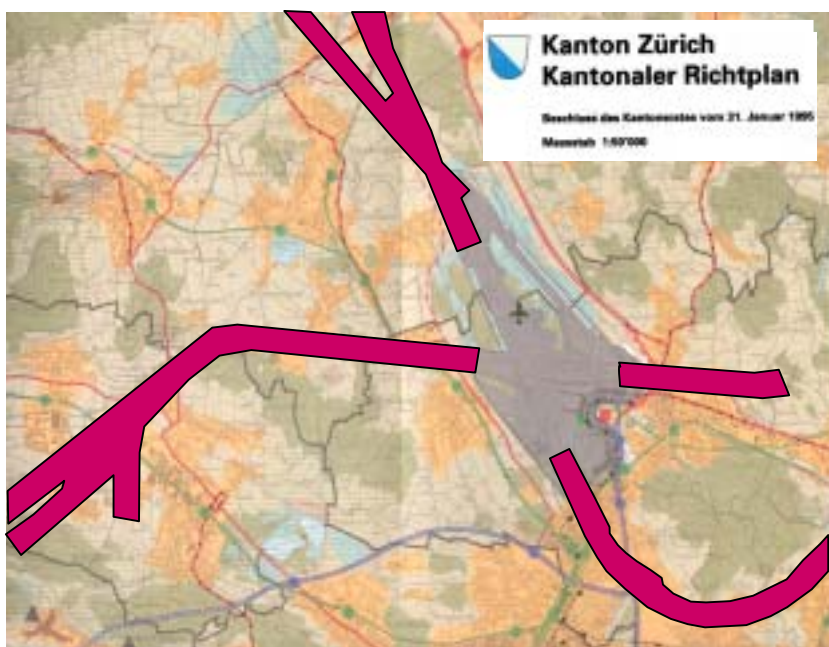
Der Richtplan ist für die Behörden verbindlich. Die Behörden aller Stufen sind deshalb verpflichtet, bei ihren einzelnen Entscheidungen alle in den verschiedenen genannten Sachbereichen formulierten Zielsetzungen und Anordnungen zu beachten.

Punkt 4.1 – Einleitung

Mit seiner Verkehrspolitik kann der Staat die Siedlungsentwicklung massgeblich beeinflussen. Entsprechend hat sich die Verkehrspolitik am Grundsatz zu orientieren, dass die Verkehrsverhältnisse unter Verwendung bereits bestehender Infrastrukturen und unter Berücksichtigung der städtebaulichen Randbedingungen in Richtung Umwelt- und Sozialverträglichkeit zu optimieren sind.

Punkt 4.6.1 - Flughafen Zürich-Kloten

Die Pisten bestimmen zusammen mit den An- und Abflugrouten die Verteilung der Lärmbelastung und die Lage der Sicherheitszonen (Hindernisfreiheit). Aus kantonaler Sicht ist u. a. aus Gründen der Rechtssicherheit darauf hinzuwirken, **dass sich die räumlichen Auswirkungen der Lärmbelastungen möglichst im Rahmen der bestehenden halten.**



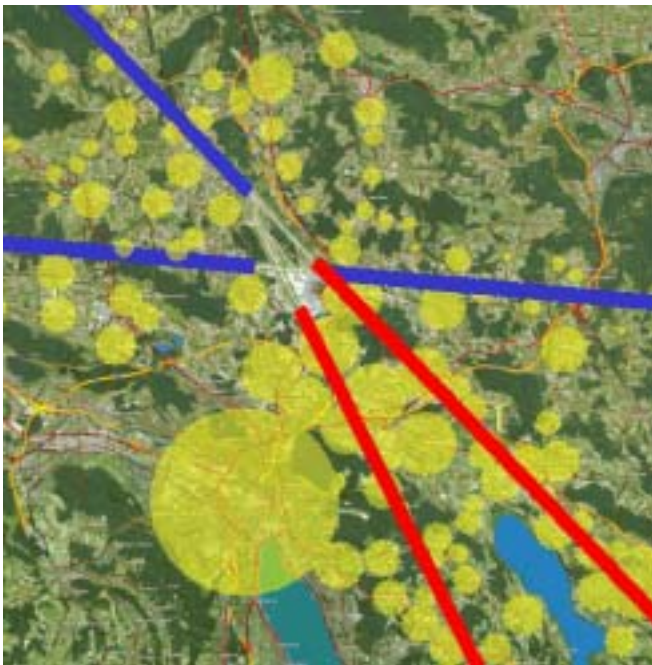
Luftstrassen im Nahbereich (An- und Abflugweg)

Die Landungen von Süden sind gemäss gültigem Richtplan nicht vorgesehen.

Die Starts nach Süden (aktuell 26% aller Starts) sowie die heutigen Flugrouten Nord, West und Ost sind gemäss Raumplanung vorgesehen. Die Linkskurve (leftturn) beim Start nach Süden ist vorgeschrieben, um das dichtbesiedelte Gebiet im Süden nur in einem eng begrenzten Korridor zu überfliegen.

Die Einführung der Südanflüge bedingt eine Änderung des gültigen kantonalen Richtplans von 1995. Diese Änderung kann nur der Zürcher Kantonsrat beschliessen, jedoch nicht der Regierungsrat.

Aufgrund welcher rechtlicher Basis die aktuellsten Entscheide betreffend Einführung der Südanflüge gefällt wurden, ist nicht bekannt. Somit sind die aktuellen Südanflüge widerrechtlich



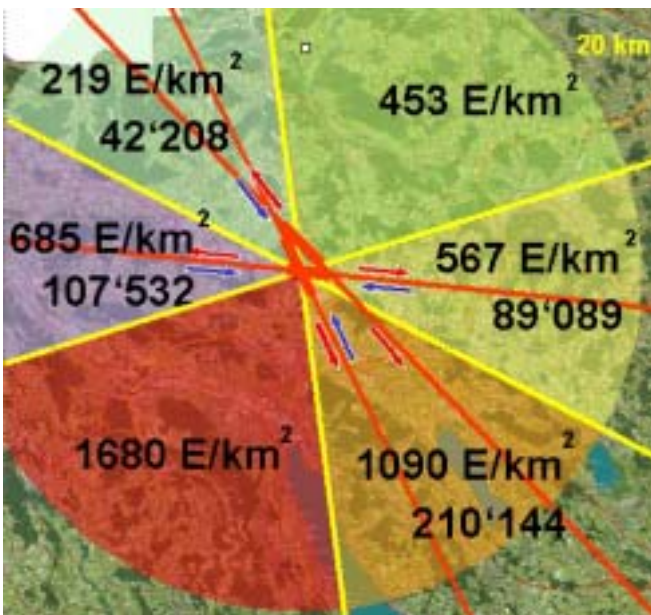
Siedlungs- und Ballungszentren rund um den Flughafen

Siedlungsstruktur

Aufgrund der Topographie und der meteorologischen Verhältnisse wurde der Flughafen mit einer Nordausrichtung gebaut und seit über 50 Jahren so betrieben.

Dementsprechend ist die Siedlungsstruktur im Kanton Zürich über die letzten Jahrzehnte gewachsen. Gefördert wurde diese Entwicklung durch entsprechende Gesetze in den Bereichen Raumplanung und Umweltschutz.

Wie bisher Zürich, bilden alle höher entwickelten Nationen auf der ganzen Welt Immissionsachsen (Kanalisation), um die Bevölkerung zu schützen.



Bevölkerungsdichte im Umkreis von 20 Km

Bevölkerungsdichte

In den vier Flugschneisen leben rund 450'000 Personen. Dabei ist der Süden mit 46,8% aller Bewohner und einer Bevölkerungsdichte von 1090 E/km² das mit Abstand dichtest besiedelte Gebiet.

Der schon mehrfach von Unique und den Behörden geäußerte Grundsatz, dass neue Flugrouten möglichst wenig Menschen neu belasten dürfen, wird bei neuen zusätzlichen Südüberflügen in krasser Weise missachtet.

5. Ausbautetappe



Versprochen wurde !

Die 5. Ausbautetappe ist zwingend für:

- 220'000 Linien- und Charterflüge
- 35'000 Geschäfts- und Privatflüge
- 20 Mio. Flugpassagiere

Dieses Verkehrsaufkommen wurde für das Jahr 2002 prognostiziert.

Versprochen wurde ! Die Realisierung der 5. Bauetappe geht jedoch nicht zu Lasten der Umwelt: Verschiedene Massnahmen stellen sicher, dass sowohl die vom Flughafen verursachte Luftverschmutzung als auch die Fluglärmbelastung nicht weiter zunehmen, teilweise sogar leicht abnehmen werden.

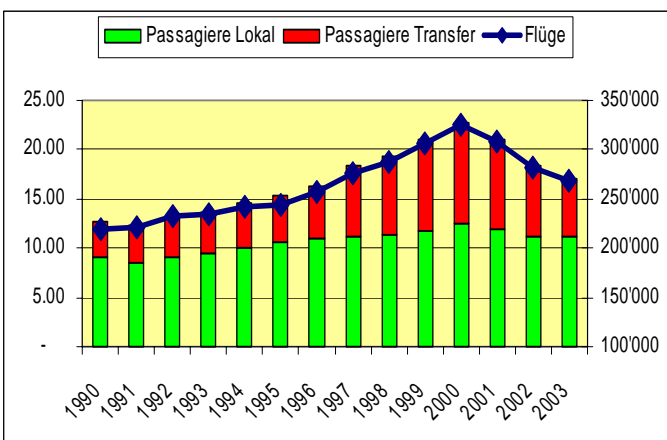
Versprochen wurde ! Der Flughafenhalter ergreift wo immer möglich Massnahmen, damit die Fluglärmbelastung in der Umgebung des Flughafens so gering wie möglich gehalten werden kann.

Besondere Beachtung schenkt der Flughafenhalter den Bewegungen zur Nachtzeit (22:00 und 06:00 Uhr).

Versprochen wurde ! Der Flughafen Zürich wird die Steuerzahlerin und den Steuerzahler grundsätzlich also auch nach Realisierung der 5. Bauetappe nicht belasten, sondern vielmehr wieder Ertragsüberschüsse in die Staatskasse abliefern.

Nach Inbetriebnahme: 4500 zusätzliche und dauerhafte Arbeitsplätze

Bemerkenswert ! Damit der Umweltverträglichkeitsbericht auf einem sicheren Fundament steht, wird die Messlatte mit Bezug auf die Flugbewegungen **sehr hoch** angesetzt, d.h. es wird im Rahmen dieses Berichtes von 240'000 Flugbewegungen des Linien- und Charterverkehrs und 35'000 Bewegungen des Privatluftverkehrs ausgegangen.



Tatsache:

1994 fanden 204'000 Linien- und Charterflüge und 38'000 Geschäfts- und Privatflüge statt. Damit diese und ein Wachstumspotential von knapp 8% betrieblich vernünftig abgewickelt werden können, wurde die 5. Ausbautetappe beantragt.

Dass nur kurz nach der erfolgreichen Abstimmung erklärt wurde, für die Auslastung der neuen Infrastruktur benötige es 420'000 Flugbewegungen, erscheint doch merkwürdig.



Warum ein neues Betriebsreglement ?

Offizielle Begründungen:

Art. 3.2 der Betriebskonzession schreibe vor, dass innerhalb eines Jahres nach Unterzeichnung des Staatsvertrages mit Deutschland das Betriebsreglement eingereicht werden müsse.

→ Der Staatsvertrag wurde nicht unterzeichnet, somit kann dieser Artikel nicht relevant sein.

Das neue Betriebsreglement sei eine Zusammenfassung aller „provisorischen“ Betriebsreglemente und trage so zur Übersichtlichkeit bei. Zudem werde der Bevölkerung eine verlängerte Nachtruhe gewährt.

Die wahren Gründe des neuen Betriebsreglementes

Das neue Betriebsreglement ist einseitig auf eine Optimierung und Sicherung von Spitzenkapazitäten ausgelegt. Es ermöglicht Unique während den Öffnungszeiten uneingeschränkt aus/in allen Himmelsrichtungen zu landen und starten. Im Zusammenhang mit der einseitigen Deutschen Verordnung (DVO) besteht kein Handlungsbedarf. Die folgenden Punkte sind neu und zeigen die Absichten der Kapazitätserweiterung klar auf:

- Flexible Pistenbenützung für Starts von 06.00 bis 22:00 Uhr
- Koordinierte Landungen (Dual Landing) auf die Pisten 28 + 34
- Sperrzeiten für Anflüge auf die Pisten 28 + 34 sind nicht mehr vorhanden
- Einführung Wide Left Turn (Ermöglicht Kapazitätssteigerung nach den Sicherheitsauflagen des BAZL per. Dez. 03).
- Bau von Schnellabrollwegen (Ermöglicht kleinere Abstände bei Landungen)
- Weststarts mit Destination Süd, sollen neu als Südstarts ausgeführt werden



Dual Landing ohne zeitliche Limitierung

Mit diesem neuen Betriebsreglement, demonstriert Unique ihre Absichten in klarer und eindeutiger Art und Weise. Das „Geschenk“ der verlängerten Nachtruhe an die Bevölkerung betrifft einen einzigen Start um 23:15 Uhr.

Mit dem eingereichten Betriebsreglement wird der ganze Kanton Zürich permanent unter einem Lärmteppich begraben. Angrenzende Kantone werden zusätzlich betroffen. Es existiert im Kt. Zürich keine Region mehr, die nicht von Fluglärm belästigt ist. Die Standorts- und Lebensqualität des Kantons Zürich wird stark sinken.



Der Flugbetrieb soll um 180 Grad gedreht werden !

Nur mit einer 180 Grad Drehung lässt sich das Dual Landing und damit 420'000 Flugbewegungen realisieren. Das Dock Midfield wurde für diese Kapazitäten gebaut. Jetzt muss noch das Betriebsreglement entsprechend genehmigt werden. Mit den widerrechtlich eingeführten Südanflügen fehlen dem Umsteigerflughafen in Zürich nur noch die Passagiere, um zur bedeutenden internationalen Drehscheibe zu werden.

Die infrastrukturellen Voraussetzungen und damit die "harten" Tatsachen sind geschaffen.

UVEK, November 2002: Variantendiskussion erhitzt Gemüter

.... Diese Varianten können innerhalb der vom Staatsvertrag gesetzten Frist realisiert werden. Sie basieren auf dem sogenannten Dual Landing, dem simultanen Landen zweier Flugzeuge auf zwei verschiedenen Pisten. Damit soll die Kapazität in Spitzenzeiten erhöht werden.

BAZL, Prov. Änderung des Betriebsreglements, Verfügung von 16. April 2003

.... Der Flughafen Zürich soll dabei seine Rolle als eine der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs wahrnehmen können. Diese Zielsetzung bleibt auch unter dem Einfluss einseitiger deutscher Einschränkungen bestehen.

Regierungsrat Kt. Zürich, Pressemitteilung vom 15. April 2003

.... Der Regierungsrat ist mit der superprovisorischen Genehmigung der Reglementsänderung einverstanden, weil es keine Alternative gibt und nur so der unterbrochene Betrieb des Flughafens und damit die vorgeschriebene Drehscheibenfunktion des Flughafens Zürich gewährleistet werden kann.

J. Felder, CEO Unique: Interview Tagesanzeiger vom 28. April 2003

*.... Ich glaube vor allem an die Mobilitätsbedürfnisse der Schweizer Bevölkerung.
.... Damit wird der Standort Schweiz gefährdet. Kloten hat gegenüber der europäischen Konkurrenz verloren. München hat uns überholt. (Bem. vfn: Der Flughafen München wird zu einem Mega-Hub ausgebaut. Er liegt mehr als 3 mal weiter vom Stadtzentrum entfernt als der Flughafen Kloten von Zürich, in einem wenig besiedelten Gebiet).*



Die wahren Absichten sind offensichtlich !

Nicht nur die Bürgerorganisationen im Süden des Flughafens, sondern auch namhafte Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft haben die wahren Hintergründe und Absichten der "Fluglärmverteilung" erkannt.

Regine Aepli, Nationalrätin und Regierungsrätin, Positionspapier vom 18.02.2003

.... Unique wollte nichts anderes, als im Windschatten des Staatsvertrags die nächste Kapazitätserweiterung mit dem „dual landing“ vorbereiten. Und dafür braucht sie die Anflüge aus Süden und Osten.

.... die Flughafenverantwortlichen kurz nach der Abstimmung über die 5. Ausbautappe zugeben mussten, dass der Ausbau nicht wie versprochen für 250'000 Bewegungen, sondern für 420'000 Bewegungen konzipiert wurde. Dieser Wachstumsdruck und der unternehmerische Grössenwahnsinn der verantwortlichen Unique- und Airline Manager hat uns diesen unseligen Fluglärmverteilkampf beschert.

Hans-Peter Bieri, Tagesanzeiger 26. April 2003

.... Die Swiss träumt unverändert von Grösse, auch wenn sie Schritt für Schritt zurückbuchstabieren musste, und die Politik träumt erneut mit. Der Flughafen hätschelt seinen eigenen Traum von Wachstum mit oder ohne Swiss.

.... Schwieriger wird es sein, der Unique das Träumen auszutreiben - vor allem, weil die Politik hier weiterhin mitträumt. Noch glaubt man, in Kloten einen grossen Hub betreiben zu müssen: im Interesse der Wirtschaft, des Standorts, der Rendite.

Georges Leuenberger, Präsident AFZL - Aktion für zumutbaren Luftverkehr

.... Die Flughafenverantwortlichen streben seit der Variantenpräsentation vom 25. Oktober 2001 für das neue Betriebsreglement im wesentlichen ein Ziel an: die kombinierten, gleichzeitigen Anflüge aus dem Osten und Süden des Flughafens zur Steigerung der möglichen Anzahl Flugbewegungen für einen Mega-Hub Betrieb.

.... Das Dual Landing über dichtestbesiedeltes Gebiet würde die Bevölkerung im Süden und Osten des Flughafens gleichzeitig und insbesondere zu Unzeiten mit unzumutbarem Fluglärm beschallen und erhöhten Sicherheitsrisiken aussetzen.