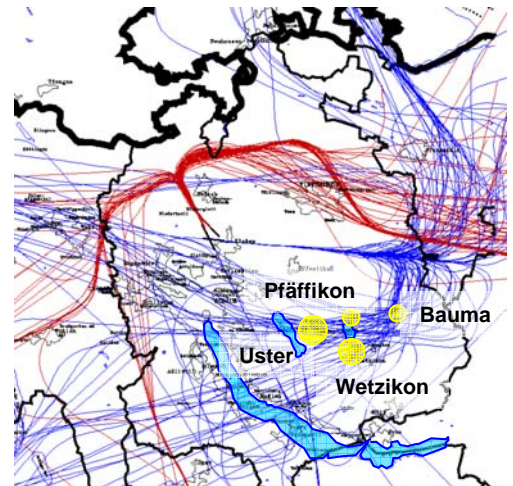


Flächendeckend Fluglärm im Süden und Osten des Flughafens.

Muss das sein?

Mit dem gekröpften Nordanflug sind die zusätzlichen Ost- und die neuen Südanflüge nicht notwendig.



**Gekröpfter
J Nord-
A Anflug**

Das Fluglärmforum Süd und der VFSN engagieren sich nicht nur für eine Himmelsrichtung, sie engagieren sich generell gegen neue Flugrouten über dicht besiedeltem Gebiet – im Süden und Osten des Flughafens.

**Gekröpfter
J Nord-
A Anflug**

Wir sagen nicht einfach nein zu den Südanflügen oder zu neuen Startrouten Richtung Süd. Wir haben auch die bis heute einzige vernünftige Lösung mitentwickelt – den gekröpften Nordanflug.

**Gekröpfter
J Nord-
A Anflug**

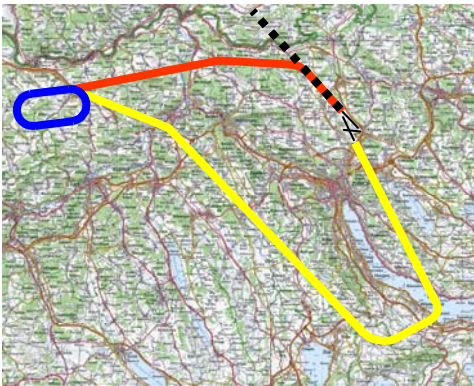
Nur der gekröpfte Nordanflug kann während der deutschen Anflugsperren die Südanflüge und die zusätzlichen Ostanflüge ersetzen. Damit sind augenblicklich alle Diskussionen über Pistenausbauten, Sicherheit etc. überflüssig.

**Gekröpfter
J Nord-
A Anflug**

Nur der gekröpfte Nordanflug bringt die Wohnqualität wieder zurück – im Osten und Süden des Flughafens. Helfen Sie mit, damit die Lösung der Vernunft – der gekröpfte Nordanflug – schnell eingeführt wird.

Mehr Informationen: 6. Februar 2007, Stadthofsaal Uster, 19:30 Uhr

Der gekröpfte Nordanflug ist technisch machbar



- Warteraum „GIPOL“ bei Frick
- Gekröpfter Nordanflug
- Südanflug Piste 34
- Direkter Nordanflug

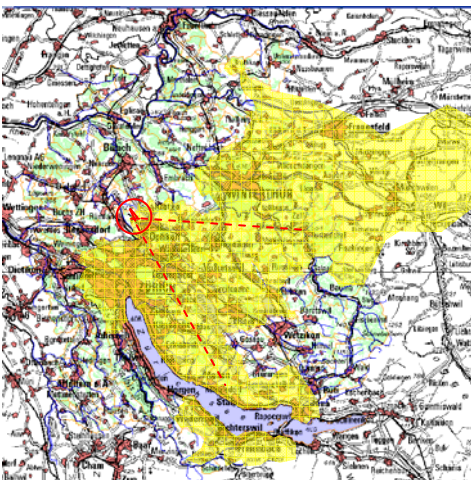
Der direkte Nordanflug ist die beste und seit über 50 Jahren bewährte Anflugroute auf den Flughafen Zürich.

Der gekröpfte Nordanflug ist technisch machbar (BAZL, 15. Dez. 2005) und ein vollwertiger Ersatz für den direkten Nordanflug während den deutschen Sperrzeiten.

Aus dem Warteraum GIPOL ist der gekröpfte Nordanflug aus wirtschaftlicher, rechtlicher, ökologischer und aus raumplanerischer Sicht sinnvoll und den Varianten Südanflug oder den zusätzlichen Ostanflügen weit überlegen.

Der gekröpfte Nordanflug kann aus technischer Sicht innert weniger Monate geflogen werden – sofern politischer Wille und Druck vorhanden ist.

Der gekröpfte Nordanflug ist breit akzeptiert



Neben dem Zürcher Regierungsrat fordern auch die Städte Zürich, Winterthur, Uster, Dübendorf sowie 116 Gemeinden aus den Kantonen Zürich, St. Gallen, Thurgau, Schwyz und Zug, welche im Rahmen des Fluglärmforums Süd und der Region Ost politisch zusammengeschlossen sind, die rasche Einführung des gekröpften Nordanfluges.

Zusammen mit der Stadt Zürich vertreten sie über eine Million Menschen, welche von den rechtswidrigen Süd- und Ostanflügen stark betroffen sind.

Auch die Wirtschaft steht hinter dem gekröpften Nordanflug. Neben Unique sprechen sich auch das Komitee „Weltoffenes Zürich“ und der Verein „pro Flughafen“ für die rasche Einführung des gekröpften Nordanfluges aus.

Politik, Wirtschaft und Bevölkerung sind sich einig. Der gekröpfte Nordanflug und damit die Rückkehr zur traditionellen Nordausrichtung muss so schnell wie möglich realisiert werden.

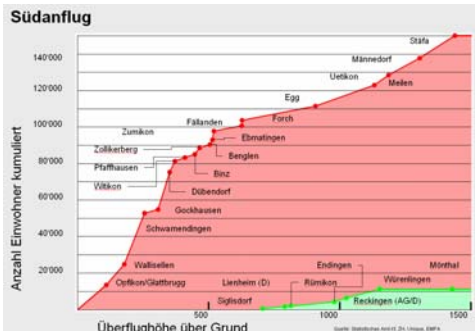
Nur so wird wieder Recht- und Planungssicherheit erreicht und nur so kann der Flughafen Zürich langfristig seine Funktion als Schlüsselinfrastruktur für die Schweiz erfüllen.

Mehr Informationen zum Thema: Dienstag,

Neu betroffene Menschen



In der dicht besiedelten Schweiz werden von neuen An- und Abflugrouten immer Menschen tangiert und belastet. Es sollte jedoch alles unternommen werden, damit möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belastet werden. Dazu besteht auch eine Verpflichtung im Rahmen der gültigen Gesetze und Verordnungen.

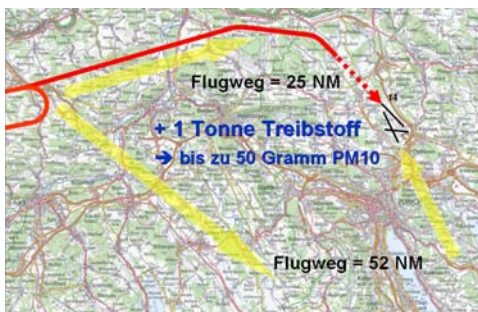


Der gekröpfte Nordanflug betrifft neu ca. 12'000 Menschen. Von denen wird niemand mit Flughöhen unter 700 Metern, die allermeisten aber mit Flughöhen über 1000 Metern und mehr überflogen.

Von den neuen Südanflügen sind über 140'000 Menschen betroffen. Rund 52'000 werden dabei in einer Höhe über Grund von weniger als 300 Metern überflogen. Mit den zusätzlichen Ostanflügen werden rund 20'000 Menschen in einer Höhe über Grund von weniger als 300 Metern überflogen.

Mit dem gekröpften Nordanflug können rund 135'000 Menschen von starkem bis extrem starken Fluglärm befreit werden (Überflughöhe weniger als 700 Meter über Grund).

Ökologie und Ökonomie



Aus dem Warteraum bei Frick (GIPOL) ist der Flugweg bis zur Landung beim Südanflug mehr als doppelt so lang (96 km) wie für den gekröpften Nordanflug (46 km).

Jedes Flugzeug, welches vom Warteraum GIPOL mit dem gekröpften Nordanflug den kürzeren Weg zum Flughafen fliegt, verursacht weniger CO₂-Ausstoss und Feinstaub (bis zu 50 Gramm PM₁₀) – und dies alles zum 0-Tarif, resp. mit zusätzlicher Kostenersparnis für die Airlines.

hier ausschneiden

**Helfen Sie mit, damit der gekröpfte Nordanflug rasch realisiert wird!
Werden Sie Mitglied beim VFSN (Jahresbeitrag Fr. 40.-).**

Senden Sie diesen Talon an:
Verein Flugschneise Süd – NEIN
Postfach 299
8121 Benglen PC: 87-313604-9
oder melden Sie sich direkt an unter:
www.vfsn.ch

Ich will Mitglied werden:
Name:
Vorname:
Strasse, Nr:
PLZ, Ort:

6. Februar 2007, 19:30 Uhr, Stadthofsaal, Uster



Informationsabend „gekröpfter Nordanflug“

Dienstag, 6. Februar 2007

19:30 Uhr, Stadthofsaal Uster,

Theaterstrasse 1

Referenten:



Martin Bornhauser, Stadtpräsident Uster

Beurteilung der Lage für Uster



Thomas Morf, Präsident Flugschneise Süd – NEIN

Analyse der SIL-Varianten

Sicherheits- und Rechtsaspekte

Der gekröpfte Nordanflug

Moderation:



Stephan Oehen,

Politischer Berater, Fluglärmforum Süd

- Im Anschluss an die Referate stehen Ihnen die Referenten für Fragen zur Verfügung
- Türöffnung: 19:00 Uhr, der Eintritt ist frei
Ende der Veranstaltung, ca. 21:30 Uhr
- Wir bitten Sie, die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen
- Weitere Informationen finden Sie unter www.vfsn.ch