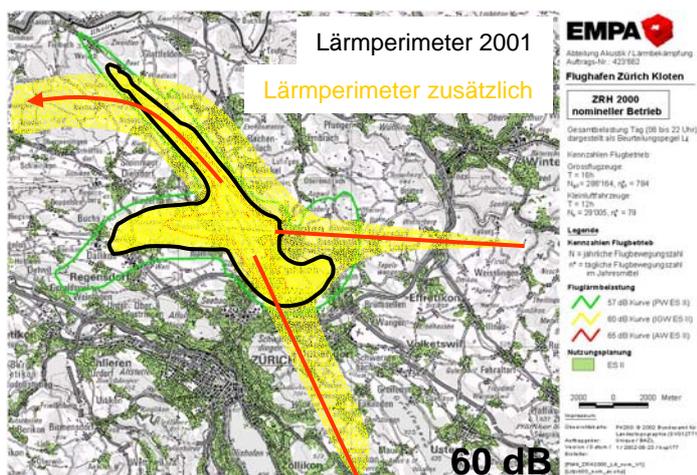


Karte:Empa, Lärmperimeter: vfsn

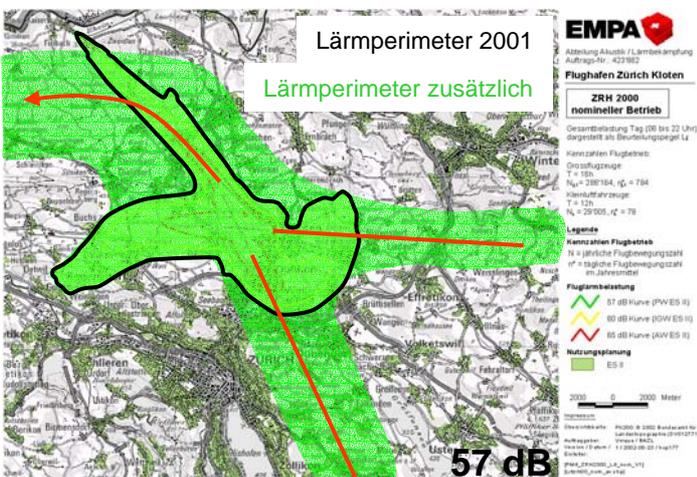
Alle Verteilvarianten sehen Anflüge von Osten und Süden vor. Gleichzeitig finden dadurch aber vermehrt Starts Richtung Norden statt:

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

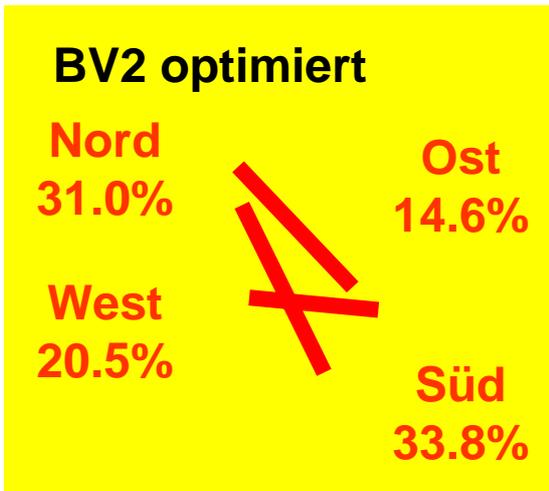
Dies hat zur Folge, dass sich die 60 dB Kurve massiv ausweitet. Betroffen sind vor allem die dicht besiedelten Wohngebiete in Zürich-Nord, Schwamendingen, Teile von Dübendorf und das gesamte Pfannenstielgebiet. Bassersdorf, Nürensdorf und Teile von Bülach sowie das gesamte Zürcher Unterland werden ebenso 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.



Die vom Zürcher Regierungsrat im Jahr 2003 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.

In der Zwischenzeit hat sich der Zürcher Regierungsrat klar zur traditionellen Nordausrichtung ausgesprochen. Auch der gekröpte Nordanflug wird von der Regierung und einer Mehrheit der Bevölkerung und der Gemeinden im Kanton Zürich unterstützt.

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 im Westen tragen die 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 den Verantwortlichen einzig darum, Spitzenkapazität für 90 Flugbewegungen pro Stunde 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 z.T. 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 Spitzenkapazität von 90 Flugbewegungen pro Stunde zu schaffen.