

Stadtrat Kloten, Ressortvorstand Flughafen
+ Verkehr; Peter Seiler



Warum ist die *Region Ost* gegen RELIEF?

- Eckdaten RELIEF
- Mögliche An- und Abflugregimes mit RELIEF
- Auswirkungen für die Region Ost

Medienkonferenz

26. November 2004



Betriebskonzepte im Vergleich

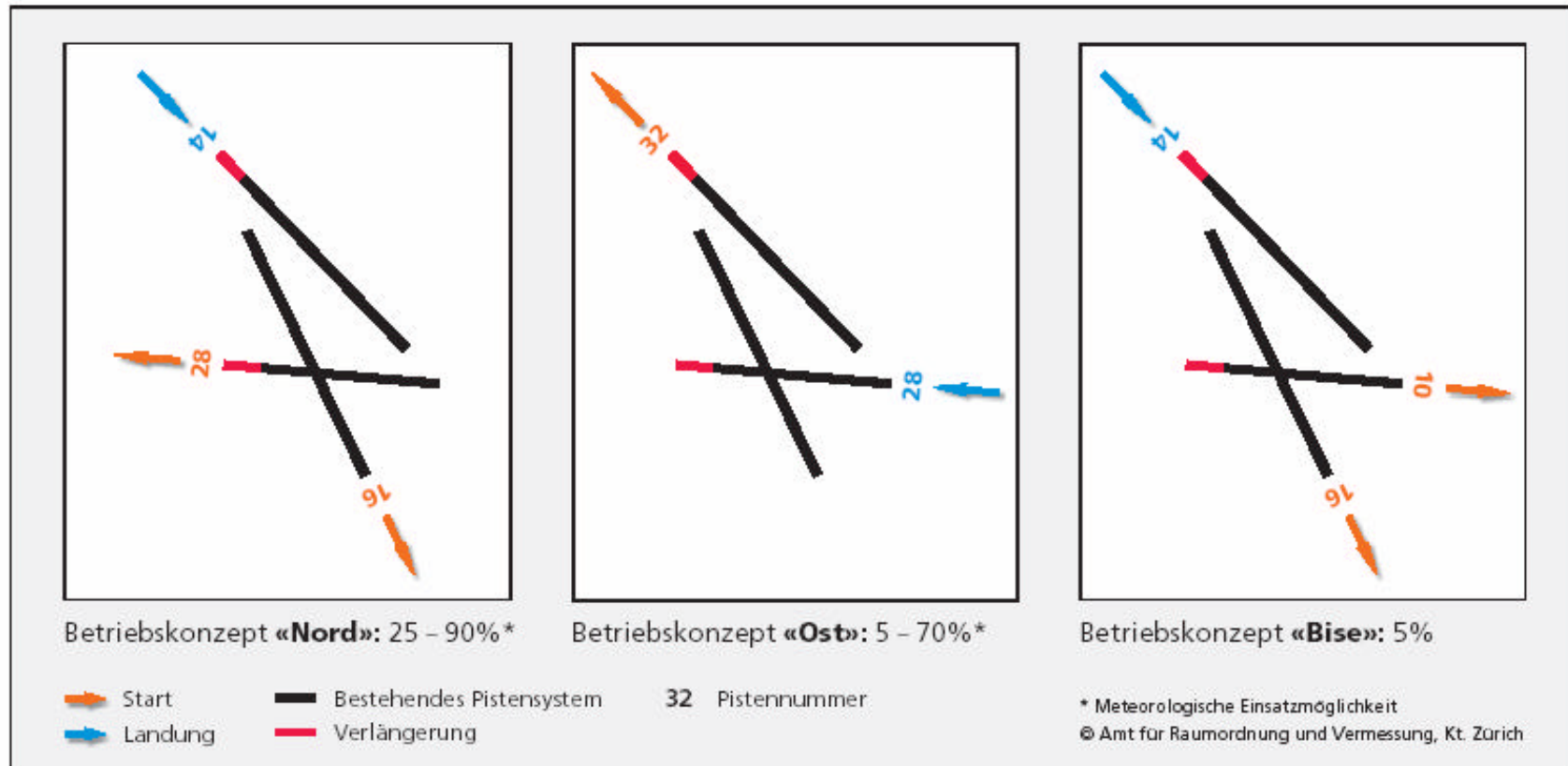


Abb. 21: RELIEF-Optimierung



Erforderliche bauliche Massnahmen

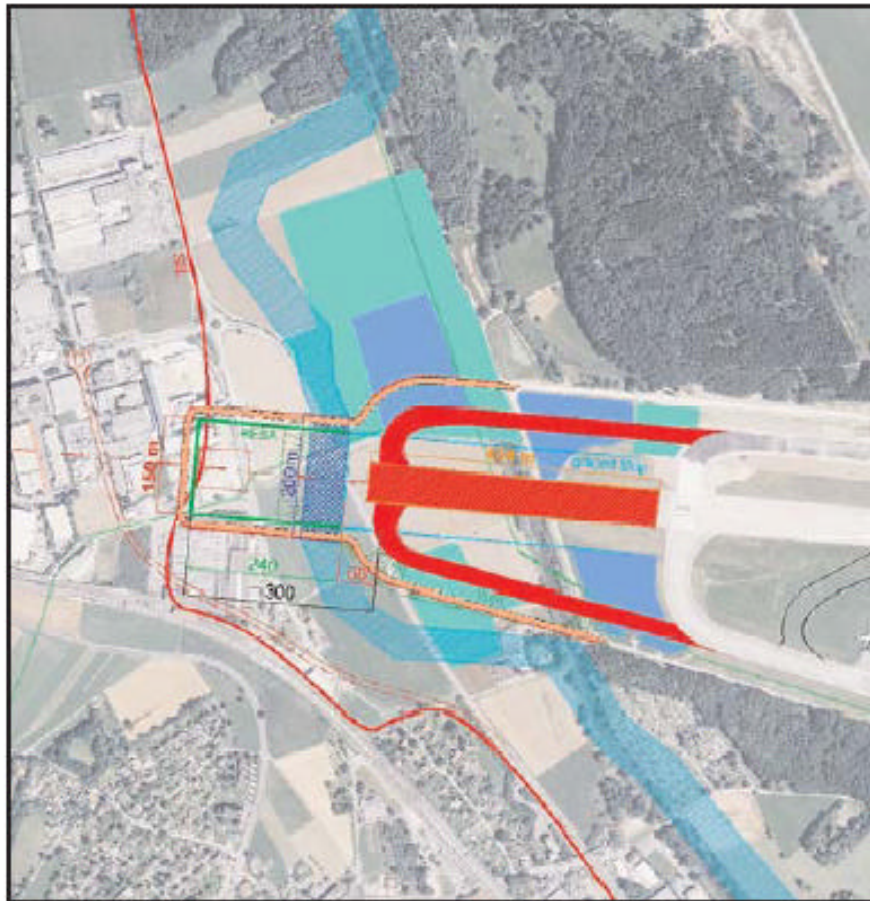


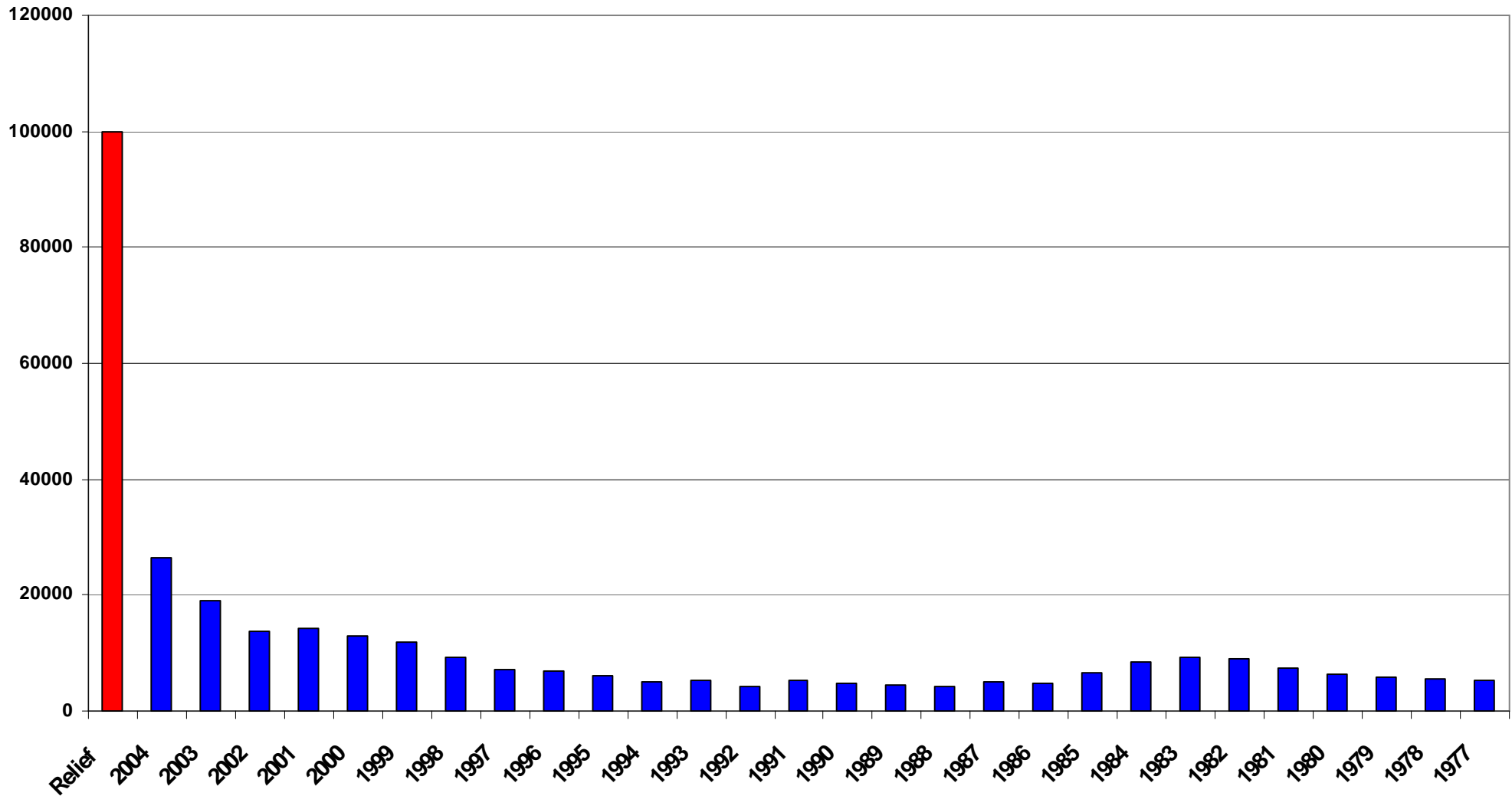
Abb. 13: Pistenverlängerung 10/28 im Westen



Abb. 14: Pistenverlängerung 14/32 im Norden



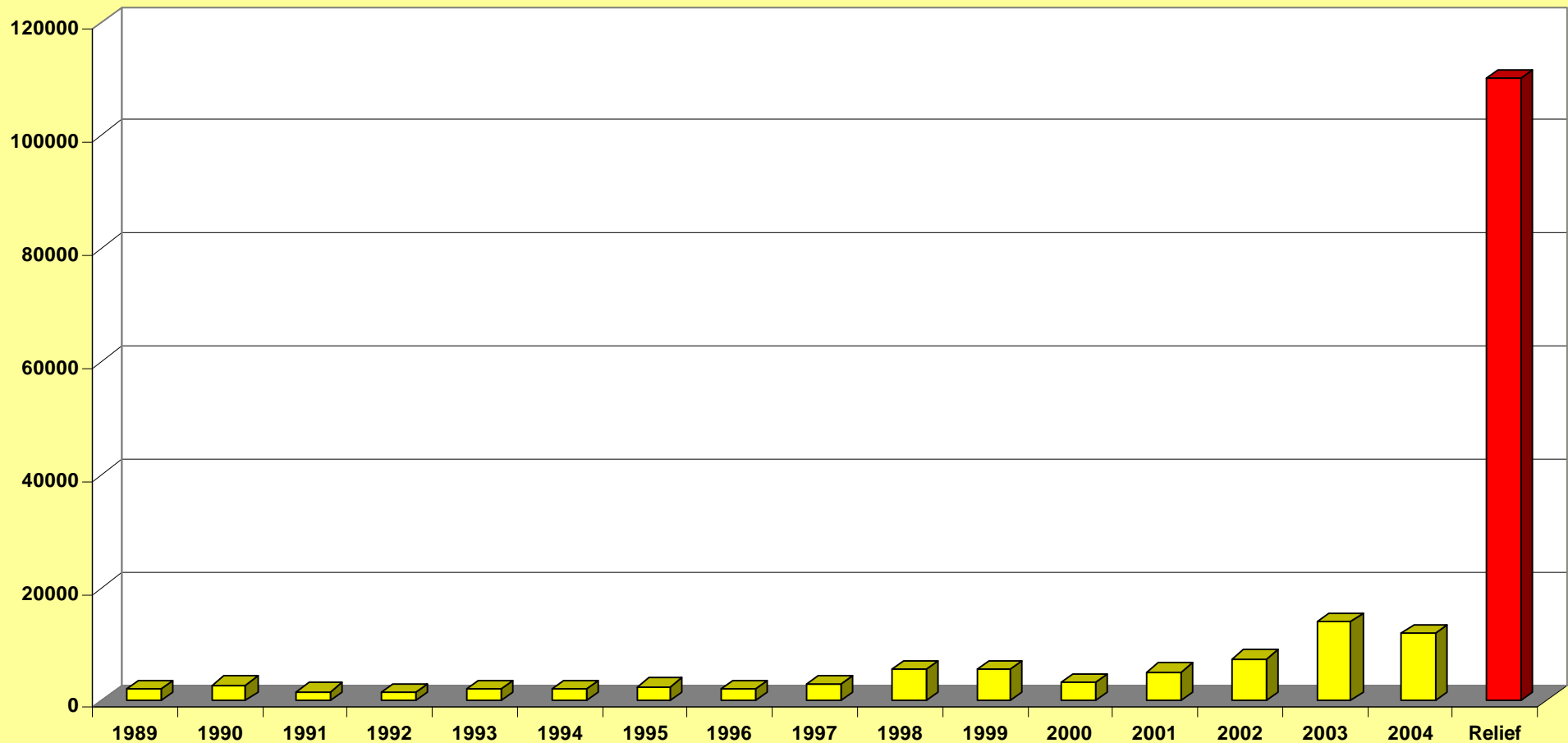
Auswirkungen von RELIEF auf Nordstarts





Auswirkungen von RELIEF auf den Osten

Anzahl Anflüge von Osten





Mögliche Betriebsvarianten bei Einführung von Relief

- Im Prinzip sind nach Einführung von “Relief“ alle gängigen Flugverfahren, wie sie in allen bisher bewilligten, resp. beantragten provisorischen oder vorläufigen Betriebsreglementen beantragt wurden, fliegbar.
- Die Frage stellt sich: “Was für ein Betriebsreglement wird beantragt?“
- Je nach der prozentuell Aufteilung der Verteilung ist die Belastung unterschiedlich.



Ausgangslage Zustand vor Oktober 2001, resp. mit altem Betriebsreglement.

- Vor Einführung des 1. Provisorischen Änderung des Betriebsreglements per 18.10.2001 sah die Belastung durch landende und startende Flugzeuge auf Piste 28 in Kloten folgendermassen aus:

- * = Pistenschliessung 28 für Tunnelbau

	1997	1998	1999	2000*
Start	3580	3610	3218	526
Pro Tag	9.8	9.9	8.8	1.5
Landungen	3000	5600	5842	3442
Pro Tag	8.3	15.3	16.0	9.4
Total Bew.	6580	9210	9060	3968
Pro Tag	18,1	25,2	24,8	10,9



Zustand “JETZT “nach den verschiedenen provisorischen Änderungen des Betriebsreglements.

- Auf Grund der veränderten politischen Lage kamen diverse Änderungen zum tragen:

	2001	2002	2003	2004
Start	4513	2656	2912	2761
Pro Tag	12.4	7.3	8.0	15.2
Landungen	5116	7528	14608	9770
Pro Tag	14.0	20.6	40.0	45.9
Total Bew.	9629	10184	17520	12531
Pro Tag	26.4	27.9	48.0	58.8
				Jan.-Juli



Was folgt mit Relief ???

- Je nach prozentualer Aufteilung Flugbewegungen ist die Belastung verschieden.
- Auch ist die Anzahl der jährlichen Flugbewegungen ein grosser Faktor
- Auch ist Massgebend wie die zukünftigen Verschärfungen der Deutschen Verordnung ausfallen.
- Die Wetterlage ist vernachlässigbar, gleicht sich übers Jahr aus.



Ausgangslage - 250'000 - Bewegungen

- Landungen auf Piste 28
- Ausgangslage= 125'000 Ldg.

		5%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%
Total		6'250	12'500	25'000	37'500	50'000	62'500	75'000	87'500
Pro Tag	46	17	34	69	103	137	171	204	240
Pro Std.	2.7	1.0	2.0	4.1	6.1	8.1	10.0	12.0	14.1



Ausgangslage - 320'000 - Bewegungen

- Landungen auf Piste 28
- Ausgangslage = 160'000 Ldg.

		5%	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%
Total		8'000	16'000	32'000	48'000	64'000	80'000	96'000	112'000
Pro Tag	46	22	44	88	132	175	219	263	307
Pro Std.	2.7	1.3	2.6	5.2	7.8	10.3	12.9	15.5	18.1



Unweigerliche Zusatzbelastung

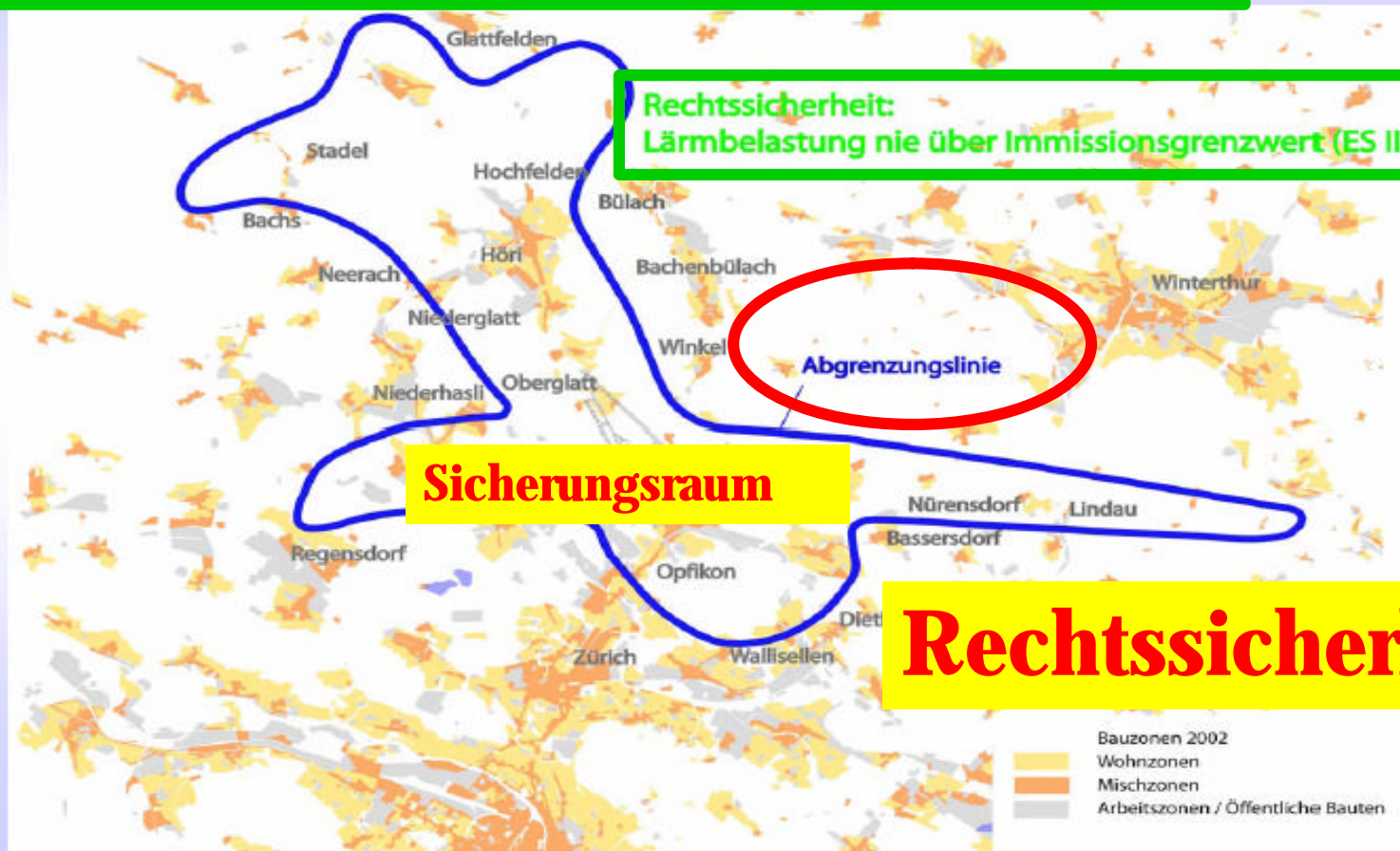
- Unabhängig welche Variante (%) geflogen wird die Belastung absolut unerträglich.
- Zumal zu bedenken ist, dass die Flüge ja den ganzen Tag über die Piste 28 abgewickelt werden sollen, also von

Morgens 06.00 bis 23.00 Abends



RELIEF

● **Rechtssicherheit schaffen**





Relief Gebiet (Sicherungsraum)

- Lärmbelastung über Grenzwert
- Innerhalb Sicherungsraum keine Neueinzonungen (Ausnahme Flughafenerweiterungsflächen)
- Festlegung maximal belärmter Wohnungen
- Sonderbauvorschriften und Bauauflagen
- Erschliessung von Zentrumszonen innerhalb der Abgrenzungslinie



Zusätzliche Auswirkungen Relief

- In den gezeigten Tabellen mit Relief – Zahlen sind keine Starts ab Piste 10 nach Osten eingerechnet, man müsste also noch je ca. 5% aller Starts (zw. 6500 bis 8750) dazu rechnen.
- Die auch mit dem vorgesehenen “Relief“ Konzept nach wie vor geplanten Südstarts mit anschließendem Leftturn sind ebenfalls nicht mit eingerechnet.
- Wenn jemand dieses Modell immer noch unterstützen kann, kann ich das nicht verstehen.