

Positionen der Kantone zu den SIL-Betriebsvarianten

	Zürich	Aargau	Schaffhausen	Thurgau	St. Gallen	Schwyz	Zug
Heutiges Pistensystem	E (optimiert), A (ohne gegenläufigen Verkehr), Alternative B	E (Tagbetrieb), Alternative G ; abgelehnt: B	E ; ausschliessen: A, B, D, G	B, E	B, E (falls Lockerung DVO vermehrt Nordausrichtung)	E , allenfalls A, B als Übergangslösung	E (optimiert), allenfalls A, B als Übergangslösung
Pistenverlängerungen	J (grundsätzliche Stossrichtung; Vorbehalt Zustimmung Kantonsrat/Volk zu Pistenverlängerung und Lösung mit Deutschland)	J (Tagbetrieb), Alternative K (Pistenverlängerungen nicht im Vordergrund, Kapazitätsgewinn zu bescheiden)	eher Nein (nicht zweckmässig, Kapazitätsgewinn zu bescheiden); wenn Verlängerung: K (ev. J)	Nein (verlagern Flugbetrieb nach Osten, decken langfristig Nachfrage nicht ab)	Nein (verlagern Flugbetrieb nach Osten, decken langfristig Nachfrage nicht ab)	H, I, J	J (als Weiterentwicklung E), Alternative H, I
Parallelpistensystem	Nein (auch keine raumplanerische Sicherung)	S (Tagbetrieb) Alternative Q (Option Parallelpiste offenhalten)	N, O, S (Parallelpiste nicht von vorneherein ausschliessen)	S (Parallelpiste nicht von vorneherein ausschliessen)	S (Parallelpiste nicht von vorneherein ausschliessen)	P	P
Anträge Optimierung	Optimierung E : Nordausrichtung, abstimmen mit Deutschland; Lärmkurven Tag- und Nachtbetrieb angleichen; Nachweis Nutzen Verlängerung Startpiste 28	Nachtbetrieb nicht akzeptabel: diverse Optimierungsmassnahmen; Verbesserung Lage Flugrouten (z.B. Nordstart); diverse Bedingungen für Einführung Flugroute Surbtal	Reduktion Flugbetrieb Nachtstunden (diverse Optimierungsmassnahmen) zur Entlastung Buchberg	Entflechtung An- und Abflüge im Osten (vertikal und horizontal) zur Entlastung Hinterthurgau; Potenzial Lärmvermeidung ausschöpfen	Entflechtung An- und Abflüge im Osten (vertikal und horizontal); Potenzial Lärmvermeidung ausschöpfen		Lockerung Sperrzeiten für Nordanflüge am Morgen (mit Deutschland); Prüfung Abflugroute Knonaeramt/Zug

Übersicht über die SIL-Betriebsvarianten

Betriebsvarianten auf dem bestehenden Pistensystem	
Variante A Betrieb 2000	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Angelehnt an Betrieb 2000 (vor den Einschränkungen durch Deutschland) ▪ Hauptlanderichtung von Norden, Starts nach Westen und Süden (Linkskurve)
Variante B Nord gekröpft	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hauptlanderichtung von Norden, Starts nach Westen und Süden (Linkskurve) ▪ «Gekröpfter Nordanflug» während DVO-Sperrzeiten am Morgen und Abend
Variante C Nord mit Starts Süd geradeaus, links und rechts	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Analog Betrieb 2000, jedoch mit geringeren Restriktionen in den Randzeiten ▪ Starts nach Süden geradeaus, links und rechts
Variante D Süd	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hauptlanderichtung von Süden, Starts nach Westen und Norden
Variante E vBR	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betrieb nach vorläufigem Betriebsreglement ▪ Während DVO-Sperrzeiten: Südanflüge am Vormittag, Ostanflüge am Abend ▪ Ausserhalb DVO-Sperrzeiten: Hauptlanderichtung von Norden, Starts nach Westen und Süden (Linkskurve)
Variante F vBR mit Starts Süd geradeaus, links und rechts	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betrieb nach vorläufigem Betriebsreglement, Starts nach Süden geradeaus, links und rechts
Variante G Verteilung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zu den DVO-Sperrzeiten gemäss vorläufigem Betriebsreglement ▪ Vormittag und früher Nachmittag: Hauptlanderichtung von Norden, Starts nach Westen und Süden (teils mit Linkskurve, teils geradeaus, links und rechts) ▪ Später Nachmittag: Hauptlanderichtung von Süden, Starts nach Westen und Norden ▪ Ab 20 Uhr: Hauptlanderichtung von Osten, Starts hauptsächlich nach Norden
Betriebsvarianten mit Pistenverlängerungen (verlängerte Pisten 10-28 und 14-32)	
Variante H Ost	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hauptlanderichtung von Osten, Starts hauptsächlich nach Norden ▪ Wenn Landungen von Osten aus meteorologischen Gründen nicht möglich, Landungen von Norden
Variante I Ost DVO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hauptlanderichtung von Osten, Starts hauptsächlich nach Norden ▪ Abflugrouten im schweizerischen Luftraum
Variante J Kombi Nord/Ost	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Phasenweise wechselnde Nord- und Ostanflüge ▪ Starts phasenweise nach Westen und Süden (Linkskurve) bzw. Norden ▪ Lande- und Startwellen der Interkontinentalflüge von bzw. nach Norden
Variante K Kombi Nord/Ost mit Starts Süd geradeaus, links und rechts	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Phasenweise wechselnde Nord- und Ostanflüge ▪ Starts phasenweise nach Westen und Süden bzw. Norden ▪ Lande- und Startwellen der Interkontinentalflüge von bzw. nach Norden ▪ Starts nach Süden geradeaus, links und rechts
Variante L Koordinierte Landungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Koordinierte Landungen von Süden und Osten ▪ Starts hauptsächlich nach Norden (inkl. deutscher Luftraum), z.T. nach Westen
Variante M Koordiniert. Landungen DVO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Koordinierte Landungen von Süden und Osten ▪ Starts hauptsächlich nach Norden (nur Schweizer Luftraum), z.T. nach Westen
Betriebsvarianten auf einem Parallelpistensystem	
Variante N Nord mit Weststarts auf Parallelpistensystem	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Landungen von Norden, Starts nach Westen und Südosten
Variante O Nord auf Parallelpistensystem	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchgangsbetrieb: Landungen von Norden, Starts nach Süden
Variante P Kombi Nord/Ost auf Parallelpistensystem	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Phasenweise wechselnde Nord- und Ostanflüge ▪ Starts nach Westen und Südosten bzw. Norden ▪ Lande- und Startwellen der Interkontinentalflüge von bzw. nach Norden
Variante Q Kombi Nord/Ost DVO auf Parallelpistensystem	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Phasenweise wechselnde Nord- und Ostanflüge ▪ Starts nach Westen und Südosten bzw. Norden
Variante R Süd auf Parallelpistensystem	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchgangsbetrieb: Landungen von Süden, Starts nach Norden
Variante S vBR auf Parallelpistensystem	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausserhalb DVO-Sperrzeiten hauptsächlich Landungen von Norden, Starts nach Westen und Südosten ▪ Während DVO-Sperrzeiten hauptsächlich Landungen von Süden, Starts nach Norden