

Monatsrückblicke 2009



Monatsrückblick Januar 2009

Liebe Mitglieder

Raffiniert gemacht: Man lanciert eine Initiative um möglichst viel Fluglärm in den Süden abzuschieben (Fairflug) mit Landungen auf Piste 34 und 32. Zugleich soll die Behördeninitiative II sicher stellen, dass die Piste 10/28 so wenig wie möglich genutzt werden kann. Wir bleiben unserer Linie treu. Für uns gilt weiterhin: möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belästigen. Die Behördeninitiative II bewirkt das Gegenteil und darum lehnen wir sie ab.

Die wichtigsten News

- Die Empörung süddeutscher Regionalpolitiker ist gross. Der Grund? Ein Nationalrat macht, was Schweizer Politiker viel zu wenig und süddeutsche Regionalpolitiker ununterbrochen und leidenschaftlich gerne machen: Er mischt sich in den Fluglärmstreit ein: [Kampfjet als Waffe im Fluglärmstreit](#) (Südkurier).
- Es gibt kein "Menschenrecht für Landrechte", wenn es knapp wird kann man diese auch versteigern anstatt einen Flughafen ins Unendliche wachsen zu lassen: [Landrechte unter dem Hammer](#) (Zürcher Unterländer).
- Das BAZL hat wieder einen neuen Chef: [Peter Müller wird neuer Direktor des Bundesamtes für Zivilluftfahrt](#) (BAZL).
- Werden die Deutschen von ihrer Regierung wirklich besser vor Fluglärm geschützt als die Schweizer? Nein, mit Ausnahme von ein paar hundert Menschen in Süddeutschland, geht es allen anderen deutlich schlechter, die werden gnadenlos mit Fluglärm eingedeckt: [Fraport darf mit Flughafenausbau beginnen - Zweifel an Nachtflügen](#) (Zus).
- Mit voller Kraft in das nächste Desaster. Beim Lesen dieses Artikels kommen ungute Erinnerungen an das jämmerliche Scheitern der Swissair auf. Die Parallelen sind leider verblüffend: [Trotz Boom droht Abhängigkeit](#) (20min).
- Wir hofften, dass es sich bei unserer [unglaublichen Geschichte](#) um einen Einzelfall handelt. Irrtum. Es ist die Regel. Wenn jeder lokale Passagier drei mal ein Flugzeug besteigen muss, bevor er ans Ziel kommt, dann kann man sich bei der Swiss natürlich wegen guter Auslastung der Flugzeuge und bei Unique wegen steigenden Passagierzahlen auf die Schulter klopfen: Umweg-Trick: [Fliegen zum Spartarif](#) (Sonntag).
- Die gleichen Gruppierungen, die Südanflüge (Südanflüge haben die gleichen Auswirkungen wie ein Pistenneubau) fordern, verlangen ein Diskussionsverbot über eine Pistenverlängerung. Mit einer Pistenverlängerung könnte der kantonale Richtplan und das RPG eingehalten werden. Unser Dossier zu dieser Sache: [Diskutieren verboten!](#) (VFSN).
- Wir haben es schon immer gesagt. Fluglärmverteilung ist nichts als ein Euphemismus für "Fluglärm abschieben". Endlich geben das jetzt auch die Fluglärmfairteiler zu: [«Jeder versucht, Lärm abzuschieben»](#) (ZOL).
- So geht das nicht: Mit der einen Initiative Fluglärmfairteilung fordern (Fairflug), mit der anderen den Ostanteil von vorne herein verhindern (Behördeninitiative II). Im Dezember fanden mehr nächtliche Landungen von Süden als von Osten statt. Keine Behauptung, sondern: [hard facts](#) (VFSN).
- Ein fachlich leider nicht besonders korrekter Artikel: [Der Kampf der Lobbyisten um das Pistenmoratorium](#) (NZZ).

Vor 5 Jahren...

- Damals kämpfte man im Osten noch mit offenen Karten: [Ostanflüge + Südanflüge](#) (Fluglärmsolidarität). Heute macht man es raffinierter: Mit der einen Initiative (Fairflug) verschiebt man möglichst viel Lärm in den Süden, mit der anderen (BI II) verhindert man einen grossen Teil der im Osten anfallen würde.
- Es fing relativ harmlos an: [In drei Monaten 666-mal von Süden her angefliegen](#) (20min). Inzwischen haben wir nur schon in einem Monat doppelt so viele Flüge. Unter anderem deshalb, weil der Ostanflug wegen der kurzen Piste oft nicht möglich ist und wir auch noch diese Anflüge erben.
- Eine eindrucksvolle Demo: [10'000 Personen protestieren gegen Südanflüge](#) (NZZ).

Ausblick und Anlässe:

- 01.03.2009: [Mahnwache am Flughafen](#)
- 10.03.2009: [Info-Abend in Hittnau](#)
- 05.04.2009: [Mahnwache am Flughafen](#)
- **25.04.2009: [2000 Tage Südanflüge](#)**

Monatsrückblick Februar 2009

Liebe Mitglieder

Eigentlich einleuchtend: Nur weil eine Piste länger ist, können deshalb Flugzeuge nicht in kürzeren Abständen landen. Das weiss man natürlich auch im Osten. Deshalb versucht man uns jetzt mangels Argumenten in die Ecke der Flughafenturbos zu stellen. Was man im Nordosten auch weiss, weil es in der Begründung der Behördeninitiative 2 steht: **Ein weiteres Wachstum des Flughafens ist auch mit einer kurzen Piste problemlos möglich, die Wirtschaftsfreundlichkeit der Initiative wird ausdrücklich betont.** Es geht also nicht darum den Flughafen in seine Schranken zu weisen, sondern den Fluglärm in den Süden abzuschieben. Alles unter dem Etikett "fair".

Die wichtigsten News

- Die einen Kantonsräte dürfen ihre Region vertreten, die anderen beugen sich dem Fraktionszwang: [Der Kanton Zürich will einen Pistenausbau verhindern](#) (TA).
- Im Gegensatz zu einem (leider ausschlaggebenden) Teil unserer Vertreterinnen und Vertreter im Kantonsrat lehnen die Gemeinden im Süden die Behördeninitiative ab: [Städte und Gemeinden im Süden lehnen Zürcher Pisten-Moratorium ab](#) (Fluglärmforum Süd).
- Und wie befürchtet liess sich der Kantonsrat mit den Argumenten Bevölkerungs- und Umweltschutz überzeugen. Offensichtlich hatten sie Punkt 7 der Begründung nicht gelesen: **"Sie gesteht dem Flughafen ein weiteres Wachstum an Bewegungen zu und ist damit auch wirtschaftsfreundlich"**: [Der Kantonsrat will keine Pistenverlängerungen](#) (NZZ).
- Und was bringt da Ganze? Nichts: [Kommentar: Unnötiges Schaulaufen](#) (NZZ).
- Dieser Artikel zeigt um was es ging. Die Regionen, in denen die am Flughafen arbeitenden Menschen wohnen, haben einen wunderbaren Deckmantel gefunden den Lärm in den Süden abzuschieben - ohne ihre Arbeitsplätze zu gefährden. Die Kantonsräte im Norden und Osten haben es erkannt. Ein grosser Teil unserer Vertreter merkte leider nicht was gespielt wurde, sie stimmten dafür, dass das Kapazitätswachstum für Flugbewegungen in Zukunft ausschliesslich im Süden statt findet: [Von Freude bis Enttäuschung](#) (ZOL).
- Die SIL-Unterlagen zeigen es deutlich: Eine verlängerte Piste bringt keinen Kapazitätsgewinn, sondern weniger Fluglärm Betroffene. Wenn vernünftige Argumente fehlen, greift man zu Verboten. Jetzt soll nur schon das Nachdenken über bevölkerungsschonende Flugregimes verboten werden: [Denkverbot ist destruktiv](#) (ZSZ).
- Die Initianten der Fairfluginitiative (die im Kantonsrat zu Recht abgeschmettert wurde) stehen immerhin offen zu ihren absurden Ideen, die Initianten der Behördeninitiative 2 verstecken sich hinter Argumenten Umweltschutz, Planungssicherheit und Bevölkerungsschutz. Aber schlussendlich bewirken beide Initiativen fast das gleiche. Mit dem Unterschied, dass mit der Behördeninitiative 2 wird der Fluglärm nicht "fairteilt", sondern gleich ganz in den Süden abgeschoben wird. Schön, dass das sogar Journalisten zugeben die den Nordosten vertreten: [Es gibt keinen goldenen Mittelweg](#) (ZSZ).
- Zum Abschluss zu diesem Thema noch zwei Leserbriefe: [Freude und Ärger wegen Pistenausbauverbot](#) (Leserbriefe TA).
- Bei einem Absturz kurz vor der Landung stürzen die Flugzeuge bei den meisten Flughäfen in einen Acker, so wie letzte Woche in Amsterdam. Bei einem Südanflug wären die Folgen katastrophal: [Ging der Boeing 737 der Treibstoff aus?](#) (TA)

Vor 5 Jahren...

- Einmal mehr: [Unique \(Flughafen Zürich AG\) stellt vorläufiges Betriebsreglement vor](#) (Unique)
- Der VFSN meldete damals: [Wieder ein neues Betriebsreglement](#) (VFSN)
- Die Folgen I: [Veränderte Süd-Starts: Wide left turn](#) (VFSN)
- Die Folgen II: [Fluglärm - jetzt für alle](#) (Kommentar TA)
- Nur der Flughafen spielt das Unschuldlamm: [Unique: Von den harschen Reaktionen überrascht](#) (NZZ)
- Ein Jubiläum für Rita Fuhrer. Seit 5 Jahren nutzt sie ihren Sitz im Verwaltungsrat um unermüdlich gegen die Südanflüge zu kämpfen. Oder sagen wir es so: Der Sitz im Verwaltungsrat wurde eigentlich zu diesem Zweck geschaffen: [Rita Fuhrer ersetzt Ruedi Jeker im Unique-Verwaltungsrat](#) (TA)
- Von einem Hub profitieren fast ausschliesslich deutsche Fluggesellschaften, unserer Wirtschaft bringt ein Umsteigeflughafen (fast) nichts, wir könnten gut mit einem kleineren Flughafen leben. Man müsste nur (nach 5 Jahren!) endlich eine Schublade öffnen: [Regionalflyghafen in der Schublade](#) (ZU)

Ausblick und Anlässe:

- 10.03.2009: [Info-Abend in Hittnau](#)
- 23.03.2009: [GV VFSN](#)
- 05.04.2009: [Mahnwache am Flughafen](#)
- **25.04.2009: [2000 Tage Südanflüge](#)**
- 03.05.2009: [Mahnwache am Flughafen](#)

Monatsrückblick März 2009

Liebe Mitglieder

Die Behördeninitiative hätte zur Folge gehabt, dass ein allfälliges Wachstum des Flughafens ausschliesslich zu Lasten des dicht besiedelten Südens gegangen wäre. Unser Referendum verfolgt einen anderen Ansatz. Damit werden die Anliegen aller Menschen rund um den Flughafen gleichberechtigt berücksichtigt. Wir hoffen, dass auch die anderen Himmelsrichtungen, die alle auch davon profitieren können, diesen fairen Vorschlag unterstützen.

Die wichtigsten News

Bevor wir zu den News kommen, zwei Meldungen in eigener Sache:

- Bitte denken Sie daran, unser [Referendum](#) zu unterschreiben (Einsendeschluss: 25. April 2009)!
- Am 25. April findet der [Gedenkmarsch](#) "2000 Tage Südanflug" statt. Wir würden uns über Ihr Kommen sehr freuen!

Aber jetzt zu den News:

- Der Wachstumswahn am und rund um den Flughafen wurde durch die Finanzkrise abrupt gestoppt: [Skyguide schwenkt auf Sparkurs ein](#) (TA).
- Unique macht auf Zweckoptimismus: [Unique trotz Abwärtstrend im Flugverkehr optimistisch](#) (TA). Dieser Zweckoptimismus ist auch dringend nötig. Im Januar und Februar brachen die Flugbewegungen regelrecht ein, je 10% weniger als im Vorjahr. Wenn sich der Trend bis Ende Jahr fortsetzt, dann erreichen wir 2009 die Bewegungszahlen von 1995!!!! **14 Jahre - NULL Wachstum.**
- Jetzt wäre der richtige Zeitpunkt, im SIL nicht weiter blind den Prognosestudien zu glauben, sondern diese der Realität anzupassen. Es hat Jahre gedauert, bis der Einbruch vom 9/11 überwunden wurde. Und diesmal dürfte es noch dicker kommen: [Finanzkrise schlimmer als 9/11](#) (20min).
- Auch der Swiss könnten harte Zeiten bevorstehen. Als folgender Artikel geschrieben wurde, stiegen wenigstens die Zahlen der Umsteigepassagiere immer noch rasant, aber auch diese sind im Februar eingebrochen: [Swiss erwartet auch 2009 schwarze Zahlen](#) (swissinfo).
- Nicht schon wieder, die üblichen Argumente gegen die DVO:
"Durch optimierte Flugrouten kommen Fluggäste schneller ans Ziel, es gibt weniger Warteschleifen, weniger Schadstoffe in der Luft."
oder
"Der Himmel kennt keine Grenzen, bei der Flugsicherung am Boden herrscht jedoch immer noch Kleinstaaterei".
Wir gehen jede Wette ein, dass Sie **NIE** erraten werden, vom wem diese Zitate stammen: [Flugsicherung wird auf «Single European Sky» ausgerichtet](#) (aero.de).
- Unsere lieben Lokalpolitiker in Süddeutschland haben den Braten schon gerochen, hoffentlich lassen sich unsere Politiker nicht schon wieder über den Tisch ziehen und gewähren Deutschland eine Ausnahme: [Am Hochrhein fürchtet man eine neue Lärmwelle](#) (Stuttgarter Nachrichten).
- Das predigt der VFSN so lange wie vergeblich: Man kann leiser, höher und per GPS um dicht besiedeltes Gebiet herum anfliegen. Vielleicht setzt sich diese Erkenntnis doch noch durch: [Mit GPS leiser und sparsamer in den Sinkflug](#) (Die Welt).
- Wenn Ihr Nachbar seinen Kaninchenstall 1 cm zu hoch baut, dann können Sie diesen Fall mit ihm problemlos bis vors Bundesgericht ziehen. Wenn 200'000 Menschen neu mit Fluglärm belastet werden, die ganze Raumplanung auf den Kopf gestellt wird, das Umweltschutzgesetz mit Füßen getreten wird, dann können wir bis jetzt nur machtlos zusehen. Das soll sich ändern: [SIL soll vors Parlament](#) (TA).
- Trotz anfänglichen Unstimmigkeiten hoffen wir doch, dass unser konstruktives Referendum von allen Organisationen, die sich für die Anliegen der Bevölkerung einsetzen, mitgetragen wird: [Referendum gegen Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten»](#) (VFSN).

Verein «Flugschneise Süd – **NEIN**»
Postfach 299 ▪ 8121 Benglen ▪ www.vfsn.ch ▪ PC 87-313604-9

Für Sicherheit und Lebensqualität in unserer Region

Vor 5 Jahren...

- Schon damals - ein Flughafen mit Vernunft hatte im Kantonsrat keine Chance: [Der Flughafen als «Billig-Hub»? \(NZZ\)](#).
- Daran hat sich bis heute nichts geändert: [Der Fluglärm raubt die innere Ruhe \(TA\)](#).
- Weil es keine vernünftigen Gründe gegen den GNA gab (und gibt) war man sich eigentlich einig: [Einigkeit in Sachen Anflug \(NZZ\)](#).
- Alle sind sich einig - und doch ging es schon vor 5 Jahren einfach nicht richtig vorwärts: [Gekröpfter Nordanflug - alles planmässig? \(VFSN\)](#)
- Ein Hohn, wenn man bedenkt, mit welcher (offiziellen) Begründung der GNA letztes Jahr verboten wurde: [Südanflüge: Missachtung von Sicherheitsempfehlungen \(Sonntagszeitung\)](#).
- Nicht nur Deutsche leiden unter dem Fluglärm ausländischer Flughäfen (obwohl in Zürich Klagen der Lärm bekanntlich vor allem durch deutsche Fluglinien produziert wird), es geht auch umgekehrt: [Holländer leiden unter deutscher Fluglärmschneise \(TA\)](#).
- Vor 5 Jahren wurde BR6 (Betriebsreglement 6) beantragt (wer es schon vergessen hat: Unsere unzähligen Beschwerden dagegen verstauben nach wie vor in Bern): [Unique und Regierungsrat beantragen Südanflüge und -Abflüge von 06:00 bis 23:30 \(VFSN\)](#).
- Die Folgen von BR6: [Kapazitätssteigerung für den Flughafen - Massive Zunahme der Lärmbelastigung \(VFSN\)](#).
- Eine weitere unangenehme Folge des BR6: [«Nennenswerte Erhöhung des Absturzrisikos» \(NZZ\)](#).

Neu auf der Website des VFSN

- [VFSN-info Nr. 10](#)
- [Eine unglaubliche Geschichte - Chronologie der Südanflüge - aktualisiert 28.03.2008 \(VFSN\)](#)

Ausblick und Anlässe:

- 05.04.2009: [Mahnwache am Flughafen](#)
- **25.04.2009: [2000 Tage Südanflüge](#)**
- 25.04.2009: [Referendum](#): Letzte Chance den Unterschriftsbogen zurückzuschicken.
- 03.05.2009: [Mahnwache am Flughafen](#)

Monatsrückblick April 2009

Liebe Mitglieder

Im Kampf gegen die Südanflüge wird kein Trick ausgelassen, um uns Schneiser zu frustrieren.

Die richtige Antwort darauf haben wir gegeben: 6'716 Unterschriften in nur 3 Wochen für unser konstruktives Referendum - ein solch rekordverdächtiges Sammelergebnis zeigt von ungebrochenem Kampfgeist. Herzlichen Dank an alle, die dazu beigetragen haben.

Die wichtigsten News

- Und einmal mehr soll "das Problem rasch gelöst werden": [Calmy-Rey in Berlin](#) (TA).
- Geplant war die egoistische Behördeninitiative (nach dem Motto: Mein Arbeitsplatz - Dein Fluglärm) im Kantonsrat durchzuwinken und am Volk vorbeizuschmuggeln. Fehlanzeige: [Pistenausbau-Verbot vors Volk](#) (ZOL).
- Für Schneiser ein alter Hut. Leider waren wir die einzigen, die in dieser Sache Druck gemacht haben. Eigentlich egal, wenn jetzt andere behaupten, sich schon immer dafür eingesetzt zu haben, Hauptsache sie machen es jetzt auch: [Wie Flugzeuge klimaschonend landen](#) (TA).
- Die Meldungen über die Krise der Luftfahrtindustrie fehlen auch diesen Monat nicht, der selbsternannte Wirtschaftsmotor verstärkt die Krise enorm: [Unique-CEO rechnet 2009 mit Passagierückgang von 3-5%](#) (Finanz und Wirtschaft). Auch die deutsche Swiss kämpft - vor allem um Umsteigepassagiere aus Deutschland: [Swiss kämpft um die gute Flughöhe](#) (NZZaS). Und auch hier dürfen wir als Steuerzahler den Wirtschaftsmotor einmal mehr: [Skyguide fährt Millionen-Verlust ein](#) (TA).
- Der Stadtrat von Dübendorf zeigt Zivilcourage: [Stadtrat unterstützt Referendum](#) (ZOL). Unterdessen ist das konstruktive Referendum des Verbundes Flugschneise Süd NEIN mit 6716 Unterschriften zustande gekommen. Jetzt können die Kantonsräte, die die Behördeninitiative unterstützt haben, zeigen, wie ernst es ihnen wirklich mit dem Bevölkerungsschutz für alle rund um den Flughafen ist: [VFSN stoppt Kantonsrat](#) (ZOL).
- Weil es viele auch nach über 2'000 Tagen immer noch nicht wahrhaben wollen, hier der Klartext: [Für Südanflüge besteht keine Rechtsgrundlage](#) (NZZ).
- Obwohl "nur" ein Gedenkmarsch und keine Grossdemo: 2'000 Schneiser kamen trotz unzähliger "Konkurrenzveranstaltungen": [Gedenkmarsch 2000 Tage illegale Südanflüge - die Bilder](#) (VFSN). Die Medien schwiegen den Anlass so gut wie möglich tot, die Inserate der darbenenden Luftfahrtindustrie sind wohl wichtiger. Zwei löbliche Ausnahme: [Für jeden Lärmtag ein Teilnehmer](#) (ZOL) und: [Sie lassen die Flügel nicht hängen](#) (Glattaler).
- Wir waren uns bewusst: In so kurzer Zeit 3'000 Unterschriften sammeln zu müssen ist ein gewagtes Unterfangen, daran sind schon ganz andere gescheitert. Offensichtlich ist der Widerstand gegen die Südanflüge wesentlich stärker als es viele wahrhaben möchten, denn 6'716 Unterschriften nach einer nur dreiwöchigen Sammelaktion sind absolut rekordverdächtig, das passiert nicht "einfach so". Ein grosses Dankeschön an alle Mitglieder, die ihre Unterschriften postwendend eingeschickt haben. Einen besonders herzlichen Dank an unsere SammlerInnen die ganze Gebiete systematisch bearbeitet haben - und last but not least auch unserer Unterschriftenzählerin.
Wir wissen jetzt, dass wir innert Monatsfrist, aus dem Stand und im Alleingang, eine Initiative einreichen können. Und unsere Gegenspieler wissen es auch. Gedenkmärsche kann man totschweigen. Initiativen nicht. Die Medienmitteilung: [Referendum mit 6716 Unterschriften zustande gekommen](#) (VFSN). Die Übergabe: [6716 Unterschriften übergeben](#) (VFSN)
Die Reaktion der übrigen Himmelsrichtungen auf unserer Referendum lassen wir für einmal unkommentiert: [Fluglärmgegner im Süden werden nicht unterstützt](#) (Landbote)

Vor 5 Jahren...

- Das war schon vor 5 Jahren unglaublich. Jetzt ist es noch viel unglaublicher geworden: [Das Bundesgericht gewährt der Klage gegen die Südanflüge keine aufschiebende Wirkung](#) (VFSN).
- Die Erkenntnis dieses Artikel hat sich auch nach 5 Jahren nicht durchgesetzt: [Globalisierung opfert Schwamendingen](#) (ZSZ).
- Dieses Märchen wird auch heute noch erzählt: [Die Mär von den Landerechten](#) (TA).
- Sie haben sich heute noch nicht geärgert? Wir helfen gerne weiter. Wer diese Begründung zum Entzug der aufschiebenden Wirkung liest, ärgert sich zwangsläufig: [Klage gegen Südanflüge abgewiesen](#) (NZZ).
- Wer sich nicht ärgern möchte, der vergleicht diese BAZL- Sicherheitsbestimmungen zum Südanflug lieber nicht mit den BAZL-Argumentationen die den GNA "verunmöglichen": [BAZL bewilligt neue Anflugroute entgegen eigenen Sicherheitsbestimmungen](#) (VFSN).

Ausblick und Anlässe:

- 03.05.2009: [Mahnwache am Flughafen](#)
- 07.06.2009: [Mahnwache am Flughafen](#)

Monatsrückblick Mai 2009

Liebe Mitglieder

Solange die Forderungen der süddeutschen Politiker in ihrem Interesse waren und zu Lasten der Schweiz gingen, wurden sie von Deutschland erfüllt. Wird hingegen der Einfluss der süddeutschen Politiker auf den Flughafen Zürich durch Interessen von Gesamtdeutschland beschnitten (wie bei der Abstimmung im Bundestag über die Vereinheitlichung des Luftraums), dann wird ein Sturmlauf veranstaltet. Es scheint so, als sehen sich die süddeutschen Politiker als die „Damen und Herren“, die das Sagen haben auf dem deutschen Lufthansa-HUB in Zürich. Das ist ja eigentlich nicht weiter verwunderlich, werden doch gegen 70% aller Flugbewegungen von deutschen Airlines durchgeführt.

Die wichtigsten News

- Auch für Unique ist unverständlich, dass der GNA nicht bewilligt wurde: [Unique kritisiert den Bund](#) (NZZ).
- Grossen Worten folgten leider nie grosse Taten. Dafür darf jetzt der Ex-Stadtpräsident den Verwaltungsratssitz bei Unique behalten: [Ledergerber lässt nicht ganz los und behält Unique-Mandat](#) (TA).
- Panik bei süddeutschen Politikern: Der Luftraum über Europa wird vereinheitlicht, da hat eine DVO nichts mehr zu suchen. Mit den gewohnt fadenscheinigen Argumenten kämpft man dagegen an: [Tricksereien am Himmel über Deutschland](#) (Südkurier).
Vollmundig wurde ein Scheitern angekündigt: [Südbaden macht Front](#) (Südkurier)
Das totale Debakel für Süddeutschland, mit 459 zu 59 beschloss der Bundestag die grenzüberschreitende Kontrolle des Luftraums: [Grundgesetzänderung für grenzüberschreitende Flugsicherung](#) (Südkurier).
In diesem Zusammenhang ist es vielleicht interessant zu wissen, für was der Warteraum RILAX (beim Bodensee, über Schweizer Gebiet) wirklich geplant wurde (vergleiche auch mit den News aus dem Jahr 2004): [Rilax zieht immer größere Kreise](#) (Südkurier).
- Am 27. September kommt die Verteilerinitiative zur Abstimmung - und alle Parteien, Gemeinden sowie Bürgerorganisationen (ausser der Initiantin FLS) aus allen Himmelsrichtungen rund um den Flughafen sind klar dagegen und empfehlen ihren Bürgern und Mitgliedern ein NEIN dazu. Dieser Empfehlung können wir uns vom VFSN anschliessen. Sogar der verteilfreudige Osten lehnt die Initiative ab, denn er hat etwas viel Besseres gefunden als „Fairteilen“: Das konsequente Abschieben von Fluglärm, ohne dabei den Flughafen einzuschränken und damit den eigenen Wohlstand zu gefährden. Zu diesem Zweck wurde die Behördeninitiative „Kein Neu- und Ausbau von Pisten“ lanciert: [Initiative für Fluglärm-Verteilung im Herbst](#) (ZOL).
- Der im Luftverkehr übliche Grössenwahn hatte schon mehr als einmal katastrophale Folgen, z.B. das Grounding der Swissair oder die überdimensionierte 5. Baustufe. Man hat nichts gelernt, auch im SIL wird mit utopischen Bewegungszahlen gerechnet. Die Realität sieht ganz anders aus: [Luftverkehr verzeichnet größten Einbruch seit 15 Jahren](#) (Spiegel).
Auch die deutsche Swiss bricht mit ein: [Swiss groundet bereits die zweite Maschine](#) (TA).
- Die starke Zunahme der Ostanflüge durch die DVO war gemäss Bundesverwaltungsgericht nicht vorhersehbar. Das wird teuer für Unique. Noch viel teurer wird es im viel dichter besiedelten Süden werden. Hoffentlich so teuer, dass Unique sich Südüberflüge nicht mehr leisten kann. Zudem war im Süden Fluglärm nicht nur nicht vorhersehbar, sondern schlicht undenkbar weil illegal: [Flughafen muss bis zu 1000 Hausbesitzer entschädigen](#) (NZZ).

Vor 5 Jahren...

- [Zürich erhebt Einsprache gegen Flughafen-Betriebsreglement](#) (NZZ)
- Die Stadt bleibt nicht allein: [Mehrere tausend Einsprachen](#) (NZZ)
- Die Mediation drohte: [Entscheidungsstau in der Flughafenregion](#) (NZZ)
- Natürlich sind die Schweizer an allem schuld (inzwischen wissen wir es besser wofür "RILAX" geplant wurde, siehe oben, in den News 2009): [Wir sind ausgetrickt worden](#) (Südkurier)

Ausblick und Anlässe:

- 07.06.2009 [Mahnwache am Flughafen](#)
- 16.06.2009 [Wege zur Lösung: der Flughafen Zürich und Deutschland](#)
- 05.07.2009 [Mahnwache am Flughafen](#)

Monatsrückblick Juni 2009

Liebe Mitglieder

Lange hat der VFSN und die Stiftung gegen den Fluglärm dafür gekämpft: GPS-Anflüge. Wir hoffen, dass der Durchbruch geschafft ist, dass es endlich vorwärts geht. Wenn alle Energie, die bis anhin verwendet wurde, um eine vernünftige Lösung zu verhindern, jetzt dafür verwendet würde, eine solche zu ermöglichen, dann wären Südanflüge schon bald Geschichte.

Die wichtigsten News

- Die Gemeinden wollen nicht helfen: [Gemeinden, Bund und Flughafen lassen den Kanton im Regen stehen](#) (NZZ).
Der Kanton hat es geahnt, der VFSN hat es berechnet: 2008 wird die Anzahl der stark gestörten Personen überschritten, Massnahmen sind zwingend notwendig. Dabei könnte man den ZFI sehr wohl einhalten, wenn man nur wollte: [ZFI kann eingehalten werden!](#) (VFSN).
Eine nüchterne Analyse der NZZ: [Mit dem Zürcher Fluglärmindex kann man leben lernen](#) (NZZ).
Statt vernünftiger Routenwahl bei An- und Abflügen möchte Rita Fuhrer lieber den ZFI ändern. Das Argument hat etwas für sich, auch wenn es wohl nicht ganz dem Volkswillen entspricht: Wer jetzt noch in den Fluglärm zieht, der wird nicht mehr mitgezählt. Dann müsste man aber konsequenterweise rückwirkend alle streichen, die bewusst in den Fluglärm gezogen sind (z.B. weil sie in der Nähe ihres Arbeitsplatzes am Flughafen wohnen möchten) und als Ausgleich alle Personen in der illegalen Südschneise dreifach gewichten. [«Sollte beim ZFI etwas geändert werden, dann jetzt»](#) (NZZ).
- Lange Zeit wurde es als Verschwörungstheorie der Schneiser abgetan: Dübendorf als "Dependance" von Unique, jetzt werden die Karten aufgedeckt: [Doch wieder Flugzeuge auf dem Flughafen Dübendorf?](#) (TA).
Die Vermutung des TA erwies sich schon bald darauf als richtig: [Kleinflieger nach Dübendorf - Entlastung für Kloten](#) (TA).
Man sucht wirklich alle Gründe zusammen, um auch hier den Entscheid hinauszuzögern, die Fläche frei zu halten, um dann wohl eben doch Flugbewegungen auslagern zu können: [Kein Platz für das Übliche auf dem Dübendorfer «Edelstein»](#) (NZZ).
- Wenn man nur wollte, das gilt auch hier: [Frage des politischen Willens](#) (Weltwoche).
- Das komplexe "Problem Flughafen", zusammengefasst auf einer knappen Seite: [Der Südschneiser der ersten Stunde](#) (Glattaler).
- Jetzt scheint man doch endlich zu wollen. Oder besser gesagt, man muss wollen: [Deutsche Sperre gerät unter Druck](#) (ZSZ).
Also lösen wir das Problem: [«Flughafen-Problem ist lösbar»](#) (ZSZ).
Man muss lediglich wollen: [«Neue Ideen zügig umsetzen»](#) (ZSZ).
Auch der Flughafen zieht mit: [Flughafen plant GPS-Flüge](#) (Sonntagszeitung).
Drei Experten stossen ins gleiche Horn, am von der Stiftung gegen den Fluglärm organisierten Podium: [Borer wirbt für eine Pakettlösung](#) (AvU).
- Der betreffende Journalist hat leider nicht ganz begriffen, um was es geht. Eine Planungssicherheit die auf längst überholten Annahmen und veralteten Techniken beruht, bringt gar nichts, deshalb die Aufforderung, den SIL zu stoppen: [Flughafen: Parlament fordert Planungsstopp](#) (TA).
- Auch diesen Monat fehlt sie nicht: Die Katastrophenmeldung in Sachen "Wirtschaftsmotor": [Luftfahrt steht vor beispielloser Krise](#) (WO).
- Wir hätten es unseren Nachbarn im Osten gerne gegönnt, die Minderwertentschädigung wegen Fluglärm. Wenn selbst der Berufsverband der Swiss-Piloten nicht davon ausgehen kann, dass es durch ihre Arbeit in der ursprünglich als Hauptlandepiste geplanten Piste 28 zu mehr Lärm kommt, wie sollte man dann im Süden damit rechnen können? Und wenn der Fluglärmfond durch die Entschädigung für den Osten geplündert wird, dann bleibt kein Geld mehr für den Süden, Unique könnte sich dann keine Südanflüge mehr leisten: [Fluglärm-Entscheid kommt vors Bundesgericht](#) (NZZ).

- Wenn Deutschland mit der Schweiz verhandeln will, muss das immer sofort sein, sonst wird die Kavallerie losgeschickt. Im umgekehrten Fall lässt sich Deutschland unendlich viel Zeit: [Maurer bringt Flugzeugbeschaffung als Druckmittel ins Spiel](#) (NZZ).
Hier ist es endlich, das lange vermisste Selbstvertrauen. Auch die Schweiz darf (muss!) hin und wieder etwas fordern: [«Der gekröpte Nordanflug drängt sich auf»](#) (FuW).
Kein Wunder, dass in Süddeutschland Panik ausbricht: [Im Bundestag notiert: Auswirkungen des Flugbetriebs am Flughafen Zürich](#) (Bundestag).
Mangels Fakten greift man gerne und ungeniert zu längst widerlegten Unwahrheiten: [Brief an Merkel wegen Fluglärm](#) (Südkurier).
- Das hat gerade noch gefehlt. Eine Fluglinie, dessen Piloten es schon heute, auch bei absoluten Top-Bedingungen, nicht schaffen abends wie vorgeschrieben im Osten zu landen möchten, möchte uns jetzt mit dem A380 beglücken: [«Der A380 in Zürich wäre eine absolute Katastrophe](#) (20min).
- Die erfreuliche Meldung zum Schluss: Unser konstruktives Referendum gilt jetzt auch offiziell als zustande gekommen: [Referendum offiziell zustande gekommen](#) (VFSN).

Vor 5 Jahren...

- Zur Zeit produziert der Hub vor allem eins: Arbeitslose. Was die Wirtschaft belastet. Aber wie vor fünf Jahren gibt es immer noch Leute, die vom Nutzen des Hub träumen: [Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Hub](#) (VFSN)
- Sobald es der Bevölkerung dienen würde, ist es (zu) teuer: [Lärmmessung auf Stundenbasis wäre teuer](#) (NZZ)
- Schon damals, lieber den Fluglärm dort forcieren, wo er illegal ist: [Den forcierten Ostanflügen den Kampf angesagt](#) (NZZ)
- Wie üblich hatte niemand den Mut zuzugeben, dass man das Wohl einer privaten Firma mehr gewichtet als das Wohl der Bevölkerung: [«Keine Drohung mit Entzug der Flughafen-Konzession»](#) (NZZ)
- Die von den Fairteilern viel gepriesene Mediation stand kurz vor dem Start. Realisten gaben ihr schon damals keine Chance: [Kein Glauben an die «letzte Chance»](#) (NZZ). Und die Probleme begannen dann auch wie erwartet bevor die Mediation begonnen hatte: Mediation: [Die Koordinationsgruppe muss schrumpfen](#) (NZZ)

Ausblick und Anlässe:

- 05.07.2009 [Mahnwache am Flughafen](#), diesmal als [Velomahnwache](#) der Sektion Maur
- 02.08.2009 [Mahnwache am Flughafen](#)

Monatsrückblick Juli 2009

Liebe Mitglieder

Das haben wir schon oft gehört: "Ja, uns stört der Fluglärm auch. Aber wir können nicht beim VFSN Mitglied werden, wir sind doch auch schon einmal geflogen". Diesen Skrupel besitzen die Piloten in der Ostschweiz nicht: Sie ziehen in eine im Richtplan eingetragene Flugschneise in die Nähe ihres Arbeitsortes, produzieren den ganzen Lärm - und verklagen Unique wegen: Lärm.

Die wichtigsten News

- Man hat der SP nachgesagt, eine "Fairteilerpartei" zu sein. Die "Fairfluginitiative" wird aber auch von der SP (wie von allen anderen Parteien) klar abgelehnt. Mit Argumenten, die sich mit unseren decken, eine klare Absage an die "Fairteiler": [Fairflug-Initiative hat keine Chance bei der SP Kanton Zürich](#) (TA). Am 27. September kommt die unsinnige Initiative an die Urne, bitte stimmen Sie **NEIN**: [«Fairflug-Initiative» am 27. September an der Urne](#) (NZZ).
- Zur Abwechslung wieder einmal etwas Polemik aus Süddeutschland. Das ständig wiederholte Argument: Das Lärmproblem ist rein schweizerisch, es geht Deutschland nichts an. Skyguide: [Juristen streiten über Luftverkehr](#) (Südkurier)
In diesem Artikel wird klar, dass für den Lufthansachef Mayerhuber Zürich ein Hub der Lufthansa ist, ein deutscher Hub auf Schweizer Boden, der Fluglärm in Süddeutschland wird somit zum rein deutschen Problem: [Lufthansa erhöht Druck auf München](#) (airliners).
- Die süddeutschen Scharfmacher schaden dem Tourismus mehr als es der Fluglärm je könnte: Alle Welt glaubt, dass die berühmten [Tourismusorte im Schwarzwald](#) unter Fluglärm leiden und werden deshalb gemieden. Deutsche Unternehmer haben davon jetzt endgültig die Nase voll: [Deutsche Unternehmer schlagen sich auf die Seite der Schweiz](#) (NZZaS).
- Eine altbekannte Tatsache: Wenn man in einem belasteten Gebiet Fluglärm wegnimmt, wird das dort nicht, dafür aber in den neu belasteten Gebieten sehr schmerzhaft wahrgenommen. Dass die Entlastung bei der Nordanflugroute nichts bringt, wird jetzt sogar von einer Unterländer Zeitung bestätigt. Womit die absurde Idee der Fluglärmfairteilung wohl endgültig zu Grabe getragen werden kann: [Rückgang des Fluglärms bleibt unbemerkt](#) (ZU).
- Die Geschäftsfliegerei ist eingebrochen, die Anzahl Schweizer die den Flughafen Zürich für ihren Start in die Ferien benutzen ebenfalls wie auch die Anzahl Touristen die per Flugzeug in die Schweiz kommen. Trotzdem stiegen die Passagierzahlen im Juni 2009 im Vergleich zu 2008. Wie ist das möglich? Ganz einfach, die Deutsche Swiss lockt vor allem Deutsche Umsteiger mit Dumpingpreisen zum Umsteigen nach Zürich. Das exakt gleiche Konzept verfolgte einst die Swissair: [Billigtarife locken Umsteiger nach Zürich](#) (Vaterland).
- Doch kein A 380 in Zürich, wenigstens in nächster Zeit nicht: [Super-Jumbo umkurvt Zürich](#) (SF Tagesschau).
- Dass es alternative Anflugverfahren gibt dürfte jetzt endgültig zur Allgemeinbildung gehören. Es gibt wohl nur einen Grund, dass diese umweltfreundlicheren und vor allem leiseren Flugverfahren nicht schon längst eingeführt wurden: Damit würden Südanflüge hinfällig und das wollen gewisse Politiker und Regionen um jeden Preis verhindern: [Die Anflugverfahren der Zukunft](#) (Zürcher Landzeitung).
- Wenn alle so wären wie die Piloten im Osten, dann könnten auch die von einer Bürgerorganisation im Osten immer wieder gerne zitierten (angeblichen!) Vielflieger der (nicht betroffenen) Goldküste alle bei uns Mitglied werden: [Pilotenklage gegen Unique ist «der Gipfel des Zynismus»](#) (TA).
- Wir haben uns bereits daran gewöhnt, dass die Entscheide des Bundesverwaltungsgerichtes schwer nachvollziehbar und nicht logisch sind. Zum Glück entscheidet das Bundesgericht ab und zu doch noch nach gesundem Menschenverstand. Wir sind nicht für eine Verlängerung der Ostpiste. Aber solange Südanflüge zur Diskussion stehen und mit einer Fairlängerung der Ostpiste am wenigsten Menschen mit Fluglärm belastigt werden würden, muss die Optionen Fairlängerung Piste 28 offen bleiben: [Bauverbot wegen Pistenverlängerung ist rechtens](#) (NZZ).
- Wenn nur der Name "gaga" wäre, hätten wir kein Problem: [Gaga-Namen gehts an den Kragen](#) (Blick)

Verein «Flugschneise Süd – **NEIN**»

Postfach 299 ▪ 8121 Benglen ▪ www.vfsn.ch ▪ PC 87-313604-9

Für Sicherheit und Lebensqualität in unserer Region

Vor 5 Jahren...

- [«Der Südanflug muss verschwinden» \(NZZaS\)](#). Da sind wir mit Frau RR Fuhrer absolut einig. Unser Tipp an RR Fuhrer: Nicht nur fordern, einfach machen, sie hätte es in der Hand...
- Wir waren nicht traurig, dass die Mediation kläglich gescheitert ist, die Art des Scheiterns hatte sogar einen gewissen Unterhaltungswert. [Die Zürcher Fluglärm-Mediation ist vor dem Start gescheitert](#) (NZZ).
- Leuenberger's Plan via Mediation Recht und Demokratie auszuhebeln ist nicht aufgegangen. Das dürfte wohl der wahre Grund für seine Konsternation sein: [Leuenberger konsterniert](#) (NZZ).
- Das Schlusswort zur Mediation: [Das falsche Instrument](#) (NZZ).
- Das wurde schon vor 5 Jahren haarscharf erkannt. [Schluss mit dem Krach](#) (Weltwoche).

Neu auf der Website des VFSN

- [VFSN-info Nr. 11](#)

Ausblick und Anlässe:

- 02.08.2009: [Mahnwache am Flughafen](#)
- 06.09.2009: [Mahnwache am Flughafen](#)
- 27.09.2009: Abstimmung Initiative "Fairflug" (NEIN!)

Monatsrückblick August 2009

Liebe Mitglieder

Immer wieder beteuert Unique: **Südanflüge gibt es nur, aber wirklich nur wegen der DVO.** Im SIL sind, auf speziellen Wunsch von der deutschen Suisse und Unique, auch in den Szenarien "ohne DVO" nicht nur Südanflüge, sondern auch Südstarts geradeaus enthalten - zu jeder Tageszeit! Dem Wunsch der Avenir Suisse, die direkte Demokratie bei Flughafengeschäften zu beschränken, wurde nach unserer Ansicht schon lange entsprochen.

Die wichtigsten News

- Avenir Suisse, unter der Führung des alt-68igers Thomas Held, hat eine Gefälligkeitsstudie (siehe "[Förderkreis](#)" Avenir Suisse) produziert: Damit kann man allerdings ausschliesslich die Probleme des Flughafens lösen, das so genannte Flughafenproblem wird verschärft: [Zürcher sollen nicht mehr allein über Flughafen bestimmen](#) (NZZ).
Was interessieren Avenir Suisse schon tausende von hängigen Beschwerden? [Die betroffene Bevölkerung kaltstellen](#) (VFSN).
Wenig überraschend, dass die Flughafenturbos der Studie begeistert zustimmen, alle anderen sind entsetzt: [Lob und Tadel für Avenir Suisse-Studie](#) (ZOL).
Zum Glück hat sich auch nicht eine einzige kantonale Partei von der Avenir Suisse einseifen lassen: [Flughafen: Kantonsräte gegen Machtverlust](#) (TA).
Wie viele Leserbriefe zeigen, wurden die Absichten der Avenir Suisse-Studie aber nicht nur von Experten durchschaut, es ist auch allzu offensichtlich, wer dahinter steckt: [Propagandastelle der Mächtigen](#) (Leserbriefe TA / ZSZ).
- Breiter Widerstand quer durch die Parteilandschaft gegen eine der unsinnigsten Initiativen, die die Schweiz je gesehen hat: [Komitee gegen Fluglärmverteilung gegründet](#) (ZOL).
Das Komitee hat stichhaltige Argumente: [Zweifel am Sinn der «Fairflug»-Vorlage](#) (ZOL).
Die Ideen der "Fairfluginitiative" sind absurd. Absurd ist auch die von ihnen eingereichte Stimmrechtsbeschwerde: [«Fairflug»-Initianten wollen den Lärmteppich verdünnen](#) (NZZ).
Das Komitee und auch wir haben nur ein "Problem": Alle Parteien, alle Organisationen, egal ob sie die Wirtschaft oder die Umwelt vertreten, sind dagegen. Lediglich zwei als notorische Fluglärmabschieber (Fairteiler) bekannte Vereine sind dafür: Die FLS (Initianten) und der Dachverband für Fluglärmschutz (Mitgliedvereine: BFO, ZUF, Ikarus Erben, Rigel28): [Dem Nein-Komitee fehlt der Gegner](#) (NZZ).
Das könnte viele potentielle Nein-Stimmer abhalten, an die Urne zu gehen.
Wir bitten Sie: Stimmen Sie [am 27. September NEIN bei der Verteilungsinitiative](#), informieren Sie Ihre Nachbarn, diese Vorlage muss unbedingt wuchtig verworfen werden!
- Auch in der Avenir Suisse-Studie muss der Tourismus wieder als Argument für einen Meg-Hub herhalten. Teure Gefälligkeitsstudien in Ehren, die Realität sieht anders aus: Die Bewegungen brechen ein, der Schweizer Tourismus boomt: [Postauto schafft Hunderte Jobs](#) (TA).
- Es sind zwar nur noch drei Varianten beim SIL-Prozess im Rennen. Aber in diesen sind alle kapazitätssteigernden "Features" der verworfenen Varianten konzentriert. Das BAZL hat Unique und der deutschen Swiss wirklich jeden Wunsch von den Lippen abgelesen: [SIL-Prozess Flughafen Zürich: Schlussbericht geht in Konsultation](#) (BAZL).
Die Medienmitteilung des VFSN: [SIL-Prozess, provisorischer Schlussbericht](#) (VFSN).
Die ganze Malaise im einem Interview mit unserem Präsidenten kurz zusammengefasst: [«Das ist ein Affront gegenüber der betroffenen Bevölkerung»](#) (TA).
Wenn die anderen Himmelsrichtungen sich nicht mit unserem konstruktivem Referendum anfreunden können, dann ist diese Variante wohl schon so gut wie gewählt: [Mit Pistenverlängerung am wenigsten Fluglärm](#) (NZZ).
Diese Forderung ist eigentlich selbstverständlich, wir warten auf Taten: [Regierung darf keine weiteren Südstarts dulden](#) (TA).
- Südanflüge sind unbestreitbar ein enormer Nachteil für eine ganze Region. Ein Nachteil, der von Gesetzes wegen so schnell wie irgend möglich beseitigt werden müsste und per gekröpften Nordanflug auch könnte. Wie das Bundesverwaltungsgericht zum Schluss kommt, wir würden uns durch den gekröpften Nordanflug (Beseitigung eines Nachteils) einen Vorteil erschleichen, ist uns rätselhaft: [Etappensieg für Gegner des gekröpften Nordanflugs](#) (NZZ).
Die Medienmitteilung des VFSN: [Urteil zum gekröpften Nordanflug](#) (VFSN).
Ein treffender Vergleich: [Ist Leuenberger nur eine Marionette?](#) (Leserbrief TA).

Verein «Flugschneise Süd – **NEIN**»
Postfach 299 ▪ 8121 Benglen ▪ www.vfsn.ch ▪ PC 87-313604-9

Für Sicherheit und Lebensqualität in unserer Region

- Der Regierungsrat möchte unser konstruktives Referendum teilweise für ungültig erklären und unserem Referendum die Zähne ziehen: [Regierungsrat beantragt teilweise Ungültigerklärung des Referendums](#) (RR).
Man kann es auch positiv sehen. Der Regierungsrat hat Angst vor uns und dem Volk. Ein guter Grund weiterzukämpfen: [Regierungsrat erklärt Referendum des VFSN als teilweise ungültig](#) (VFSN).
- Mit markigen Sätzen wie "[Der Südanflug muss verschwinden](#)" hat Regierungsrätin Rita Fuhrer das Flughafendossier übernommen. Die morgendlichen Südanflüge sind immer noch da, dazugekommen sind in dieser Zeit fast tägliche Abendanflüge. Ihr Baby ZFI setzt sie nicht um und auch die Südstarts im SIL wollte Frau Fuhrer nicht verhindern. Trotzdem müssen wir neidlos anerkennen, sie hat **einen** Job super gemacht - den als Verwaltungsrätin der Unique. Wir hoffen, dass ihre Nachfolge zur Abwechslung wieder einmal die Bevölkerung vertritt: [Zürcher Regierungsrätin Fuhrer tritt zurück](#) (NZZ).
- Auch die Luftfahrt soll einen kleinen Teil der von ihr angerichteten Umweltschäden zahlen, immer noch weniger als alle anderen. Selbstverständlich beklagen sich Fluglinien sofort über Wettbewerbsverzerrung. Die Lufthansa droht mit Umwegflügen um die CO₂-Abgabe zu unterlaufen. Wir hätten einen besseren Vorschlag: Weniger Umwege fliegen, z.B. auf die Schlaufe über Rapperswil verzichten. Durch diese Schlaufe erhöht sich die CO₂-Abgabe eines Fluges von Stuttgart nach Zürich um 50%: [Milliardenkosten für die Luftfahrtbranche](#) (FAZ).

Vor 5 Jahren...

- Alle gegen den Süden. Alle die schon immer Fluglärm hatten, versuchen den abzuschieben (fairteilen): [«Norden, Osten und Westen vereinen»](#) (AZ).
- Da hätte sich die deutsche Swiss besser in ihrem Heimatland Deutschland anstatt bei Unique beschweren müssen: [Fluglinien greifen Unique an](#) (TA).
- Es ist und war ein Hohn: Aus "Sicherheitsgründen" mit einem beschädigten, aber vollgetankten Flugzeug eine Notlandung via Süden: [Mit 57 Tonnen Kerosin im Tiefflug über Zürich](#) (Blick).
- Safety First war schon vor 5 Jahren nur dann wichtig, wenn es galt, Südanflüge zu rechtfertigen: [Expansion für Unique wichtiger als Sicherheit](#) (SonntagsBlick).
- Schon seit 5 Jahren setzt Korean Air offensichtlich mangelhaft ausgebildete Piloten ein: [Ein Südanflug zur Unzeit](#) (NZZ).
Und deckt dadurch eine weitere Lüge von Unique auf: Die DVO ist nur der Vorwand, nicht aber der Grund für Südanflüge, Unique **will** Südanflüge: [Umstrittener Südanflug ist auch tagsüber möglich](#) (SonntagsZeitung).

Ausblick und Anlässe:

- 06.09.2009: [Mahnwache am Flughafen](#)
- **27.09.2009: Abstimmung Initiative "Fairflug" (NEIN stimmen!)**
- 27.09.2009: [slowup](#)
- 04.10.2009: [Mahnwache am Flughafen](#)

Monatsrückblick September 2009

Liebe Mitglieder

Einmal mehr wurde den Fluglärmumverteiltern eine klare Absage erteilt. Die Verlierer des Wochenendes sind neben den Initianten, der FLS (Fluglärm-solidarität), auch der Dachverband für Fluglärm-schutz mit den Mitgliedervereinen BFO (Bürgerprotest Fluglärm Ost), ZUF (Zürcher Unterland für gerechte Fluglärmverteilung), Ikarus Erben und Rigel28. **Wer geglaubt hat, dass sich diese Vereine jetzt von ihren realitätsfernen Forderungen verabschieden würden, sieht sich getäuscht, die Zwängerei aus dem Osten und Norden geht weiter.** Die nächste Vorlage heisst statt Fairflug nun Pistenstopp. Darüber wird voraussichtlich im Juni 2010 abgestimmt. Im Gegensatz zu „Fairflug“ soll der Fluglärm aus dem Osten nicht grossflächig verteilt werden. Mit „Pistenstopp“ wird beabsichtigt, den Fluglärm aus dem Osten prioritär in dicht besiedelte Wohngebiete abzuschieben.

Es grüsst Sie
Ihr VFSN

Die wichtigsten News

- Eine schallende Ohrfeige für die Fluglärmverteilern: Fairflug wurde trotz irreführenden Namen mit über 75% klar abgelehnt. Nach dem JA zum ZFI zeigte das Volk einmal mehr: Fluglärm darf nicht verteilt werden und Südstarts geradeaus will die Bevölkerung des Kantons Zürich auch nicht: [Debakel für die Fluglärmverteilern: NEIN zur Fluglärmverteilung](#) (VFSN).
Bei aller Freude über den Abstimmungserfolg, die NZZ blickt voraus und wagt die Prognose, dass erst mit der Abstimmung über die Behördeninitiative für einen Pistenstopp im Sommer 2010 endgültig über die Fluglärmumverteilung entschieden wird: [Klare Absage an die Fluglärmverteilungs-Initiative](#) (NZZ).
Auch wenn wir nicht recht verstehen warum ein NEIN zu Fairflug ein "klares Bekenntnis zum Flughafen" sein soll, freuen wir uns darüber, dass Unique sich dezidiert für eine Konzentration des Lärms über dünn besiedeltem Gebiet einsetzen will. Wir befürchten jedoch, dass wir Unique hin und wieder an diese schönen Worte erinnern müssen, z.B. dann, wenn Südüberflüge (Starts geradeaus und Landungen) nicht schleunigst aus dem SIL verschwinden: [Klares Bekenntnis der Bevölkerung zum Flughafen Zürich](#) (Unique).
- Regierungsrätin Rita Fuhrer zeigt einmal mehr, dass Politik die Kunst der leeren Worte ist. Die schönen Worte des Regierungsrates im Vorfeld der Fairflugabstimmung, dass Lärm nicht verteilt werden darf, hat sie schon einen Tag nach der Abstimmung wieder vergessen. Allzu dezidiert kämpft Regierungsrätin Fuhrer definitiv nicht für die Konzentration des Lärms: [«Ich bin sehr optimistisch für das EU-Urteil»](#) (NZZ).
- Der SIL-Prozess kommt extrem langsam vom Fleck. Dabei könnte er schon längst abgeschlossen sein. Man müsste nur die gültigen Gesetze befolgen und es wäre sofort klar, wo geflogen werden darf und wo nicht: [Nordausrichtung wieder einführen](#) (TA).
Aber das sehen die Fluglärmumverteiler natürlich anders: [Gemeinden über künftiges Flugverkehrsregime uneins](#) (NZZ).
Nach den Bezirken und Gemeinden wurden auch noch die Bürgerorganisationen angehört: [Stellungnahme zum SIL, Entwurf Schussbericht](#) (VFSN).
Im Abstimmungskampf gegen "Fairflug" kritisierte der Regierungsrat scharf, dass die Vorlage der nationalen und internationalen Umweltschutzgesetzgebung widerspreche. Dass im SIL eine ganze Reihe von Flugrouten der genau gleichen Gesetzgebung widersprechen, interessiert den Regierungsrat ganz offensichtlich nicht: [Weitere Kritik am SIL-Bericht](#) (ZOL).
- [Ermüdungserscheinungen bei den Fluglärmgegnern](#) (NZZ). Die Überschrift hört sich erschreckend an, gemeint sind aber vor allem die "anderen" Himmelsrichtungen. Viele, vor allem Vereine, die sich die Fluglärmumverteilung auf ihr Banner bzw. auf die blaue Fahne geschrieben haben, haben schon längst aufgegeben. Einzig die Bevölkerung im Süden lässt sich noch mobilisieren. Dieser Umstand müsste eigentlich alle Schneiser motivieren, noch einmal richtig Gas zu geben.

- Normalerweise lässt das Medieninteresse schon nach ein paar Monaten nach. Die Fluglärmdebatte ist aber seit über 6 Jahren Monat für Monat ein Thema, das in den Schlagzeilen zu finden ist. Das verdanken wir zu einem sehr grossen Teil unseren Mitgliedern, die gar nicht daran denken aufzugeben, zwei Beispiele:
Auch wenn es Unique ärgert, wir stehen nach sechs Jahren immer noch jeden ersten Sonntag im Monat am Flughafen: [«Schneiser» bezieht an Mahnwache Stellung](#) (TA).
Zwei weitere Schneiser ohne Ermüdungserscheinungen: [Südschneiser zwischen Hoffen und Bangen](#) (TA).
- Wir haben es schriftlich, in einem Brief von Unique ans BAZL: **Südanflüge gibt es nur wegen der DVO und nur während den DVO Sperrzeiten**. Also kann Unique auch nie Südanflüge während dem ganzen Tag beantragt haben, noch hätte das BAZL einen Grund diese zu bewilligen. Trotzdem wurden sie vom Bundesverwaltungsgericht über Nacht bewilligt. Uns bleibt nur der Weiterzug ans Bundesgericht: [Der VFSN klagt beim Bundesgericht gegen Südanflüge den ganzen Tag](#) (VFSN).
- Überall auf der Welt das gleiche Muster: Die Luftfahrtindustrie schafft absolut unsinnige Überkapazitäten, füllt die Flugzeuge nur dank Dumpingpreisen mehr schlecht als recht. Trotzdem wird nach wie vor behauptet, die Nachfrage befriedigen zu müssen. Und am Ende zahlen die Steuerzahler weltweit jährlich ein paar Milliarden, um den "Wirtschaftsmotor" vor dem Absterben zu retten: [Luftfahrtkrise noch schlimmer als gedacht](#) (Handelsblatt).
- Dörfer in den Bergen schützen sich mit Schutzwäldern vor Lawinen. Wir sollten den Versuch wagen uns mit "Schutzböcken" vor Fluglärm zu schützen, denn Steinböcke vertragen keinen Lärm, und werden deshalb im Gegensatz zu den 200'000 Menschen in der Südschneise vor Fluglärm geschützt: [Steinböcke auf dem Pfannenstiel?!](#) (VFSN).

Vor 5 Jahren...

... rückte der Regierungsrat endlich, dafür hoffentlich endgültig von der Fluglärmverteilung ab. Wir warten aber leider immer noch auf das Umsetzen der guten Vorsätze:

- [Regierungsrat will Flugbewegungen bündeln](#) (TA)
[Flughafenpolitik des Kantons Zürich - Keine Lärmverteilung](#) (RR)
- Bei Bundesrat Leuenberger haben wir allerdings die Hoffnung aufgegeben, dass er jemals lernt, dass Fluglärm nicht verteilt werden darf: [BR Moritz Leuenberger zur Verteilung](#) (VFSN)
- Schon vor 5 Jahren hat die Mahnwache ihr erstes "Jubiläum" gefeiert: [Ein Jahr „Mahnwache am Flughafen“](#) (VFSN)

In 5 Jahren...

... werden wir an dieser Stelle hoffentlich nicht an die vielen schönen Versprechungen von Regierungsrat und Unique erinnern müssen, die im Vorfeld zur Fairflugabstimmung gemacht wurden. Und hoffentlich nicht bedauern, dass im SIL Südanflüge den ganzen Tag erlaubt und die Südstarts straight ebenfalls bewilligt wurden....

Ausblick und Anlässe:

- 04.10.2009 [Mahnwache am Flughafen](#)
- 30.10.2009 [6 Jahre illegale Südanflüge](#)
- 01.11.2009 [Mahnwache am Flughafen](#)

Monatsrückblick Oktober 2009

Liebe Mitglieder

Stunde der Wahrheit am 09. November 2009 im Kantonsrat. Dann können alle Kantonsräte, die für den Pistenstopp gestimmt haben, zeigen, dass es ihnen wirklich um die Bevölkerung und nicht um das Abschieben von Fluglärm in den Süden geht, indem sie sich dafür einsetzen, dass unser Referendum nicht für ungültig erklärt wird.

Die wichtigsten News

- In vier Wochen wählen wir einen neuen Regierungsrat. Während die Fluglärmverteiler mit viel Geld ihren Wunschkandidaten D. Jositsch unterstützen, verzichten wir wie üblich auf eine Wahlempfehlung. Wer ist eher geeignet, das Fluglärmproblem so zu lösen, dass möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belastet werden? Wir überlassen die Entscheidung Ihnen, wir hoffen, dass Ihnen unsere Umfrage bei den zwei Kandidaten bei der Entscheidung hilft: [Regierungsratsersatzwahl November 2009](#) (VFSN).
- Der vom Flughafen beantragte Rechtsbruch war wirklich "unique" in der Schweizergeschichte - der Name war es auch. Wir hoffen, dass mit dem Namen auch Abschied von der Willkür genommen wird: [«Unique» gibt es nicht mehr](#) (NZZ).
- Können wir uns durch die Wahlergebnisse in Deutschland eine Besserung in Sachen DVO erhoffen? Wohl kaum, solange die Hauptbremse unser zuständiger Bundesrat ist: [«FDP steht der Schweiz näher»](#) (Zürcher Landzeitung) und: [Das neue deutsche Kabinett als Chance](#) (NZZ).
- Die neue Regierung möchte in Deutschland das Nachtflugverbot aufweichen, damit ihre Fluggesellschaften Lufthansa und Swiss besser rentieren. Und wie steht es mit dem Nachtflugverbot für deutsche Flugzeuge über Süddeutschland? Im Herbst 2009 werden die Lärmberechnungen für Süddeutschland vorliegen. Wir sind gespannt, was die Schweiz daraus macht: [Neue Verhandlungen mit Berlin zu Fluglärm und Steuerflucht](#) (swissinfo).
- Kommt Sicherheit wirklich immer zuerst? Oder nur dann, wenn es ein Vorwand ist, die Kapazität zu steigern oder den gekröpften Nordanflug (GNA) zu verhindern (übermüdete Piloten können die anstrengende Kurve nicht mehr fliegen). Vielleicht schaffen die Piloten den GNA mit mehr Ruhezeit? [Flughafen Zürich verbietet Demonstration von Schweizer Piloten](#) (TA).
- Ganz besonders toll wäre es, wenn diese Lösung mit den geltenden Gesetzen und dem gesunden Menschenverstand im Einklang wäre: [«Wir müssen für den Lärmstreit im nächsten Jahr eine Lösung finden»](#) (Sonntag).
- **Zufälle gibt es, man glaubt es kaum.** Oder doch eiskalte Berechnung? [Südanflug-Urteil in Sichtweite](#) (ZSZ).
- Ein Abstimmungsverbot über eine allfällige Pistenverlängerung beschränkt den Flughafen nicht. Unser Gegenvorschlag (konstruktives Referendum) hingegen schon, er nützt der Bevölkerung in **allen** Himmelsrichtungen. Er schadet aber nicht dem Flughafen, sondern höchstens der Gewinnmaximierung ausländischer Fluggesellschaften wie dem Lufthansakonzern. Dass die Luftfahrtlobby das Referendum ablehnen würde, war uns klar. Erstaunt hat uns hingegen, dass es auch die Bürgerorganisationen in den anderen Himmelsrichtungen ablehnen. Grund: Das Referendum schränkt den Flughafen zu sehr ein... Also kämpft man zusammen mit der Luftfahrtlobby dafür, dass unser Referendum für ungültig erklärt wird: [Gegenvorschlag zu Pistenausbau-Verbot ungültig](#) (ZOL).
- Wir haben mit einem Kraftakt das konstruktive Referendum gegen die Behördeninitiative 2 (Pistenstopp) eingereicht. Jetzt sollen ihm die Zähne gezogen werden. Wenn wir uns dagegen wehren, dann verzögert es die Abstimmung, wenn nicht, dann hätten wir es auch gleich bleiben lassen können. Da ertragen wir doch lieber den grotesken Vorwurf der anderen Himmelsrichtungen, der da lautet: *Wenn der VFSN sein Referendum nicht zurückzieht, verhindert er, dass "über den Unsinn eines Pistenausbaus abgestimmt werden darf"*. Zur Erinnerung, die Behördeninitiative 2 hat ein **einziges Ziel: Dass über eine allfällige Pistenverlängerung eben nicht abgestimmt werden darf**. Auch dann nicht, wenn sie die Bevölkerung massiv entlasten würde und das Flughafenproblem dadurch gelöst werden könnte: [Flughafen: Urnengang erst 2011?](#) (TA).

Verein «Flugschneise Süd – **NEIN**»

Postfach 299 ▪ 8121 Benglen ▪ www.vfsn.ch ▪ PC 87-313604-9

Für Sicherheit und Lebensqualität in unserer Region

- Am 09.11.2009 soll unser Referendum im Kantonsrat behandelt werden. Wir sind gespannt: [Referendum im Kantonsrat](#) (VFSN).
- Nicht nur die Bürgerorganisationen im Norden und Osten resignieren, auch der "Verein Gekröpfter Nordanflug Nein" kann die Bevölkerung nicht mehr mobilisieren. Bleibt nur noch der Süden... [Beyeler wird beim Fluglärm laut](#) (AZ).
- Es ist noch keine vier Monate her, dass ein VFSN-Mitglied von Unique folgende Mail bekommen hat: *"Es ist überhaupt noch nicht sicher, ob Singapore Airlines dereinst für ihre Verbindung von und nach Zürich den Airbus A380 einsetzen wird. Die Journalisten von 20 Minuten, wo heute ein grosser Artikel stand, hat sich da ein wenig weit aus dem Fenster gelehnt und nur Spekulationen wiedergegeben."* Und jetzt ist der A380 schon so gut wie da: [Mega-Jumbo im Sinkflug vor Zürich](#) (SF Tagesschau).
- Gemäss Angaben des Herstellers ist der A 380 extrem leise. Ist dem wirklich so? [A380: Flüsternder Riese oder Höllenmaschine?](#) (VFSN).
- Die Lärmgebühren am Flughafen Zürich greifen nicht mehr. Allerdings ist die Frage erlaubt, warum ein lautes Flugzeug, welches beim Nordanflug auf den letzten 6 km niemanden stört, mehr bezahlen muss als ein etwas weniger lautes, welches bei einem Südanflug auf den letzten 6 km 30'000 Menschen nervt. Warum keine routenabhängige Lärmgebühr einführen, statt sich über Lärmklassen zu streiten? [Bald höhere Fluglärmgebühren in Zürich?](#) (20min).
- Unique tanzt nach der Pfeife der deutschen Lufthansa und fordert im SIL Südstarts gerade aus - damit Kapazität und Profit maximiert werden kann. Die betroffene Bevölkerung scheint für die Unique-Manager offensichtlich von nicht Relevanz zu sein, was nicht verwunderlich ist. Schon vor Jahren wurden wir vom BAZL als Kollateralschaden bezeichnet: [Flughafen favorisiert «J optimiert»](#) (ZOL)

Vor 5 Jahren...

- Damals wie heute: Da zieht man freiwillig in eine Region, wo es Fluglärm gibt, weil man am Flughafen arbeitet - und mit dem am Flughafen verdienten Geld wird dann eine teure Kampagne finanziert um den selbst verursachten Lärm abzuschieben. Selbstverständlich ist man auch gegen jegliche Beschränkung des Flugverkehrs und lehnt deshalb unser Referendum ab. Unfairer geht es nicht und ging es schon vor 5 Jahren nicht: Kampagne IG Nord: Fluglärm fair verteilen: [Die Kriegskasse ist gefüllt!](#) (Kommentar VFSN).
- Wo ist der Widerstand geblieben? [Stadtrat bekräftigt Widerstand](#) (TA).
- Schon immer ging man mit aller Härte des (Un)Gesetzes gegen die verhassten Fluglärmgegner vor: [«Stablampensünder» haben nichts Unrechtes getan](#) (TA).
- Pünktlich zum Jahrestag (wegen der zu kurzen Ostpiste): [Mehr Südanflüge ab 31. Oktober](#) (TA).

Neu im Web

- [leiser - umweltfreundlicher - sicherer](#) (green approach)

Neu auf der Website des VFSN

- [VFSN-info Nr. 12](#)

Ausblick und Anlässe:

- 01.11.2009 [Mahnwache am Flughafen](#)
- 09.11.2009 [VFSN-Referendum im Kantonsrat](#)
- 06.12.2009 [Samichlaus-Mahnwache am Flughafen](#)

Monatsrückblick November 2009

Liebe Mitglieder

Dank den gemeinsamen Lärmberechnungen ist es jetzt bewiesen: Süddeutschland hat auch nach deutschem Gesetz keinen Fluglärm, der viel zitierte Schwarzwaldtourismus ist in keiner Weise betroffen. Peinlich für die Scharfmacher in Süddeutschland. Was diese jedoch nicht daran hindert die Fakten weiterhin in den Wind zu schlagen. Den ersten Preis hat aber Landrat Frank Hämmerle gewonnen, der auf seine Qualitäten als Flugabwehroffizier hinwies.

Die wichtigsten News

- Nach über sechs Jahren ist es jetzt endlich amtlich bestätigt: Deutschland hat keinen Fluglärm im Sinne des Gesetzes, der viel bemühte Tourismus ist nicht betroffen. Das Resultat überrascht nicht, es ist aber nach wie vor unerklärlich, warum Bundesrat Leuenberger diese in der Schweiz allgemein bekannten Fakten nicht schon bei den Verhandlungen zum Staatsvertrag ins Spiel brachte: [Gemeinsame Lärmanalyse zum Flughafen Zürich: Ergebnisse liegen vor](#) (BAZL).
Neu sind die Argumente nicht. Neu ist nur, dass jetzt alle wissen, was wir schon immer wussten: [Neue Argumente im Fluglärmstreit](#) (TA).
Über die Konsequenzen der Lärmberechnungen sind sich immerhin alle einig: [Die Südanflüge auf Klotten müssen weg](#) (NZZaS).
Die Meinung diverser Leserbriefschreiber: [Anflüge aus dem Norden sollen Süd- und Ostanflüge ersetzen](#) (Leserbriefe TA), [6 Jahre Tatenlosigkeit sind genug Leserbriefe](#) (NZZ) und: [Für Rechtsstaat nicht tolerierbar](#) (Leserbrief SZS).
- Es ist kaum zu glauben. Den Süddeutschen Politikern wird bewiesen, dass ihre Behauptungen schlicht falsch sind und als Konsequenz verlangen sie, dass die DVO noch verschärft wird. Wir sind gespannt, wie lange die Begeisterung anhalten wird: [Alle sind begeistert](#) (Schwarzwälder-Bote).
Wir hoffen, dass der neue deutsche Aussenminister nicht nur verkündet, dass insgesamt weniger Menschen mit Fluglärm belastet werden sollen, sondern auch die nötigen Massnahmen ergreift: [Ton soll ändern, Probleme bleiben](#) (20min).
Obwohl Süddeutschland keinen Fluglärm hat, helfen nachts (Süddeutschland kann seit der Einführung der DVO nachts gar keinen Fluglärm mehr haben) angeblich auch Ohrenstöpsel nicht. Bei dieser "Bedrohungslage" hilft wohl wirklich nur noch ein Hinweis auf die Fähigkeiten als Flugabwehroffizier: [Scharfe Geschütze im Fluglärmstreit](#) (Stuttgarter Nachrichten).
- Pünktlich zum Jahrestag deckte Unique die Karten auf und forderte schamlos Südstarts geradeaus zwecks Kapazitätssteigerung, eine offene Kriegserklärung an die Bevölkerung: [Medienmitteilung zum 6. Jahrestag](#) (VFSN).
Die DVO muss für Unique ein Geschenk des Himmels gewesen sein. Endlich konnte man die Südanflüge einführen und seine Hände in Unschuld waschen, bzw. sich hinter der DVO verstecken. Die Zeiten sind vorbei, es ist offensichtlich: [Unique spricht mit gespaltener Zunge!](#) (VFSN).
Sollen wir uns darüber freuen, dass der Regierungsrat sich gegen Südstarts den ganzen Tag und zu Hauptverkehrszeiten ausspricht oder darüber ärgern, dass er sie nicht grundsätzlich ablehnt? [Regierungsrat nimmt Stellung zum Entwurf des SIL-Schlussberichts Flughafen Zürich](#) (RR).
- Einmal mehr muss das Bundesverwaltungsgericht zurückkriechen: [Option Pistenverlängerung bleibt erhalten](#) (NZZ).
- Die Prognose, die der VFSN schon im Juni gestellt hat, erwies sich als richtig: [ZFI durchbricht die Limite](#) (ZOL).
Die einzige Reaktion des Regierungsrates war, dass er ankündigte, nicht reagieren zu wollen: [Zürcher Fluglärm-Index 2008 erneut angestiegen - Massnahmenkonzept liegt vor](#) (RR).
Mit Südstarts geradeaus über dichtest besiedeltes Gebiet löst man das Problem mit 100% Sicherheit nicht: [Medienmitteilung Überschreitung des ZFI](#) (VFSN).
Reaktionen auf die regierungsrätlichen "Massnahmen": [Parteien wollen Nachtruhesperre](#) (ZOL).
Man könnte sehr wohl etwas tun: [Massnahmen für nachhaltigen ZFI](#) (VFSN), denn: [Lösungen liegen bereit](#) (ZOL) und es gibt: [Rezepte zur Senkung des ZFI](#) (NZZ).
- Schock, der A380 kann nur über Süden landen: [A380 soll von Süden her landen](#) (ZOL).
Keine Angst, das ist keine offizielle Meldung, sondern Wunschdenken des BFO, eine "News", in der Fakten nur in homöopathischen Dosen enthalten sind: [Gezielte Fehlinformation durch den BFO](#) (VFSN).
Auch Unique dementiert die haltlose Behauptung: [Das Riesenflugzeug kommt](#) (TA).

Verein «Flugschneise Süd – **NEIN**»

Postfach 299 ▪ 8121 Benglen ▪ www.vfsn.ch ▪ PC 87-313604-9

Für Sicherheit und Lebensqualität in unserer Region

- Jetzt bekommen wir sicher wieder Prügel aus allen Himmelsrichtungen, weil wir es sind, die angeblich die Abstimmung über eine Pistenfairlängerung verhindern. Das ist gleich mehrfach falsch: Es wird **NICHT** über eine Pistenverlängerung abgestimmt, sondern nur darüber, dass man allenfalls eben **NICHT** darüber abstimmen darf: [Pistenbauverbot wohl erst 2011 an der Urne](#) (NZZ).
Unser erklärtes Ziel: "Möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belasten", wird mit einem isolierten Pistenstopp nicht erreicht, also kämpfen wir für unser Referendum: [Referendum mit Gegenvorschlag ist rechtsgültig](#) (VFSN).
Wenn die Flughafenturbos und die Fairteiler gegen uns stimmen, wird es hart. Offensichtlich hatte man Angst, das Volk darüber entscheiden zu lassen, sonst hätte man unser Referendum nicht für ungültig erklären müssen: [Gegenvorschlag zu Pistenausbau-Verbot abgelehnt](#) (NZZ). Es ist reine Heuchelei, uns vorzuwerfen, wir würden einen Volksentscheid verzögern. Der Kantonsrat hätte unserem Referendum ganz einfach für gültig erklären können: [Referendum teilweise für ungültig erklärt](#) (VFSN).
- Die öffentlichen Verhandlungen sind überflüssig, es gibt nichts, was in den letzten bald 7 Jahren nicht schon gesagt/geschrieben wurde. Gefordert wurden diese Verhandlungen nur von den deutschen Gemeinden Hohentengen und Klettgau. Damit wurde das Verfahren um weitere 9 Monate verzögert: [Öffentliche Verhandlungen Flughafen Zürich](#) (VFSN).
Eigentlich sollte man uns doch kennen: Wir schlagen nur mit harten Fakten um uns, sonst sind wir friedlich, wir haben auch keinen schwarzen Block, wozu also die Sicherheitsmassnahmen? [Scharf bewachte Zürcher Flughafen-Plädoyers vor Berner Richtern](#) (NZZ).
Der Flughafen musste an dieser Anhörung ziemlich unten durch: [Flughafen Zürich am Pranger](#) (NZZ).

Vor 5 Jahren...

- Alles Gas geben nützt nichts, wenn von höchster Stelle alles abgewürgt wird: [Unique gibt Gas beim gekröpften Nordanflug](#) (NZZ)
- Bundesrat Leuenberger mit einer mit "Fairflug" fast identischen Idee. Fluglärm zu verteilen war schon immer sein Traum: [Fluglärmstreit: Leuenberger lädt Deutsche ein](#) (SZ)
- Auch daraus wurde nichts: [Flughafen-Betriebskonzept bis Ende 2007](#) (TA)
Mit 2500 Schneisern sind wir nach Bern gefahren, um Bundesrat Leuenberger ein passendes Geschenk zu überreichen: [Unter den Lauben sah man gelb](#) (NZZ)
- Egal, wie schlecht die Lösung des Fluglärmproblems auch sein mag, einzige Bedingung ist, dass Südanflüge auf alle Fälle bestehen bleiben: [Gemeindebehörden im Osten wollen Fluglärm-«Fairteilung»](#) (NZZ)

Ausblick und Anlässe:

- 06.12.2009 [Mahnwache am Flughafen](#)
- 03.01.2010 [Mahnwache am Flughafen](#)

Monatsrückblick Dezember 2009

Liebe Mitglieder

Wenn es nicht so beschämend wäre, ginge es glatt als Witz des Jahres durch: Das Bundesverwaltungsgericht (BVG) lehnt im August unsere Beschwerde betreffend Gekröpften Nordanflug (GNA) ab. Begründung: Der GNA ist nicht nötig, es gibt ja als Alternative die Südanflüge. Ein paar Monate später erklärt das gleiche BVG die Südanflüge für zulässig. Begründung: Es gibt keine Alternative.

Die wichtigsten News

- Die entscheidende Frage der öffentlichen Anhörung: [Wie wichtig sind die Südanflüge?](#) (NZZ). In seinem Plädoyer hat der VFSN belegt, dass sie ziemlich unwichtig sind, bestenfalls während 8 Tagen im Jahr allenfalls notwendig wären. Leider haben die Richter weder richtig zugehört noch es für nötig gehalten, ein Protokoll zu erstellen: [Öffentliche Verhandlung in Bern: Plädoyer des VFSN](#) (VFSN). Nicht nur der VFSN befürchtet, dass das Urteil längst geschrieben ist, dass es eine reine Machtdemonstration war, alle Beschwerdegegner (nach zeitraubender Vorbereitungsarbeit) nach Bern zu zitieren: [Eine richterliche Farce](#) (Leserbrief ZSZ).
- Der Kantonsrat hat wichtige Teile unseres Referendums für ungültig erklärt. Uns bleibt nur noch der Gang vors Bundesgericht: [Pisten-Referendum geht bachab nach Lausanne](#) (NZZ).
- Wer keine Fakten hat, der versucht es eben mit gezielten Unwahrheiten. Etwas unbedarft, es ausgerechnet mit dermassen klaren Fakten zu machen: [Erneut gezielte Falschinformation durch BFO](#) (VFSN).
- Das im Artikel angesprochene Verhandlungsziel entspräche dem unglückseligen Staatsvertrag. Unendlich glücklich damit wäre natürlich unser Lieblingsbundesrat, auch die Bosse der Flughafen Zürich AG könnten gut damit leben. Dass das dicht besiedelste Gebiet jedes Wochenende immer noch um 6 Uhr Tagwache hätte, interessiert natürlich nicht: [Morgens wieder von Norden?](#) (NZZ).
- Zuerst liest man dies: [Wie wichtig sind die Südanflüge?](#) (NZZ). Und dann das: [Morgens wieder von Norden?](#) (NZZ). Und fragt sich anschliessend, ja was gilt denn jetzt: [Ist die Piste 28 sicher oder nicht?](#) (Leserbrief NZZ).
- In Schweden kein Problem, in der Schweiz unmöglich: [Schweden landen im Segelflug](#) (Spiegel).
- Durch die extreme, alle Fakten verleugnende Haltung einiger süddeutscher Politiker, bekommt die ganze Region einen schlechten Ruf. Zu Unrecht, es geht auch anders: [Unternehmer kritisieren Landkreise](#) (DVZ). Was Landrat Bollacher nicht daran hindert, mit einer in höchster Eile zusammengeschusterten Studie erneut Öl ins Feuer zu giessen. Wenn die Argumente dieser Studie auf den Flughafen Stuttgart (liegt im gleichen Bundesland wie Waldshut) angewendet würden, müsste man diesen schliessen (wie alle anderen Flughäfen in Deutschland auch): Weniger Flüge statt mehr: [Waldshut heizt den Fluglärmstreit an](#) (TA). Auch diverse Leserbriefschreiber zeigen sich befremdet über das Verhalten von Herrn Bollacher: [18'800 deutsche Grenzgänger](#) (Leserbriefe TA).
- Ein Glanzstück der besonderen Art ist dem BAZL gelungen: Alle kapazitätssteigernden Features der ursprünglich 19 Varianten wurden in 3 Varianten verpackt und alle 3 Varianten werden jetzt ins Objektblatt SIL übernommen. Das Ganze verkauft man der Bevölkerung auch noch als Planungssicherheit. Korrekt ausgedrückt heisst das allerdings: Der Flughafen hat die Sicherheit, dass er fliegen kann wo und wie immer er will, ohne auf die lästige Bevölkerung Rücksicht nehmen zu müssen. Diese Sicherheitsgarantien hätte man dem Flughafen schon vor Jahren auch ohne das SIL-Theater abgeben können und hätte so eine Menge Steuergelder gespart: [SIL-Prozess Flughafen Zürich: alle drei Betriebsvarianten bilden Basis für Objektblatt](#) (BAZL). Die Medienmitteilung des VFSN: [Ende eines Lügenmarathons](#) (VFSN). Wir fragen uns, was in dieser einseitigen Angelegenheit ausgeglichen sein soll: [Der Bund sucht am Flughafen den Ausgleich](#) (NZZ). Und eine ganz optimistische Meinung, auch das tut zur Abwechslung gut: [Südschneise: Bald Ruhe am Morgen?](#) (20min).

- Das BVG hat sein Urteil über die Zulässigkeit bekannt gegeben: [Ost- und Südanflüge auf den Flughafen Zürich sind zulässig](#) (NZZ).
In nur 5 Arbeitstagen nach der öffentlichen Anhörung wurde das 434 Seiten dicke Urteil auf wundersame Weise erstellt: Bundesverwaltungsgericht: [Südanflüge sind zulässig](#) (VFSN).
Ungläubiges Kopfschütteln bis Wut über dieses Urteil auch in diversen Leserbriefen: [Ost- und Südanflüge sind zulässig](#) (Leserbriefe NZZ/TA).
Wir wollten wissen, wer die Richter sind, die dieses Urteil gefällt haben und haben zusätzlich noch ein paar Hintergrundinfos über das BVG zusammengestellt. Obwohl wir ausschliesslich öffentlich verfügbare Information verwendet haben, hatte das BVG ein Problem damit: Der VFSN bekam einen eingeschriebenen Brief mit der Bitte, den Beitrag vom Netz zu nehmen. Hat man Probleme, zu diesem Urteil und dessen Erarbeitung, zu stehen? [Wer sind die Richter, die Südanflüge für zulässig beurteilen? - Ergänzt 28.12.09](#) (VFSN).
- Und zum Jahresabschluss die übliche "Erfolgsmeldung" vom "Wirtschaftsmotor" Luftfahrtindustrie, der auch dieses Jahr fleissig Milliarden von Steuergeldern vernichtet hat. Für 2010 sieht es nicht besser aus. Fragt sich, ob 2011 die alte Mär vom Wirtschaftsmotor immer noch geglaubt wird: [IATA rechnet 2010 mit höheren Verlusten](#) (aero).

Vor 5 Jahren...

- Bundesrat Leuenberger schrieb einen Leserbrief: [Leuenbergers mediale Gegenkampagne](#) (NZZ).
- Auch wenn es Bundesrat Leuenberger nicht wahrhaben will. Auch mit Staatsvertrag wäre es zu Südanflügen gekommen: [Der VFSN wehrt sich gegen die Vorwürfe von Bundesrat Leuenberger](#) (VFSN).
- Etwas unternehmen wäre besser, als sich Sorgen machen: [«Das Anflugregime macht mir grosse Sorgen»](#) (Swiss).
- Gemäss Bundesrat Leuenberger standen "Sondierungsgespräche" unmittelbar bevor. Wahrscheinlich hat er bewusst dort gebohrt, wo er garantiert nie Oel finden wird: [Neue Gespräche um Anflugregime](#) (eBund).
- Auch daraus ist ganz offensichtlich immer noch nichts geworden: [Neuer Anlauf im Streit um Kloten notwendig](#) (NZZ).

Ausblick und Anlässe:

- 07.02.2009 [Mahnwache am Flughafen](#)
- 07.03.2009 [Mahnwache am Flughafen](#)