

Adrian Schoop
8044 Gockhausen

Gockhausen, 10.8.07

1/8 (per dato z.T. aktualisiert)

44 Fragen zum staatlich verordneten Fluglärm-Terror

Bundesrat Leuenberger war bereits als Zürcher Regierungsrat bestens informiert über das Abstimmungsresultat vom 25.6.1995 welches sich auf gesamthaft 255'000 Flugbewegungen stützte, wie über den noch heute gültigen behörde-verbindlichen Kantonalen Richtplan, welcher keine Flugschneise Süd vorsieht. Als Bundesrat hat er mit seinem fragwürdigen Notrecht und durch Entzug der aufschiebenden Wirkung derer Beschwerden, die Einwohner der bevölkerungsreichsten Region unseres Landes in nie zuvor gekanntem Mass kantonsübergreifend gegeneinander aufgebracht. **Durch das bewusste Verschleppen des Verfahrens ist auch heute – nach 3 1/2 Jahren - keine Lösung in Sicht.** Dies wird durch alle von der Südschneise Betroffenen, welchen von unserem Staat gewaltige Einbussen an Lebensqualität und Privatvermögen auferzungen werden, zu Recht nicht goutiert.

Unser Flughafen wurde vor bald 60 Jahren entsprechend den meteorologischen und topografischen Möglichkeiten erstellt. Entsprechend erfolgte die Besiedelung der Region und entsprechend entwickelten sich die **Bauzonen und die Landpreise**. Gesetze haben diese Situation festgenagelt. Die 5. Ausbautappe wurde vom Volk nur bewilligt, weil es die wahren Absichten von Swissair und Unique nicht kannte und mit falschen Zahlen irreführt worden ist. Entsprechend der zwischenzeitlichen Entwicklung ist es heute schlichtweg unmöglich, diesen Flughafen um 180° drehen zu wollen.

Ich wie tausende von Mitbetroffenen sind **über die heutige Situation sehr besorgt** und ich erlaube mir, Ihnen 44 Fragen vorzulegen, um damit auf die vielschichtigen und vor allem menschlichen Aspekte des Problems hinzuweisen. Ich hoffe sehr, dass Sie bereit sind, diese Fragen zu studieren und gegenüber den zig-tausend Betroffenen glaubhaft zu beantworten bzw. zu vertreten:

1. Haben Sie persönlich die Situation an einem **Samstag- oder Sonntagmorgen oder einem deutschen Feiertag** in einem der betroffenen Orte, z.B. in Gockhausen ab 0600 h miterlebt? Seit dem 30.10.2003, in der Ruhezeit ca. 50-60 Flugbewegungen auf illegaler Flugroute alle 2,5 Minuten in nur 250 m Höhe mit 80-88 dB pro Flugzeug während 3 Stunden? wobei die Wahrnehmung einer wachen, stehenden Person im Freien nicht mit jener, einer aus dem Schlaf gerissenen verglichen werden kann.

2. Haben Sie bei meteorologischem oder technischem **Ungenügen der Ostpiste** in Gockhausen je einen Abend erlebt mit den zusätzlichen Anflügen, wiederum in illegaler Flugschneise, in gleicher Lautstärke ab ca. 2000 h bis teilweise 0030 h? Schulkindern bleibt damit oft **eine Schlafpause von ganzen 5,5 Stunden**. Die PISA-Studie lässt grüssen! Ein sommerlicher Grillabend im Garten oder auf der Terrasse ist nicht mehr geniessbar und schlafen bei offenem Fenster undenkbar.

3. Haben Sie Kenntnis von den zahlreichen überzeugenden **medizinischen Gutachten** betr. den nachweisbaren Langzeitschäden an Bewohnern vieler Flugschneisen, wie z.B. in Heathrow, Amsterdam, Hamburg, Frankfurt, München und Wien?

4. Eine Aerztin aus Gockhausen beschreibt die Auswirkungen auf Betroffene: „... die Flugsituation (in Gockhausen) kann auf die Dauer traumatisierend wirken.... man kann diese Entwicklung vergleichen mit **chronisch misshandelten oder missbrauchten Menschen....**, unmittelbar reagiert man mit Nervosität, Angst, Reizbarkeit, Aggressivität, hört Flugzeuge wenn noch gar keine da sind, zittert aus lauter Belastung, hat Konzentrationsstörungen, Alpträume, vermehrt Schlafstörungen.... Es gibt keine

Gewöhnung, sondern eher eine Chronifizierung...“ Dies mutet uns der Staat unter Zuhilfenahme illegaler Mittel zu! Sind Sie damit einverstanden?

5. Seit der Installation des ILS der Ostpiste werden rücksichtslos und menschenverachtend noch grössere Teile des Kantons Zürich durch Tiefflüge mit einem **Lärmteppich** belegt, obschon der **GNA (gekröpfter Nord-Anflug)** gemäss ausgewiesenen technischen Fachleuten und Piloten, welche den GNA in den vergangenen Jahren wiederholt geflogen sind, innert kürzester Zeit und mit minimalem Kostenaufwand installiert werden könnte. Ueber 95 % aller in Kloten verkehrenden Verkehrsflugzeuge sind dafür bereits ausgerüstet. Das notwendige RNP-System steht bereits in zahlreichen Flughäfen in den USA, Kanada, Australien, Neuseeland, Deutschland, Oesterreich, Schweden und China unter teils weit schwierigeren topografischen und klimatischen Bedingungen im Einsatz, ist erprobt und wird durch die renommiertesten Fachorganisationen wie ERA, AEA, IACA, IATA und FAA dringend empfohlen.

6. Jeder Südanflug über stark bewohntem Gebiet erfordert gegenüber dem GNA über nur gering bewohntem Gebiet einen **Umweg von 70 km**. Dabei werden pro Flugzeug unnötigerweise ca. 875 Liter Kerosin in niedriger Höhe (unter 900 m) verbrannt. Bei 25 Flugzeugen **pro Stunde entspricht dies 21'875 Liter Kerosin – entsprechend dem Verbrauch von 875 Lastwagen auf 100 Km** - und dies in einem Gebiet, in welchem sich nach geltendem Recht keine Flugschneise befinden darf! Gemäss der Zürcher Baudirektion entstehen in den An- und Abflugschneisen pro Jahr mindestens 9 Tonnen krebserregender Feinstaub und damit sind gesundheitliche Schäden bei Tausenden von Menschen vorausgeplant. Sind Sie damit einverstanden?

7. **Mittelgrosse und grosse alpenüberquerende Flugzeuge aus dem Süden Europas können in Kloten nicht direkt via Südschneise landen, da die Strecke für einen konstanten Sinkflug zu kurz ist.** Demzufolge müssen diese über dem Zürichsee oder dem Zürcher Oberland vorerst einen 360°-loop drehen um sodann über den „Stadlerberg des Südens“ (Pfannenstil) in geringer Höhe in die Südschneise einzuschwenken – alles für viele Betroffene mit zweimaligem provokativem Lärm während den Ruhezeiten, entsprechender Umweltverschmutzung über ausgedehnten Erholungszonen und erhöhtem Unfallrisiko über einem der am dichtesten bevölkerten Wohngebiete. Wer kann solchen Unsinn gutheissen und wer übernimmt die Verantwortung?

8. Trotz Erkenntnis, dass die **Fliegerei zu den grössten Co2-Produzenten** gehört, erlauben wir uns - trotz den schönen Worten Bundesrat Leuenbergers in Nairobi und Paris - den Luxus (im Gegensatz zu Frankreich), das Kerosin immer noch nicht zu besteuern. Sind Sie damit einverstanden?

9. Können Sie verantworten, dass eine Flugschneise **bei Vorhandensein anderer Möglichkeiten unter Missachtung einer Vielzahl gesetzlicher Vorschriften ausgerechnet über eines der am dichtesten besiedelten Gebiete der Schweiz installiert wird**, dies bei voller Kenntnis des statistisch erhärteten **grössten Unfallrisikos in den letzten 6 km vor dem Pistenbeginn**? Nehmen Sie sich bitte die Mühe und erleben sie das beängstigende Gefühl, wenn alle 2,5 Minuten ein Flugzeug in nur 250 m Höhe mit ohrenbetäubendem Krach direkt über „Ihr“ Wohnhaus fliegt - dort, wo Sie niemals mit einer Flugschneise rechnen mussten! Leider wohnen in Schwamendingen grösstenteils nur Mieter und viele Ausländer welche sich nicht getrauen zu reklamieren. – In der Flugschneise Süd leben mehr Menschen als in jedem unserer 18 kleinsten Kantone. Letztere werden im Bundeshaus angehört – wir nicht!

10. Hat nicht **das Baden-Württembergische Verwaltungs-Gericht erklärt, dass die Lösung des Fluglärm-Problems eine rein schweizerische Aufgabe** sei? Nachdem der GNA ausschliesslich schweizerisches Hoheitsgebiet beansprucht, keine Atomkraftwerke direkt überfliegt, und alle flugrechtlich massgebenden Grenzabstände eingehalten werden, besteht kein Grund sich durch Deutschland weiterhin erpressen zu lassen. **Vom Klotener Fluglärm sind mit über 50 dB in Deutschland lediglich 744, in der Schweiz jedoch**

210'841 Personen, d.h. auf 21,6 x grösserer Fläche 283,3 x mehr Personen betroffen! Auf was warten wir noch?

3/8

11. Haben Sie sich je überlegt, welche gesetzlichen Grundlagen dem heutigen Fluglärm-Konzept zugrunde liegen? Sind Sie sich bewusst, dass **durch Bund und Kanton Zürich minimal die folgenden gültigen Gesetzesrichtlinien verletzt bzw. missachtet** werden?

- Nichtbeachtung der Grundlagen der Kantonalen Abstimmung vom 25.6.95: als Ziel wurden 255'000 Flugbewegungen vorgegaukelt,
- Kantonaler „behördenverbindlicher“ Richtplan,
- Raumplanungs-Gesetz,
- Luftreinhalte-Verordnung,
- Umweltschutz-Gesetz,
- Verfassungsartikel über Schutz vor Willkür und Wahrung von Treu und Glauben,
- Verfassungsartikel über Gewährleistung von Eigentum und Entschädigung von Enteignungen und Eigentumsbeschränkungen.

12. Wir leben in der wohl hochgelobtesten Demokratie der Welt, einem so genannten Rechtsstaat. In einem **Rechtsstaat** gilt bekanntlich das „**Verbot der Rechtsverweigerung**“, dh. die Gerichte sind verpflichtet, allfällige Rechtslücken selbst zu füllen. Offenbar nicht so in der Schweiz – hier gilt seit 1440 Tagen (10.8.07) Rechtsverweigerung! Sind Sie damit einverstanden?

13. Sind Sie sich bewusst, dass ca. **80 % des Flugverkehrs durch Touristen** und nicht durch Geschäftsreisende und ein Grossteil des Verkehrs durch **Transitreisende ohne wirtschaftliche Gewinnschöpfung** für die Schweiz und ohne Beteiligung an den Kosten für Umweltverschmutzung, Lärmschädigungen, zusätzlichem Isolationsaufwand, Kerosin-Besteuerung, und zudem zu vielfach nicht kostendeckenden Billigstarifen, mit denen kein anderes Verkehrsmittel konkurrieren kann, erbracht werden? Gemäss aktuellen Zahlen **beruhen 97 % des Wachstums der Swiss auf dem zunehmenden Transitverkehr!**

14. Bei 10-stündigen Interkontinental-Flügen, welche ohnehin über eine Nacht hinaus dauern, darf es doch keine Rolle spielen, wenn mit einer **Reisezeitverlängerung von lediglich 1,5 Stunden** in Frankfurt, München, Rotterdam, Malpensa oder Paris umgestiegen werden muss, und dadurch gewaltige Schäden an Gesundheit und Privatvermögen verhindert werden können? Diese Hubs liegen, nicht wie Kloten, meist weit ausserhalb der Grossstädte und sind für den Umsteigeverkehr bestens geeignet.

15. Stört Sie nicht, dass die ab Kloten fliegenden Airlines, allen voran Lufthansa und Swiss, zunehmend im eigenen Interesse Werbung mit Billigstarifen für Einkaufsbummel in ausländischen Metropolen verbreiten und damit **unserer eigenen Wirtschaft direkten Schaden zufügen?**

16. Ist Ihnen bekannt, dass es in Europa Länder gibt, welche **ohne Hub ein grösseres Wirtschaftswachstum** erzielt haben (z.B. Finnland, Schweden, Norwegen, Irland)? Das 8,5 x grössere Deutschland verfügt über 2 Hubs, das über 7 x grössere Italien über 2 und das 13 x grössere Frankreich gar nur über einen Hub. Wichtige Industriestädte, Bankenstandorte und Touristik-Zentren wie Berlin, Köln, Brüssel, Marseille, Lyon, Bordeaux, Birmingham etc. tätigen erfolgreiche Geschäfte ohne eigene Hubs. Länder wie Finnland, Schweden, Norwegen oder Portugal, etc. arbeiten erfolgreich in Amerika und Asien auch ohne die Bequemlichkeit eines eigenen Hub. Die Distanz zum nächsten Hub ist somit nicht allein verantwortlich für den wirtschaftlichen Erfolg eines Landes oder einer Region.

17. Ist Ihnen bewusst, dass der Flughafen Kloten auch ohne Hub-Funktion wie in früheren Zeiten alle wesentlichsten interkontinentalen Direktverbindungen anbieten kann und dass ohne weiteren Ausbau kein einziger Arbeitsplatz verloren geht? **Die skandalöse stetige Verunsicherung der Bevölkerung durch Androhung von Arbeitsplatz-Verlusten betrifft nur Arbeitsplätze, welche noch gar nicht geschaffen sind!** Warum sollen bei

gleicher Anzahl Flugbewegungen und gleicher Konjunkturlage Arbeitslose geschaffen werden?

4/8

18. Seit dem Zusammenbruch der Swissair haben in Kloten die **Linien- und Charterflüge um ca. 23 % abgenommen. In derselben Zeit hat die Zahl der Erwerbstätigen im Raum Zürich um ca. 10 % und das BIP um ca. 12 % zugenommen.** Die Wirtschaft boomt und trotzdem ist die Zahl der Frachtflüge eingebrochen. Ist die Behauptung, dass die Zürcher Wirtschaft im wesentlichen vom weiteren Ausbau des Flughafens abhängig sei (2006 rund 260'000 Bewegungen) unter diesen Umständen nicht absurd?

19. Trotz gesamthaft weniger Flugbewegungen haben die **Billig-Airlines** 2006 in Kloten einen Zuwachs um 42,4 % verzeichnet. Bei derartigem Wachstum werden auch die durch Bund und Kanton prognostizierten 450'000 Bewegungen bald nicht mehr ausreichen. Können Sie dieses Wachstum mit seinen voraussehbaren Immissionen verantworten?

20. Ist es zu rechtfertigen, dass die **Privatfliegerei**, welche mit durchschnittlich lediglich 1,3 Passagieren pro Flugzeug die Verkehrskapazität genau so stark belastet wie ein Jet mit hunderten von Passagieren, und 2006 einen Aufschwung um ca. 30,6 % erlebte, derart viel Bewegungskapazität beanspruchen soll?

21. Der **Transitverkehr** erreichte 2006 einen Zuwachs von 15,7 % und sein Anteil an Passagieren ist auf immense 31,9 % gestiegen. Dieser Verkehr bringt weder dem Kanton noch unserem Land einen wirtschaftlichen Mehrwert und Nutzniesser sind meist nur ausländische Fluggesellschaften. Einverstanden?

22. Die „Swiss“ behauptet, dass sie mit einer Nachtflugsperre von 9 Stunden eine grosse Zahl von Arbeitsplätzen abbauen müsste. Das „Weltoffene Zürich“ behauptet, dass bei täglich 20 Flügen nach und von London bei verlängerter Nachtflugsperre ihren Managern am Zielort nicht mehr genügend Arbeitszeit zur Verfügung stünde. **Wahr gemäss aktuellem Flugplan (Feb. 2007) ist, dass bei verlängerter Nachtruhe auf 8 Stunden auf dieser Strecke nicht ein einziger Flug, bei einer solchen auf 9 Stunden lediglich 2 Flüge ausfallen.** Die Manager müssten bei 9 Stunden Nachtruhe lediglich 30 Minuten früher in London einchecken - falls sie nicht mit einem Privat-Jet reisen (wie die rasante Verkehrszunahme der Privat-Jets vermuten lässt). Ist dies nicht zumutbar?

23. **25 mal** (= während der Verkehrszeit durchschnittlich alle 32 Minuten) **fliegen täglich kleinere Jets von Zürich nach London.** Ist es nicht zumutbar, mit nur stündlichen Flügen jedoch doppelter Passagier-Kapazität, für weniger Luftverschmutzung, weniger Lärm und geringere Betriebskosten zu sorgen?

24. Warum muss der grösste Teil der internationalen Verbindungen über Zürich abgewickelt werden? Es ist nicht einzusehen, warum eine **Dezentralisierung mit Einschluss von Genf und Basel und allenfalls auch Bern** für die Gesamtschweiz keinen entsprechenden positiven wirtschaftlichen Nutzen bringen soll. Siehe die positive Entwicklung des Flughafens Genf seit dem Wegzug der Swissair.

25. Müssen wir nicht endlich einsehen, **dass es sich in Kloten um einen innerstädtischen Flughafen mit entsprechenden Limiten handelt** - nicht ganz so klein wie Berlin-Tempelhof, aber auch nicht wie Kansai (weit im Meer draussen) oder Tokyo-Narita, 60 km von Tokyo entfernt, beide fern ab von Wohngebieten?

26. Haben Sie sich schon Gedanken gemacht über die **zunehmende Schizophrenie des Weltluftverkehrs?** Z.B.

- Ich habe erlebt, dass in einem Jumbo von Zürich nach Bangkok von 460 Sitzplätzen lediglich 105 belegt waren. 15 Minuten später flog ein anderer Jumbo dieselbe Strecke nur mässig belegt, nochmals 15 Minuten später gefolgt von einer MD-11, oder:
- es ist nicht nachvollziehbar, warum ein Flug Belp-Paris für SFR 39.— wegen Unterbelegung kurzfristig abgesagt, das Billett zurückerstattet, und als Entschuldigung zu anderen Daten ein Gratisflug nach Berlin, oder falls erwünscht, nach Wien angeboten wird, oder:

- ist es nicht krank, wenn von 460 Passagieren eines Jumbos von Bangkok nach Zürich lediglich 40 ihr Gepäck in Kloten in Empfang nehmen und die restlichen 420

5/8

Transitpassagiere - ohne einen Beitrag an die verursachten Schäden zu bezahlen - nichts als Luftverschmutzung und bei den aktuellen Südanflügen mit zusätzlichen 70 km Umweg, krankmachendem Lärm und erhöhtem Absturzrisiko über dichtestbevölkertem Gebiet hinterlassen? Oder glauben Sie, dass alle Transitler in Kloten eine Rolex, Gucci-Schuhe oder ein Victorinox-Messer kaufen?... Meine Erfahrung auf vielen Flughäfen lautet entschieden anders, bzw. diese Zeiten sind längst vorbei. Dies umso mehr, als die Zukunft vermutlich bei den Billig-Airlines liegt, oder:

- die Anzahl der Flugbewegungen in Kloten ist trotz steigender Konjunktur seit 6 Jahren rückläufig, das Passagieraufkommen in neuester Zeit jedoch gestiegen. Würde positiv tönen, wenn die Zunahme nicht zu 97 % durch Transit-Passagiere verursacht wäre, welche praktisch zum Null-Tarif, dh. auf Kosten der ab Zürich fliegenden Passagiere aus allen Himmelsrichtungen vorerst gratis nach Kloten geflogen werden. Ein wirtschaftlicher Nutzen für unser Land kann nicht ausgemacht werden, dafür umso mehr Lärmterror und Umweltverschmutzung. Warum soll ein Flug Mailand – Zürich – Peking günstiger sein als ein Flug Zürich – Peking? Oder:
- Warum mit der Bahn an den Zibelemärit nach Bern fahren? Ein Flug zur K.u.K. Hofzuckerbäckerei Demel in Wien ist ja günstiger! Oder:
- Vom Zürcher HB zum Zoo kostet die Fahrt im Tram für rund 4 km Fr. 3.90. Für nur knapp 12 x mehr fliegt man mit EasyJet von Basel nach Amsterdam, Madrid, Nizza oder Prag... inkl. Taxen, Gebühren und gewaltiger Förderung von Umweltverschmutzung, verminderter Lebensqualität und erhöhtem Unfallrisiko von Unbeteiligten! Oder:
- Statt sich von den Billigfliegern abzugrenzen bieten die grossen Fluggesellschaften auf den Langstrecken dem Mammut-Anteil ihrer Flugpassagiere (Economy-Klasse) noch heute Sitzplätze an, welche höchstens die Qualifikation „Käfighaltung“ verdienen und jedem „Gast“ in den ersten Ferientagen kräftiges Rückenweh garantieren, dazu Toiletten, welche im besten Fall Magersüchtigen einigen Komfort erlauben, und hin und wieder ein Essbesteck aus Plastic, welches beim ersten Schnitt zerbricht. Zum Glück verkünden uns immense Plakatwände zum Trost „Fly XY-Lines and you will enjoy it“ oder ähnlich..... und zum Glück wird uns in den Bordzeitungen der in Bälde zu erwartende individuelle Raumgewinn für die Minderheit der Businessreisenden erklärt.....
- Lufthansa = Abzockerei mit System: für Business-Class Zürich-Miami via Frankfurt zahlen Deutsche gemäss der Sonntags-Zeitung für denselben Flug ab Zürich 3882.— Fr. und Schweizer 7997.— Fr. (+106 %), oder für Zürich-Seoul, Deutsche 5222.— Fr. und Schweizer 12843.— Fr. (+146 %). Grund: auch beim Buchen im Ausland zählt der Preis des Wohnlandes! Ist dies fair?

27. Haben Sie sich Gedanken gemacht, welche **gewaltige zusätzliche Umweltverschmutzung, Ausweitung des Fluglärm-Terrors und Erhöhung des Flugunfall-Risikos** die neuesten Flugverkehrs-Prognosen von Bund und Unique mit 450'000 (heute 260'000) Flugbewegungen (!) mit sich bringen, obwohl bekanntlich das heutige Pistensystem nur 350'000 Bewegungen schlucken kann? Oder ist dies für die glücklicherweise nicht von einer widerrechtlichen Flugschneise Betroffenen eine unbedeutende und lediglich örtlich sich auswirkende Nebenbelastung?

28. Ist es fair, wenn die **Baden-Württemberger** ihren weit dünner besiedelten Luftraum in den heiklen Tagesrand- und Nachtstunden für Anflüge auf Kloten durch Berlin sperren lassen - dies wohlgermerkt als eifrige Benützer und Arbeitnehmer des Flughafens Kloten und für Anflüge, welche zu über 60 % durch Flugzeuge in deutschem Besitz getätigt werden (mit steigender Tendenz!), während die deutsche **Air Berlin dran ist, Zürich zu Ihrem Hub auszubauen** und Herr Mayrhofer droht, **weitere Abflüge der Lufthansa anstelle von Frankfurt und München nach Zürich zu verlegen**, um der durch die EU angedrohten CO2-Abgabe im eigenen Land zu entgehen?

29. In der Region Kloten stehen **über 30 Fluglärmmessstationen**, deren Daten alltäglich durch jedermann im Internet abgerufen werden können. Zwischen dem 30.4.05 und 1.2.07 habe ich von Bundeskanzler Schroeder, Bundesminister Stolpe, Bundesminister Tiefensee, Innenminister Rech, Landrat Wütz, Landrat Bollacher, Bundestagsabgeordnete

Schwarzelühr-Sutter und Herrn Wolf Liedhegener vom Referat LR23, teils wiederholt vergleichbare Lärm-Daten verlangt und nie eine konkrete Antwort erhalten, obwohl im 6/8

Raum Hohentengen angeblich einige Messstationen installiert sind. Ebenso bezeichnend ist, dass die deutschen Behörden in Südbaden die Teilnahme an einer neuen Studie der Swiss und der Lufthansa über den wirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Kloten verweigern. **Dies kann für uns nur heissen: die Reklamierenden im Süddeutschen Raum haben gar keinen beweisbaren adäquaten Lärm.** Ein freundnachbarliches Gespräch kann aber nur stattfinden, wenn gegenseitig vergleichbare Messdaten ausgetauscht werden und für jedermann zugänglich sind.

30. Gemäss TA vom 9.3.07 fordert der deutsche CEO der deutschen Swiss, Dr. Franz, mit dem fadenscheinigen Argument, dass viele Flüge infolge starker Rückenwinde in Kloten zu früh eintreffen und dadurch in Warteschlangen zusätzlichen Lärm und CO2 produzierten, dass die **Nachruhe, von oft nur 5,5 Stunden neu sogar auf max. 5 Stunden beschränkt** werden solle, wie wenn mit gedrosselter Fluggeschwindigkeit der Flugplan nicht eingehalten werden könnte.... nebst geringerem Kerosin-Verbrauch. Dies ist gefühllose Arroganz bis zum „geht nicht mehr“!

31. Der Flugverkehr in Kloten wird mehrheitlich und zunehmend von deutschen Firmen wie Lufthansa, Swiss, Air-Berlin und neuestens auch Cirrus-Airlines, welche für die neue Flugverbindung Salzburg-Zürich mit 50% Transit-Passagieren rechnet, beherrscht. Warum sollen wir die **Immissionen eines in die Schweiz verlagerten „ 3. deutschen Hubs“** ertragen?

32. Sind Sie nicht der Meinung, dass **innereuropäische Strecken bei vielfach geringerem Brutto-Zeitaufwand unvergleichbar viel komfortabler, bequemer und genussreicher mit Schnellbahnen** zurückgelegt werden sollten (keine Käfighaltung wie im Flugzeug). Mit einem Shinkansen (Japan) könnten umgerechnet ab Zürich, Frankfurt (420 km) in ca. 2,1 Std., München (320 km) in ca. 1,6 Std. und Stuttgart (230 km) in ca. 1,3 Std. erreichbar sein. Alles Brutto-Reisezeiten (!), welche von Zentrum zu Zentrum (!) mit jenen per Flugzeug durchaus konkurrieren können. Ein Grossteil der Kurzstrecken- und Transitflüge würde wegfallen. In Japan ist dies möglich in Gebieten mit weit höherer Wohndichte, sehr schwieriger Topographie, hohem Erdbebenrisiko und höheren Grundstückspreisen als in Europa! Die Verspätung pro Shinkansen beträgt durchschnittlich offiziell weniger als 36 Sekunden.... Im Jahr 2006 betrafen von rund 260'000 Flugbewegungen ab Zürich deren 88'000 Zielorte in weniger als 500 km Distanz!

33. Ist es für Sie normal, wenn in den betroffenen Orten Hausbesitzer, welche über lange Jahre für ihre eigene Liegenschaft, oftmals unter Einsatz ihrer gesamten Ersparnisse und Pensionskassengelder, viel Geld ausgelegt haben, in vollem Vertrauen auf den heute noch „behördeverbindlichen“ Kantonalen Richtplan, und nun zugunsten einer privatisierten Firma **ohne eigenes Verschulden einen Wertverlust von 15 – 30 % einstecken** und in Zukunft befürchten müssen, dass Banken da und dort die Rückzahlung von Hypotheken verlangen werden? **Bei diesem Milliarden-Klau dürfte es sich immerhin um den grössten Diebstahl handeln, welcher unser Land je gekannt hat.**

34. Können Sie sich vorstellen, dass für einen Familienvater beim Kauf eines Hauses bezüglich seiner Nachkommen die **Werterhaltung des Privat-Vermögens** eine nicht unbedeutende Rolle spielt? Nichts als eine durch Bund und Kanton inszenierte Verschleuderung erarbeiteter Erbteile für die Nachkommen! Ist dies für unseren Staat unbedeutend und sinnvoll?

35. In **Gockhausen** (bis vor drei Jahren noch privilegierte Wohnlage, ruhig, zentral verkehrsgünstig gelegen, nur 15 Minuten ab Zürich-Pfauen, 15 Min. ab dem grössten schweizerischen Shopping-Center und 10 Min. ab Autobahn, naturnah, kein Schattenloch) mit 762 Haushalten sind zwischen November 2005 und November 2006 **über 70 Wohnungen bzw. Häuser (ohne Neubauten und Zweitangebote) zum Verkauf bzw. zur Vermietung ausgeschrieben worden.** Es gibt etliche Fälle wo in kurzer Zeit aus Lärmgründen bereits mehrfache Mieterwechsel stattgefunden haben...., Kinder von

Hausbesitzern haben aus Lärmgründen jedes Interesse verloren, das elterliche Haus dereinst zu übernehmen...., ältere und pflegebedürftige Personen können infolge der 7/8

Unverkäuflichkeit ihres Hauses nicht wie geplant in eine betreute Seniorenresidenz umsiedeln, etc.

36. Können Sie sich vorstellen, dass **Leute im Pensionsalter**, nach in vielen Jahren gewachsener Ortsverwurzelung ihren Wohnort nicht mehr verlassen wollen, und sich bei den genannten gigantischen Wertverlusten gar **kein gleichwertiges Heim mehr leisten können?** Genau diese Situation haben auch wir erlebt und „zum Ueberleben“ rund 76'000.— SFR in neue Isolierfenster stecken müssen, obwohl qualitativ sich kein Ersatz aufdrängte. Ein realisierbarer Mehrwert ist dabei nicht entstanden. Der Flughafen als Verursacher weist jede Kostenübernahme ab und es verbleibt ein grosser Verlust an Liegenschaftswert und Lebensqualität!

37. Die in Gockhausen angebotenen Wohnungen werden neu vielfach durch **Ausländer** mit oft nur relativ kurzer beruflicher Aufenthaltsdauer in der Schweiz belegt. Für diese Leute ist Fluglärm meist kein Thema, sie zeigen mehrheitlich **kein politisches Interesse an unserem Land** und haben kaum Beziehung zur Landschaft und den Bewohnern. Kann dies im Interesse unserer Gemeinde liegen?

38. Warum bedient sich der Bund zum Messen des Fluglärms noch heute der **völlig untauglichen Methode nach Leq16?** Nur ein Tauber kann behaupten, dass unsere Ohren einen Durchschnittslärm als störend empfinden. Aber das BAZL wagt zu behaupten, dass die Gockhauser mit dem während den täglichen Ruhezeiten alle 2,5 Minuten zu erduldenen Lärm-Bombardement mit bis zu 88 dB pro Ueberflug eine Ruhe geniessen, welche nicht zu beanstanden ist. Der Direktor des BAZL erlaubt sich mir zu schreiben: „Es handle sich um ein Einzelereignis, welches die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutzverordnung nicht überschreite“.... **Die Fluglärmkarte der EMPA zeigt in der Tat für grosse Teile von Schwamendingen, ganz Gockhausen und die gesamte Region der Südanflüge Grenzwerte von unter 57 dB!** Diese intelligenzlose Interpretation schreit zum Himmel und wird durch die zuständigen Stellen aufs Schändlichste ausgenützt!

39. Die **Richtlinien des Deutschen Umwelt-Bundesamtes in Berlin** empfehlen beim Bau von neuen Flughäfen und bei wesentlichen Aenderungen des Flugverkehrs die folgenden Grenzwerte:

- tags ab 55 dB, nachts ab 45 dB = erhebliche Belästigung
- tags ab 60 dB, nachts ab 50 dB = zu befürchtende Gesundheitsbeeinträchtigungen
- tags ab 65 dB, nachts ab 55 dB = zu erwartende Herz-Kreislauf-Erkrankungen

Warum ignoriert die Schweiz diese Massstäbe?

40. **Der ZFIplus sieht vor, dass, falls es in in xx Jahren einmal leisere Flugzeuge geben sollte, entsprechend mehr Flugbewegungen stattfinden könnten.** Eine Reduktion des Dauerschallpegels gemäss Leq16 um bloss 3 dB ermöglicht bereits eine Verdoppelung der Flugbewegungen und die Bevölkerung profitiert in keiner Weise davon. Mehr Bewegungen rufen nach mehr Luftschneisen und ev. mehr Warteräumen. Wir haben keinerlei Gewähr, dass unsere zumeist nur wirtschaftsorientierten Behörden rechtzeitig vor dem Ueberschreiten der 320'000 Bewegungen eingreifen werden, umso mehr, da ja Bund und Kanton ohne den geringsten Gedanken an die zunehmende Luftverschmutzung, den krankmachenden Fluglärm und die grenzenlose verfassungsverletzende Teilenteignungspraxis in ihren Prognosen bereits mit 450'000 Bewegungen, was zugestanderweise nur mit einem erweiterten Pistensystem möglich ist, liebäugeln. Was bringt der ZFIplus aber den **heute** Geplagten?

41. Unglaublich: **der ZFI erfasst in Gockhausens keinen einzigen Bewohner**, obwohl diese tagtäglich ab 6 Uhr während min. 1 bzw. 3 Stunden alle 2,5 Min. in nur 250 m Höhe

8/8

überflogen und mit 80-88 dB terrorisiert werden. Beweist das nicht seine Untauglichkeit bzw. Verlogenheit?

42. Der zukünftige und extrem laute **Monster-Airbus A 380** ist angeblich für die Swiss kapazitätsmässig zu gross. Es wird aber nicht zu verhindern sein, dass andere Gesellschaften mit ihm in Kloten zwischenlanden und für weitere Transitpassagiere in grosser Zahl sorgen. Wer leidet darunter?

43. Die **Entwicklung des Flughafens** sollte angeblich nachfrageorientiert sein. Das Befriedigen der Bedürfnisse der Ferien- und insbesondere der wirtschaftlich unerheblichen Transitfliegerei steht demzufolge über Verfassung, Gesetz, Umwelt und Bevölkerungsschutz. Auch nach Drogen besteht eine riesige Nachfrage. Diese wird aber nicht befriedigt, sondern Drogen sind verboten. Warum? Weil diese schädlich sind, fast so schädlich wie der Flugverkehr.

44. Und am schlimmsten: Können Sie verantworten, dass sich unsere Regierung weiterhin eigenmächtig über behördenverbindliche Vorschriften hinwegsetzt und auf Kosten Unschuldiger die Fehlplanungen privatisierter Firmen finanziert – und dass sie, offenbar völlig mit jenen verfilzt, die Interessen ausgewählter Wirtschaftskreise weit über jene ihrer Bevölkerung stellt? Bei Galmiz hat es glücklicherweise nicht geklappt!

Sie werden verstehen, wenn ich angesichts der oben geschilderten Facts, des mangelnden und zögerlichen Einsatzes der Verantwortlichen, der infolge unklarer Kompetenzverhältnisse zwischen Bund, Kanton und Unique immer wieder bewusst verschleppten Problemlösung, und der ausschliesslich den Profit ausgesuchter Wirtschaftskreise bevorzugenden Haltung vieler Behörden, Parteien und Interessensvertreter noch zu meinen Lebzeiten erleben möchte, dass die Verantwortlichen bei der Beurteilung des Fluglärm-Problems endlich auch die menschliche Seite einbeziehen würden. Die andauernde, menschenverachtende und jeder demokratischen Grundsätze entbehrende Politik schadet heute in weitestem Masse dem politischen Bewusstsein unserer Bevölkerung. Unsere Behörden haben zu verantworten, dass ein grosser Teil der Zürcher Bevölkerung das Vertrauen in sie vollständig verloren hat.

Direkte Flugverbindungen zu jedem Wunschziel allein können nicht darüber entscheiden ob unsere Wirtschaft läuft oder nicht, oder ob sich ausländische Firmen in unserem Land niederlassen. Dazu braucht es noch Qualitätsprodukte, gute Serviceleistungen, willige Arbeitskräfte, Konstanz, Verlässlichkeit, Sprachkenntnisse, konkurrenzfähige Preise, ein sicheres Umfeld, interessante Steuerverhältnisse, hochqualifizierte Schulen, eine möglichst unverdorbene Natur, ein angenehmes Wohnumfeld und vieles mehr. Es ist aber zu befürchten, dass eine weitere Verlängerung der Amtszeit des heute für die Belange des Flugverkehrs zuständigen Departementsvorstehers nur eine weitere Verschleppung der Probleme, kaum aber eine befriedigende Lösung bringen kann.

Ihre persönliche Stellungnahme wird mich und viele Mitbetroffene aufs äusserste interessieren. Mit herzlichem Dank für Ihr Interesse und freundlichen Grüssen

Adrian Schoop, Gockhausen