

## Editorial



Liebe Mitglieder,

Sie halten die erste Ausgabe unserer neuen Zeitung, VFSN-*i*nter, in den Händen.

Bisher haben wir Sie viermal jährlich mit einem nüchternen Mitgliederbrief über neue Entwicklungen in der Flughafenpolitik und über die Aktivitäten des Vereins Flugschneise Süd-NEIN informiert.

Nun soll der etwas trockene Brief durch eine aufgelockerte und, wie wir hoffen, leserfreundliche Zeitung ersetzt werden.

Wir freuen uns, wenn sich darin auch unsere Mitglieder in den verschiedenen Sektionen vermehrt zu Wort melden. Ihre Beiträge sind uns willkommen.

Lassen Sie uns wissen, wie die Neuerung bei Ihnen „ankommt“.

Teilen Sie uns mit, was Ihnen besser gefällt, die bebilderte neue Version oder der gute alte Mitgliederbrief?

**Yvonne Wewerka**, [presse@vfn.ch](mailto:presse@vfn.ch)  
Vorstand Flugschneise Süd - NEIN

### Grossdemo in Zürich

Der Verbund Flugschneise Süd – NEIN organisiert die Grossdemo unter dem Motto:

**Unsere Geduld hat Grenzen -  
Wir wollen endlich Taten sehen !**

Reservieren Sie sich bereits das Datum:

**Samstag, 3. September 2005**

weitere Details auf Seite 4

## Wie weiter mit den Südanflügen?

Diskussion mit Frau Regierungsrätin Rita Fuhrer und Thomas Morf, Präsident VFSN

**Der Verein Flugschneise Süd - NEIN hatte zum perfekt organisierten Anlass eingeladen. Weit mehr als 700 Personen fanden sich am 12. Juni 2005 in der Zwicky-Halle in Fällanden ein.**

*Yvonne Wewerka, Vorstand VFSN*

Der Ansturm wurde von Edgar Blum, dem erprobten Organisator unzähliger VFSN-Anlässe souverän gemeistert. Das Interesse an den Südanflügen und an der Flughafenpolitik ist immer noch brennend. Von Resignation keine Spur.

Thomas Morf orientierte einführend kompetent und gut dokumentiert über die neuen Entwicklungen in der Flughafenproblematik. Er wies auf die grosse Verunsicherung der Bevölkerung hin. Die Regierung bekenne sich zwar immer wieder zu Nordausrichtung und Kanalisierung der Flugrouten, auf der anderen Seite habe der Regierungsrat dem neuen Betriebsreglement zugestimmt, welches mit wide left turn und dual landing die Belärmung neuer Gebiete und von mehr Menschen vorsehe, als dies je zuvor der Fall war.

Regierungsrätin Fuhrer unterstrich, dass die Regierung ganz klar das Ziel habe, die Südanflüge Geschichte werden zu lassen und erntete Applaus dafür. Die Regierung tue nichts! Es sei (auch) ihr Verdienst, wenn jetzt Probeanflüge für den gekröpften Nordanflug stattfänden. Dem wide left turn und dem dual landing habe man nur deshalb grundsätzlich zugestimmt, weil dadurch Verspätungen verhindert werden könnten, welche sonst bis tief in die Nacht abgebaut werden müssen, was wiederum zu Lärmbelastungen der Bevölkerung führe. Man führe Gespräche mit den deutschen Grenzregionen.

Zur Diskussion kam abschliessend die von der Volkswirtschaftsdirektion in Auftrag gegebene Studie zur Wirtschaftlichkeit des Flughafens. Hier vermochte keine Seite wirklich zu überzeugen. Zu vage sind die Annahmen und Prognosen. Die verschiedenen Szenarien mit und ohne Hub waren schon kompliziert genug, als Frau Fuhrer dann darauf bestand, dass ein „Hub“ nichts anderes bedeute als ein „Flughafen mit einem Heimcarrier“, war die Verwirrung komplett. Auch der Behauptung, dass eine stetige Zunahme der Flugbewegungen nicht zu mehr Schadstoffen führen müsse und auch vereinbar sei mit einer Abnahme der Lärmbelastung, vermochte kaum jemand zu folgen.



*Rita Fuhrer und Thomas Morf bei der Diskussion mit dem Publikum.*

Im Vorfeld der Abstimmung zur Plafonierung werden sicher noch hitzige Debatten zu diesem Thema folgen.

## GV Unique

Y.W. Eine erste gemeinsame Demonstration von Bürgerorganisationen aus allen Himmelsrichtungen um den Flughafen fand vor der Generalversammlung von Unique statt.

Hauptanliegen der Demonstranten: Begrenzung der Flugbewegungen und verlängerte Nachtruhe. An der Generalversammlung gaben verschiedene Votanten ihrer Sorge über den massiven Imageverlust des Unternehmens Ausdruck.

## Dual standing gegen dual landing

Y.W. Die Mahnwache ist nicht mehr nur gelb, sondern gelb und blau. Das im Betriebsreglement 6 enthaltene dual landing wird zwar erst später eingeführt. Dann aber wird morgens ab 6 Uhr nicht nur der Süden sondern auch der Osten belärmt! Für die betroffene Bevölkerung ist es unverständlich, dass sich der Kanton nicht grundsätzlich gegen das dual landing wehrt. Damit wird die grösstmögliche Anzahl von Menschen belärmt. Sogar das Buwal hat diese Anflugvariante abgelehnt, da sie zu einer



unverhältnismässigen Zunahme von Lärmbetroffenen führe. Das BAZL hingegen erlaubte sie, nicht wie im Gesuch vorgesehen ab 7 Uhr sondern bereits ab 6 Uhr morgens – und die Zürcher Regierung akzeptiert das!

Der Widerstand gegen das dual landing verbindet Osten und Süden. Sichtbar wird der gemeinsame Widerstand bei der monatlichen Mahnwache.

# Gutachten Fluglärmstörungen

**Die vom Stadtrat Dübendorf vorgestellte Studie zeigt eines ganz klar, in den Ortsteilen Gockhausen, Geeren und Stettbach ist der Fluglärm mehr als nur eine Störung.**

*Franz Wettstein, Gockhausen*

Am 22. Juni 2005 wurde die vom Stadtrat Dübendorf in Auftrag gegebene Studie in der Turnhalle Gockhausen der betroffenen Bevölkerung vorgestellt. Ziel der Studie ist, den tatsächlichen Zusammenhang zwischen der Schallbelastung am Morgen während der Südanflugzeiten und den daraus resultierenden Störwirkungen zu bestimmen. Damit wird das Ziel verfolgt, das subjektive Empfinden zu objektivieren und eine Brücke zur 16 Stunden Lärmessgrösse gemäss Lärmschutzverordnung zu bauen. Das beauftragte Unternehmen Oliva & Co., erläuterte zuerst die Vorgehensweise. Bei einer Stichprobe der Bevölkerung wurde eine mündliche Befragung durchgeführt. Die Stichprobe umfasst 153 Personen, wovon 113 aus dem Gebiet Gockhausen, Geeren und Stettbach (Testgruppe) und 40 Personen, die zur Anflugschneise seitlich versetzt in Dübendorf wohnen (Kontrollgruppe). Die demographischen Charakteristiken von Testgruppe und Kontrollgruppe sind vergleichbar.

Die Befragung ergab, dass die Personen in Gockhausen, Geeren und Stettbach nicht lärmsensibler sind als die Personen der Kontrollgruppe, andererseits jedoch, dass die Störungen durch den Fluglärm signifikant stärker empfunden werden als in der Kontrollgruppe. Die Antworten zeigten, dass die Testgruppe Fluglärm als besonders störend wahrnimmt, weil die Störungen während des Schlafes auftreten, die Geräusche als bedrohlich empfunden und der Lärm sehr heftig auftritt. Auch wird in der Testgruppe die negative Beeinflussung der eigenen Gesundheit oder diejenige der Familie signifikant höher eingestuft als in der Kontrollgruppe.

## Wie weiter ?

Für die Befragungsgebiete wurde der 16-Stunden-Leq-Wert berechnet. Durch den Vergleich der Störwirkung im Testgebiet mit den Störwirkungen in den Gebieten der Lärmstudie 90 konnte abgeleitet werden, dass die Störung im Testgebiet einem Leq-16-Mittelwert von 63.3 dB entspricht.

Mit anderen Worten: "Die Intensität der Lärmstörungen welche die Bevölkerung von Gockhausen, Geeren und Stettbach, nach objektiven Kriterien gemessen, empfindet, entspricht derjenigen von Wohngebieten mit einem 16 Std. Leq-Wert von 63.3 dB". Dies ist eine Störung, die bei Anwendung der Kriterien der Lärmschutzverordnung den Immissionsgrenzwert für Wohnzonen übersteigt.



Es gilt nun abzuklären, wie die Resultate der Studie wissenschaftlich erhärtet bzw. unanfechtbar gemacht werden können und wie sie auf der juristischen und politischen Ebene eingesetzt werden können. Das Gesundheitsdepartement der Stadt Dübendorf wird sich zusammen mit dem Quartierverein Gockhausen, dem Ortsverein Stettbach und der Sektion Gockhausen des VFSN dieser Sache annehmen.

*Gockhausen wird jeden Morgen ab 06.00 in einer Höhe von knapp 300 Metern überflogen.*

## *BR6 ist teilweise umgesetzt und bringt im Süden mehr Lärm*

Y.W. Die Verschiebung der Warteräume von Deutschland in die Schweiz erfolgte am 14. April 2005. Dieses Zugeständnis hatte Bundesrat Leuenberger an Verkehrsminister Stolpe im berühmten Protokoll vom Juni 2004 machen müssen. Der Flugverkehr wurde damit gegen Süden verschoben, dadurch verzeichnen Zürich Nord, das Glattal und das Zürcher Oberland mehr Fluglärm. Zudem sieht das neue Reglement den wide left turn vor. Die nach Süden startenden Maschinen fliegen länger als bisher geradeaus bevor sie nach links abdrehen. Dadurch werden neue Gebiete im Süden belärmt. Auch das dual landing, jetzt koordiniertes Landen von Osten und Süden genannt, ist während der deutschen Sperrzeiten vorgesehen. Damit kann nicht nur die Landekapazität maximiert werden, sondern auch die Anzahl der Personen, die gleichzeitig geweckt werden. Der VFSN hat gegen dieses Betriebsreglement Beschwerde erhoben.

## *Das lange Warten auf den „gekröpften Nordanflug“*

**Die zusätzlichen Ostanflüge wurden innerhalb weniger Tage, die Südanflüge innerhalb weniger Monate eingeführt, nur der gekröpfte Nordanflug soll Jahre benötigen.**

*Thomas Morf, Präsident VFSN*

Der gekröpfte Nordanflug ist unbestritten das umweltverträglichste Landeverfahren während deutscher Sperrzeiten für den Flughafen Zürich. Auch aus ökologischer wie ökonomischer Sicht und bezüglich Sicherheit ist der gekröpfte Nordanflug dem Südanflug weit überlegen. Dies sind nur einige Gründe die für den Gekröpften sprechen und damit für die Möglichkeit zur bewährten Nordausrichtung zurück zu kehren.

**Warum dauert die Einführung so lange?** Unique hat den gekröpften Nordanflug beim BAZL beantragt. Unique hat auch einen ersten Schritt getan und mit ihrem Angebot, auf die wenigen Starts zwischen 6:00 und 7:00 Uhr zu verzichten, das Verfahren um 1 ½ Jahr abgekürzt. Nun liegt (bzw. ruht) der Ball bei BAZL und Skyguide. Wir dürfen annehmen, dass BAZL Chef Herr R. Cron, ein Ingenieur, die Fakten, die für den gekröpften Nordanflug sprechen, kennt und auch anerkennt. Wie weit sind ihm jedoch durch die Politik die Hände gebunden? Skyguide möchte bei „Single European Sky“ eine entscheidende Rolle spielen. Was jedoch, wenn Deutschland durch die Einführung des gekröpften Nordanfluges verärgert würde? Könnten dann wohl die hochfliegenden Pläne von Skyguide und Bundesrat gefährdet sein? Oder ist der gekröpfte Nordanflug für Skyguide zu anspruchsvoll? Wie auch immer die Antwort ausfällt: es darf nicht sein, dass zehntausende Menschen noch länger jeden Morgen aus dem Schlaf gerissen werden, wegen undurchsichtigen politischen Ränkespielen. Für all diejenigen, die im Absturzkorridor Süd leben, klingt die neue Devise in der Schweizer Luftfahrt – safety first – wie blanker Hohn.

**Unsere Geduld hat Grenzen – Wir wollen den gekröpften Nordanflug sofort und gehen dafür am 3. September auf die Strasse !**

## **ILS 28 erst 2006 ! Eine bittere Pille für die Südanflugschneise**

T.M. Wer glaubte der letzte Winter mit den vielen abendlichen Südanflügen werden sich nicht wiederholen, sieht sich getäuscht. Entgegen den früheren Zusicherungen wird das Instrumenten-Landesystem auf die Piste 28 nicht im Oktober 2005, sondern erst ein Jahr später in Betrieb genommen. Auf Grund der Verzögerungen bei den Bauarbeiten seien die Experten der Skyguide für andere Projekte eingesetzt worden. Zudem müssen die Flugverkehrsleiter auf ein neues Flugsicherungskonzept mit den dazugehörigen Verfahren geschult werden.

Die Frage, was denn so grundlegend neu ist, wenn nun auf einer seit langem bestehenden Flugroute mit einem seit Jahren bekannten System gelandet wird, ist da wohl berechtigt!

## **Die Flugzeugblender wurden freigesprochen**

Y.W. Die Genugtuung ist gross. Die beiden Gockhauser, welche von der Polizei festgenommen wurden, weil sie angeblich mit Taschenlampen Flugzeuge im Landeanflug gefährdeten, wurden freigesprochen. Zu keinem Zeitpunkt habe eine Gefährdung bestanden.

Der Prozess hat die Steuerzahler Tausende von Franken gekostet. Teure Gutachten wurden erstellt. Der Anwalt der beiden „Blender“ erwägt eine Klage gegen Unique wegen Irreführung der Rechtspflege.

## **Wussten Sie, dass....**

- Skyguide zwar eine private Firma ist, aber dem Bund gehört?
- Skyguide dem BAZL unterstellt ist?
- das BAZL zum UVEK gehört?
- das UVEK von BR Moritz Leuenberger geführt wird?

## Vier-ab-Sächsilüüte in Gockhausen am 16. April 2005

*Verbrennung des Böögg als Protest gegen den Filz*

**Trotz hartnäckigem Widerstand gegen den Lärmterror haben die Gockhauser den Humor noch nicht verloren.**

*Christian Spirig, Sektion Gockhausen*

Der graue, filzige Böögg steht für die Verstrickungen und Untätigkeit einer Politik, die illegale Südanflüge toleriert. Mehrere hundert Schneiser nahmen an der Verbrennung des Filz-Bööggs teil und äusserten Ihren Unmut mit Wortmeldungen oder Einträgen ins Gästebuch zuhänden von Frau RR Rita Fuhrer und BR Moritz Leuenberger.



## Neue Sektion: IG-FLOH/Obersee

Die Generalversammlung der IG-FLOH hat beschlossen, als Sektion dem VFSN beizutreten. Wir heissen sie als Mitglied im VFSN herzlich willkommen und danken dem Vorstand der IG-FLOH für die grosse Arbeit, die er bis anhin geleistet hat. Als Sektionsleiter im VFSN hat sich nun Peter Zürrer, ein engagierter Kämpfer, zur Verfügung gestellt.



*Peter Zürrer,  
Sektion IG-FLOH/Obersee*

Vor 24 Jahren bin ich mit meiner Familie von Kloten nach Jona gezügelt, um möglichst weit weg vom Fluglärm zu sein. Als vorzeitig pensionierter Bänkler hat mich nun aber die Vergangenheit bezüglich Fluglärm wieder eingeholt.

Dass ich darüber nicht begeistert bin, liegt auf der Hand.

Dies war für mich auch die Motivation, die Leitung der Sektion IG-Floh/Obersee zu übernehmen. Für unsere Umwelt und unsere Wohnqualität lohnt es sich zu kämpfen. Auch wenn wir fluglärmässig zur Zeit (noch) eine "Randregion" sind, müssen wir kämpfen und unseren Mitgliederbestand laufend erhöhen. Helfen auch Sie mit durch Anwerbung neuer Mitglieder. Ich kann schon heute sagen, dass der zu leistende jährliche Mitgliederbeitrag gut angelegtes Geld ist. Der Druck kann geographisch nicht weit genug gestreut sein.

Es ist mir aber auch ein Anliegen, dass wir die Nähe der politischen Behörden unserer Gemeinden und auch der umliegenden Gemeinden suchen, damit Aktionen koordiniert und aufeinander abgestimmt werden können.

Machen Sie aktiv mit, kommen Sie an die Veranstaltungen des VFSN, schreiben Sie Leserbriefe und reklamieren Sie bei den Verantwortlichen, ganz nach dem Motto "Steter Tropfen höhlt den Stein".

### Wichtige Termine:

**Mahnwache** jeden 1. Sonntag im Monat am Flughafen, Check-In 2.

- 4. September 2005
- 2. Oktober 2005
- 6. November 2005
- 4. Dezember 2005

### Samstag, 3. September 2005 Grossdemo in Zürich

- Besammlung ab 13:30 Uhr beim Landesmuseum
- 14:00 Uhr, Demonstrationzug durch die Bahnhofstrasse
- Schlusskundgebung auf dem General-Guisan-Quai

### Sonntag 25. September 2005

VFSN-Stand am **Slow-Up**  
am Schiffsteg in Männedorf

### Das Ziel des VFSN gemäss Statuten:

Überflüge der südlichen Region des Flughafens Kloten durch zivile Flugzeuge zu verhindern.

### Unsere Forderungen:

- Sofortiger Stop der Südanflüge.
- Keine weitere Zunahme der Südstarts.
- Möglichst wenig Menschen schädigen.
- Einhaltung gültiger Gesetze.
- Nachtruhe von 22.00 bis 07.00.
- Plafonierung (Kein Mega-Hub).

### Impressum

Verein Flugschneise Süd – NEIN  
VFSN-Info, Postfach 299  
8121 Benglen

Kontakt: [presse@vfn.ch](mailto:presse@vfn.ch)

Mitglied werden unter [www.vfn.ch](http://www.vfn.ch)  
oder per Post an obige Adresse.

Unterstützungskonto:  
PC 87-313604-9 Herzlichen Dank!