

Editorial



Liebe Mitglieder,

2 Jahre sind seit der Einführung der Südanflüge vergangen. Seit 2 Jahren werden Gesetze gebrochen und unsere Bürgerrechte ausgehebelt. Raumplanung und Umweltschutzgesetz werden mit Füßen getreten. Mit dem Hinweis auf einen möglichen materiellen Schaden des Flughafens hat man sämtlichen Beschwerden die aufschiebende Wirkung entzogen. Ohne Legitimation hat man ein 30 Millionen teures Instrumenten Landssystem gebaut mit dem Hinweis, dass dies keine präjudizierende Wirkung habe.

Mit immer neuen Betriebsreglementen lässt man Beschwerdeführer ins Leere laufen. Kostspielige juristische Klageschriften müssen immer wieder neu verfasst und angepasst werden. Zurzeit wird entschieden ob auf Beschwerden zum 5. Betriebsreglement eingetreten werden soll, da ja inzwischen Nummer 6 in Kraft getreten ist.

Ohnmacht und Frustration sind die Folge. Zweifel an unserem Rechtsstaat, der Behördenwillkür nicht verhindert und Rechtsverweigerung zulässt, sind angebracht.

Rechtssicherheit ist eine Grundlage unseres Zusammenlebens. Wem sie wichtig ist, der muss sich gegen die illegalen Südanflüge zur Wehr setzen, egal ob er direkt vom Lärm betroffen ist oder nicht. Sollten Sie daran zweifeln, dass hartnäckiger Widerstand erfolgreich sein kann, dann lesen Sie den Artikel "ja nöd lugg lah gwünnt" auf Seite 2.

Yvonne Wewerka, presse@vfn.ch
Vorstand Flugschneise Süd - NEIN

Südanflüge sind illegal Alternativen werden verhindert



Südanflüge dürfen nicht sein, sie verletzen gültiges Recht. Deshalb haben wir vor 2 Jahren dagegen Beschwerde erhoben. Warum finden sie trotzdem noch statt? Weil die REKO UVEK' unsere Beschwerde bis jetzt gar nicht behandelt hat. Südanflüge müssten auch nicht sein. Die Alternativen werden jedoch verzögert. Das Gesuch für den gekröpften Nordanflug liegt seit 2004 unbehandelt in Bern.

Urban Scherrer, Vizepräsident VFSN

Wir haben im September 2003 (vor Einführung der Südanflüge im Oktober 2003) in unserer Beschwerde an die Reko UVEK' klar dargelegt, dass Südanflüge illegal und daher zu verbieten sind. Die Südanflüge hätten gar nie stattfinden dürfen. Denn üblich ist, dass eine Verfügung (z.B. Bewilligung der Südanflüge) erst umgesetzt werden kann, wenn die Beschwerden behandelt sind. Nicht so in unserem Fall. Die Südanflüge wurden bewilligt und sofort umgesetzt. Das nennt man juristisch „aufschiebende Wirkung entziehen“.

Skandalös ist jedoch, dass nun seit über 2 Jahren unsere Beschwerde ignoriert wird. Hätte die Reko UVEK' eine Möglichkeit gefunden, die Südanflüge als gültig zu erklären, hätte sie das sicher schon lange getan. Am liebsten würde sie durch einen juristischen Trick unsere Beschwerde gar nicht mehr behandeln. Denn seit dem April 2005 wird nach einer neuen Verfügung geflogen. Dies weil BR Leuenberger Deutschland nebst den Südanflüge auch noch versprochen hat, dass die Warteräume von Deutschland in die Schweiz verlegt werden. Natürlich beinhaltet auch diese Verfügung die gleichen Südanflüge wie im Jahr 2003 und wir mussten erneut eine Beschwerde einreichen. Da jetzt zwei Beschwerden von uns in Bern sind (eine von 2003 und eine von 2005), versucht man die von 2003 zu sistieren.

Dies ist eine reine Verzögerungstaktik und Rechtsverweigerung, damit die illegalen Südanflüge weiterhin erfolgen können, wie dies Deutschland versprochen wurde. Durch diesen „Nicht-Entscheid“ können wir auch nicht beim Bundesgericht gegen diese Machenschaften klagen.

Gekröpfter Nordanflug wird bewusst verzögert

Nachdem uns gebetsmühlenartig immer wieder erzählt wurde, dass der „gekröpfte Nordanflug“ (GNA) nicht machbar sei, wurde doch Ende 2004 von Unique das Gesuch beim BAZL eingereicht. Die Einführung wäre kurzfristig möglich. Dieses Gesuch wurde jedoch bis heute nicht publiziert und liegt (wie unsere Beschwerde) unbehandelt in Bern. Der GNA würde in einer ersten Phase die Südanflüge nicht vollständig ersetzen, wäre aber eine
Fortsetzung Seite 3

¹ Die REKO UVEK heisst seit dem 1.7.04 REKO INUM. Sie will damit die Unabhängigkeit vom UVEK unterstreichen.

Gemeinderatswahlen 2006

Anfangs 2006 finden in vielen Gemeinden der Südschweiz Gemeinderatswahlen statt. Es ist darum an der Zeit, bei den Kandidaten, den bestehenden Gemeinderäten usw. mal den Puls zu fühlen und zu erfragen, was ihre bisherigen Taten waren!

Denn gerade die Gemeinderäte verstecken sich mehrheitlich (es gibt löbliche Ausnahmen) hinter dem Fluglärmforum Süd und tun selber gar nichts. Von mutigen Aktionen, welche den Druck auf die Regierung verstärken würden, hörte man bis jetzt auf jeden Fall nichts bis sehr wenig!

Nutzen wir die Chance und machen den Südanflug bei den Gemeinderatswahlen zu einem der Hauptthemen!

Urs R. Dumermuth, Männedorf

Wann erfolgen Südanflüge?

Jeden Montag bis Freitag:
06.00 bis 07.08 (regulär) und
21.00 bis 00.30 (Ausnahme).

Jedes Wochenende und Feiertage:
06.00 bis 09.08 (regulär) und
20.00 bis 00.30 (Ausnahme)

In der Winterzeit sind diese Ausnahmen häufig, da die Sichtverhältnisse schlechter sind und die Piste für den Ostanflug noch kein ILS hat.

Wie weiter mit Entschädigungsforderungen?

Wir haben Ihnen empfohlen, das Formular „Verjährungsunterbrechung ...“ bei Unique einzureichen. Falls Unique den Erhalt bestätigt hat, müssen Sie nichts weiter unternehmen.

Falls Sie das Formular nicht eingereicht haben, können Sie dies nachholen. Sie finden die Unterlagen unter www.vfsn.ch (Bereich „Häufige Fragen“).

„ja nöd lugg lah gwünnt“...

Hartnäckigkeit und Einsatz werden belohnt, wenn man bereit ist, nicht aufzugeben. Unsere Schneiser, Anita und Rodi haben dafür gekämpft, dass der wide left turn wieder so geflogen wird wie vorgesehen. Ein Erfolgsstory, die zur Nachahmung empfohlen ist.

Anita und Rodi Valentino-Mettler, Dübendorf

Der normale Start über Süden auch einfach „left turn“ genannt, findet laut Richtplan über dem Hardwald Wallisellen statt. Die Toleranzgrenze ist das Brüttiseller-Kreuz(Autobahn).

Der von Unique beantragte „Wide left turn“ wurde auch dank vieler Einsprachen im Süden auf „Eis“ gelegt.

Trotzdem flogen in letzter Zeit gewisse Fluggesellschaften, es waren immer die selben „schwarzen Schafe“, die Linkskurve beim Start viel zu weit, das heisst über das Zentrum von Dübendorf. Viele Dübendorfer begannen bei Flughafen, Lärmmanagement, Anwohnerschutz, Flughafenfachstelle zu reklamieren. Die Antworten waren immer die gleichen, von „Grenze übertreten, Piloten und Fluggesellschaft werden angeschrieben“ bis „kleine Übertretung“ oder „es liegt noch im Toleranzbereich“.

Nichts änderte sich. Eine Eggerin, auch eine vehemente Kämpferin gegen die Südanflüge wollte es nach einem Augenschein bei uns im Quartier genau wissen. Sie setzte sich mit der betreffenden Fluggesellschaft in Verbindung und löste damit eine Kettenreaktion aus.

Wenige Tage später meldete sich bei uns eine unerschrockene Dame (Name wird hier aus Diskretionsgründen nicht genannt), eine Verantwortliche einer ausländischen Fluggesellschaft in Zürich. Sie wollte wissen, was da vor sich gehe, sie möchte auf keinen Fall die Bevölkerung gegen ihre Fluggesellschaft aufbringen, sie habe weiss Gott schon genug Ärger mit den Südanflügen.

Ich erzählte ihr die ganze Story. Sie konnte es kaum fassen, dass sie als Vertreterin der fehlbaren Airline nicht ein einziges Mal über die Klagen der Anwohner von den Verantwortlichen (Flughafen, Lärmmanagement, Anwohnerschutz, Flughafenfachstelle usw.) orientiert worden war. Sie hatte keine Ahnung, dass ihre Maschinen und andere „schwarze Schafe“ die Linkskurve beim Start seit langem nicht mehr richtig fliegen.

Sie versprach am nächsten Tag, ihren Chief Pilots eigenhändig die Pläne in die Hand zu drücken in denen einsehbar sei, wie der left turn (normale Linkskurve beim Start) geflogen werde. Sie ermutigte uns auch die anderen fehlbaren Fluggesellschaften anzuschreiben und versprach, selber dem Ganzen nachzugehen. Und tatsächlich siehe da! Seit fast 2 Monaten fliegen die „schwarzen Schafe“ bis auf ein paar wenige Ausnahmen, die Linkskurve beim START wieder nach Plan.



Anita und Rodi Valentino-Mettler

All diesen Kämpfernaturen, sei ein riesiger Dank ausgesprochen. Also liebe Südschweiser unser Kampf lohnt sich „ja nöd lugg lah gwünnt“...

Lärmstudie 2000

Y.W. Es gibt nur eine Konsequenz, die aus der Fluglärmstudie der ETH Zürich gezogen werden kann:

Gekröpfter Nordanflug und kein dual landing



Im Oktober wurde an der ETH die Lärmstudie 2000 vorgestellt. Sie kommt zum Schluss, dass die Anflüge frühmorgens nicht nur subjektiv die unangenehmsten sind, sondern sie lösen auch die heftigsten, in der Studie objektiv gemessenen, körperlichen Reaktionen aus. Diese sind viel stärker vom Lärmpegel abhängig als die Reaktionen bei den Abendanflügen. Die Anzahl der stündlichen Überflüge spielt eine geringere Rolle.

Aus diesen Erkenntnissen sollten folgende Konsequenzen gezogen werden: Die Anflüge am frühen Morgen dürfen nicht über dicht besiedelten Gebieten erfolgen. Besonders ist darauf zu achten, dass der lärmintensive Endanflug nicht über Wohngebieten erfolgt. Weiter zeigt die Studie auf, dass bei einer Verteilung der Morgenanflüge auf zwei verschiedene Pisten eine Zunahme der lärmbelasteten Personen in der zweiten Anflugschneise erfolgt, ohne dass eine Reduktion der Belästigung der Bevölkerung in der ersten eintritt.

Für den Flughafen Zürich bedeutet das:

- Möglichst rasche Einführung des gekröpften Nordanfluges über dünn besiedeltes Gebiet, mit Endanflug über den kaum besiedelten Norden des Flughafens.
- Vermeidung des dual landing, welches die höchstmögliche Anzahl von Menschen in den sensiblen Morgenstunden belastet.

Wer die Studie benützt um zu beweisen, dass Plafonierung nicht geeignet sei die Lärmbelastung zu reduzieren, irrt sich. Bei einer Zunahme der Flugbewegungen erfolgen nicht nur Starts oder Landungen in kürzeren zeitlichen Abständen, sondern es müssen zusätzliche Pisten benutzt werden, wie das Beispiel des bereits beantragten dual landing zeigt.

Eine Erhöhung der Stundenkapazität soll hier mit massiven Mehrbelastungen der Bevölkerung erkaufte werden.

Fortsetzung von Seite 1

grosse Entlastung für die Anflüge von 06.00 bis 07.00. In einer zweiten Phase würde der GNA sogar die Südanflüge und zusätzlichen Ostanflüge ersetzen. So könnte der Flughafen wieder wie in den letzten Jahrzehnten betrieben werden und die Gesetze wären wieder eingehalten. Warum dauert beim GNA alles viel länger als bei der Einführung der Südanflüge?

Deutschland will den GNA nicht, obwohl dieser komplett über Schweizer Gebiet stattfindet, und unser Bundesrat will Deutschland nicht verärgern. Vor zwei Jahren sprach BR Leuenberger noch Klartext mit folgender Aussage: «Wenn wir eine dauerhafte Lösung mit Deutschland wollen, können wir keinen gekröpften Nordanflug realisieren, der Süddeutschland mehr Lärmbelastung bringt als je zuvor.» Heute ist die Haltung diplomatischer. Durch das BAZL, welches BR Leuenberger unterstellt ist, erfahren wir, dass der GNA geprüft wird. Wäre Deutschland der GNA versprochen worden, wäre er sicher bereits eingeführt worden.

Wo sind die Grenzen?

Studie des BAZL betreffend Nachfrageentwicklung in Zürich-Kloten



Y.W. Der Flughafen Zürich Kloten ist ein City-Airport inmitten einer Agglomeration.

Über 400'000 Flugbewegungen pro Jahr, wie sie die neueste Studie einer deutschen Firma im Auftrag des BAZL prognostizieren, sind menschenverachtend. Die Rücksichtslosigkeit, mit der die Flughafenlobby Wachstum um wirklich jeden Preis erzwingen will, ist unglaublich. Gibt es überhaupt eine Toleranzgrenze für die Belastbarkeit der Bevölkerung oder ist jede Steigerung der Flugbewegungen eine Erfolgsmeldung, auch wenn der Kanton Zürich in Lärm und Gestank seine Lebensqualität einbüsst?

Nur mit einer massiven Zunahme der Billigflieger und vor allem der Umsteigepassagiere kann das angestrebte Wachstum erreicht werden. Die Umsteiger sehen die Schweiz nicht, sie wollen so schnell wie möglich in ein anderes Land weiterfliegen. Der Schweizer Volkswirtschaft bringen sie wenig bis gar nichts, dafür zerstören sie die Lebensqualität von Hunderttausenden.

Was als Nachfrage der Wirtschaft deklariert wird, ist in Wahrheit das, was an Umsatz für den Flughafen Zürich generiert werden kann mit einem Megahub Kloten.

Es werden nicht einfach Bedürfnisse erfüllt, sondern Bedürfnisse geschaffen.

Neu ist diese Haltung nicht, hat doch das BAZL seit Beginn der Flughafenproblematik skrupellos mit allen Mitteln die Volksrechte ausgehebelt. Mitte November hat sich nun auch der Kantonsrat mit einem Postulat für ein Pistenmoratorium ganz klar gegen ein ungebremstes Wachstum des Flughafens ausgesprochen. Wie weit dieser Entscheid in den SIL-Prozess einfließen wird ist unklar.

Gegen einen Pistenausbau würde mit Sicherheit das Referendum ergriffen werden.

Demo vom 3. September 2005



10000 Schneiserbeine und eine bombastische Stimmung. Herzlichen Dank an alle die mitmarschiert sind. Die Schneiser haben einmal mehr gezeigt, dass ihr Kampfswille ungebrochen ist.



30.10.2005, 2 Jahre Südanflug

450 Personen nehmen an Mahnwache in Gockhausen teil.

Gelbe Lampions weisen den Weg zum Schulhausplatz. Dort bietet sich ein schon fast gewohntes Bild. Hunderte von Fackeln zünden in den noch dunklen Himmel. Thomas Morf dankt den Anwesenden für ihren



Durchhaltewillen und stellt mit Genugtuung fest, dass sie sich so zahlreich eingefunden haben wie vor 2 Jahren. Der Widerstand gegen die unsinnigen Anflüge über dicht besiedelte Gebiete ist ungebrochen.

Politische Vertreter aus den betroffenen Gemeinden bekundeten mit ihrer Teilnahme Solidarität mit dem hartnäckigen Widerstand der Schneiser.

Beim anschliessenden Frühstück wurde ein reger Gedankenaustausch gepflegt. Die Frage, warum geht es nicht vorwärts mit dem gekröpften Nordanflug, bewegt die Gemüter. Für hitzige Diskussionen sorgte die neue Studie des BAZL, welche eine massive Zunahme des Flugverkehrs voraussagt. „Da wird die Bevölkerung nicht mitmachen“, war man sich einig.

GE-RÄUSCHLING



Überraschen Sie Ihre Freunde, Bekannten oder sich selber mit etwas Aussergewöhnlichem - einem GE-RÄUSCHLING: Ob rot oder weiss, beide Schneiserweine, von Kennern ausgewählt, munden hervorragend.

Der GE-RÄUSCHLING eignet sich bestens als kleines "Mitbringsel" für die kommenden Festtage.

Zu beziehen bei:
Getränke-Hauslieferdienst Schatt & Schärer
Wannwis 154 / 8124 Maur / 044 980 28 28

Wichtige Termine:

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

- 8. Januar 2006 (2.Sonntag)
- 5. Februar 2006
- 5. März 2006
- 2. April 2006

Donnerstag, 16. März 2006

GV - VFSN

- Zwicky-Fabrik, Fällanden
- Beginn: 19:00 Uhr

Frohe Festtage.

Wir wünschen Ihnen allen frohe Festtage und ein gutes neues Jahr.



Gleichzeitig möchten wir Ihnen auch herzlich danken für Ihre Unterstützung und Ihr Engagement und hoffen, dass wir im 2006 wieder auf Sie zählen können.

Vorstand & Sektionsleiter VFSN

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

Mitglied werden unter www.vfn.ch
oder per Post an obige Adresse.

Unterstützungskonto:
PC 87-313604-9 Herzlichen Dank!