

Editorial



Liebe Mitglieder,

Wir werden noch immer überflogen, aber es hat sich doch einiges getan in den letzten Jahren. Im Jahr 2001 wurde erwogen, mit über 33% aller Flugbewegungen über den Süden die Verteilung des Fluglärms den ganzen Tag durchzusetzen. Unsere Analyse damals lautete: Ziel dieser Verteilvarianten ist die Erhöhung der Kapazität auf über 420'000 Flugbewegungen.

Heute bekennen sich Regierung, Unique und Skyguide zur Nordausrichtung des Flugbetriebs und zum gekröpften Nordanflug. Mit besonderem Engagement aber setzt sich niemand der Verantwortlichen für dessen Einführung ein. Die Probleme sind politischer Art, deshalb sucht der VFSN die Unterstützung von Politikern auf allen Ebenen.

Unique ist am gekröpften Nordanflug nicht brennend interessiert. Der Flugbetrieb kann in den Sperrzeiten mit den notrechtlich eingeführten Südanflügen problemlos aufrecht erhalten werden. Eine Begrenzung der Flugbewegungen lehnt Unique zudem kategorisch ab. Bei Kapazitätsproblemen ist im 6. Betriebsreglement das Dual Landing mit Anflügen von Süden und Osten beantragt. Man hätte das Ziel von 2001, wenn auch auf Umwegen, erreicht.

Clever sind die Flughafenstrategen, und wehe uns, wenn wir uns nicht vehement wehren. Es braucht zusätzlichen politischen Druck, aber auch weiteren Druck der Bevölkerung, um dem gekröpften Nordanflug zum Durchbruch zu verhelfen.

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

Was bringt die Südanflüge weg ?

Diese Frage ist unsere zentrale Aufgabenstellung an der wir all unser Tun und Handeln orientieren müssen. Von den vier Optionen erachten wir den gekröpften Nordanflug als die beste Möglichkeit.

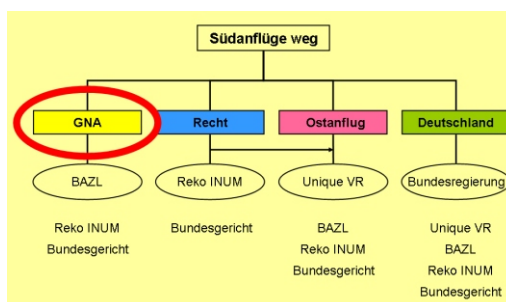
Thomas Morf, Präsident VFSN

Was bringt die Südanflüge weg, und wo haben wir als Vereinsorgan oder Sie als Mitglied die grössten Chancen Einfluss zu nehmen? Diese Fragen müssen wir uns permanent stellen, damit wir unsere Energie und unsere Mittel auch sinnvoll einsetzen.

Der wahrscheinlich schnellste Weg liegt auf der rechtlichen Seite. Wenn die Reko INUM entscheidet, dass die Südanflüge illegal sind, dürfte der gekröpfte Nordanflug in der Folge eine hohe Priorität erlangen, aber auch der Weg zum Bundesgericht ist damit vorgegeben. Dass die Reko INUM aber den Weg der systematischen Rechtsverweigerung verlässt, scheint im Moment eher unwahrscheinlich zu sein.

Weil ein Flugzeugtyp der Swiss (MD11) bei einer bestimmten Wetterlage (starker Regen) nicht von Osten landen kann, so die offizielle Begründung, wurden die Südanflüge als Provisorium permanent eingeführt. Die Swiss betreibt heute keine MD11 mehr in ihrer Flotte. Die Südanflüge sind dementsprechend nicht mehr notwendig, und Unique könnte ein Betriebsreglement ohne Südanflüge einreichen. Da aber Unique überzeugt ist, dass nur mit dem Dual Landing von Süden und Osten die angestrebte Expansion auf über 400'000 Flugbewegungen möglich ist, wird ein solcher Antrag nie gestellt werden.

Deutschland lässt die Nordanflüge wieder zu. Sollte dieser unwahrscheinliche Fall dennoch eintreten, hat der Bundesrat schon vor einiger Zeit verkündet, dass damit ein Ende der Südanflüge gar nicht sicher sei. Unterstützung dürfte der Bundesrat dabei auch von den Flughafenturbos im Regierungsrat und der Wirtschaft erhalten.



Von allen Varianten hat unserer Ansicht nach der gekröpfte Nordanflug die besten Chancen, die zusätzlichen Ost- und die Südanflüge zu eliminieren. Er ist technisch machbar und geniesst eine breite Unterstützung bei den Kommunalpolitikern und der Bevölkerung im Süden und Osten. Auch bei den vielen Parlamentariern in Bern wird

der gekröpfte Nordanflug als Möglichkeit gesehen, das leidige und störende Problem Flughafen Zürich endlich zu beheben. Hier haben wir vom VFSN und Sie als Mitglieder auch die Möglichkeit permanenten Druck auszuüben. Bombardieren Sie Ihre Gemeindepolitiker, die Zürcher Kantonsräte, den Regierungsrat und die Parlamentarier in Bern mit Briefen und Mails. Das sind Ihre Volksvertreter, die Sie gewählt haben - die sollen sich nun auch für Ihre Anliegen einsetzen. Diskutieren Sie mit Nachbarn, Freunden und Arbeitskollegen und animieren Sie auch diese dazu sich für den Gekröpften zu engagieren. Das Argumentarium finden Sie auf www.vfn.ch, Dossier gekröpfter Nordanflug, oder wenn Sie keinen Web-Zugang haben, bestellen Sie das Dossier bei uns.

Helfen Sie mit, dass der gekröpfte Nordanflug, die Lösung der Vernunft, schnell Realität wird und die Südanflüge abgeschafft werden können.

Durchbruch beim GNA?

T.M. Am 14.12.2005 reichte Nationalrat Filippo Leutenegger eine Motion mit folgendem Auftrag an den Bundesrat ein: „Der Bundesrat wird beauftragt, den involvierten Stellen (Bazl und Skyguide) den Auftrag zu erteilen, die Einführung des gekröpften Nordanfluges prioritär zu realisieren.“ In seiner Stellungnahme vom 29. März 2006 beantragt der Bundesrat die Motion anzunehmen.

Bemerkenswert - der Bundesrat hat sich nicht wie in der Vergangenheit hinter dem System des Flughafenrechts versteckt und mangels einer angeblichen „Nicht-Zuständigkeit“ die Motion abgelehnt. In wie weit es sich hier nun doch endlich um einen kleinen Lichtschimmer am Horizont für die geplagte Bevölkerung im Osten und Süden des Flughafens handelt, werden wir noch analysieren.

Nachtanflüge im Süden trotz ILS 28

Y.W. Das Instrumentenlandesystem auf der Ostpiste (ILS28) wird im Herbst 2006 mit einem Jahr Verspätung in Betrieb genommen. Im Süden hätte dies zu einer Entlastung von Nachtanflügen bei schlechter Sicht geführt, wenn wie üblich die Sichtanforderungen (Sichtminima) gesenkt würden. Genau das aber konnten Beschwerden aus dem Osten vorderhand verhindern. Wir müssen auch im nächsten Winter mit vielen Nachtanflügen und reduzierter Nachtruhe rechnen.

Weststarts an Wochenenden zwischen 7 und 9 Uhr

Y.W. Bisher wurde am Morgen während der Sperrzeiten von Süden gelandet und nach Norden gestartet. Zur Erhöhung der Startkapazität wird ab sofort nach Norden und nach Westen gestartet. Dies führt in der fraglichen Zeit zu (noch) mehr Fluglärm im Glattal durch Maschinen, die nach dem Weststart nach links abdrehen und über den Regionen südlich des Flughafens Höhe gewinnen.

Mahnwache - so aktuell wie am Anfang

Heidi und Willy Wunderlin, Gockhausen



Heidi und Willy Wunderlin
engagierte Schneiser

Mit unserer regelmässigen Teilnahme an der Mahnwache im Flughafen machen wir darauf aufmerksam, dass wir rechtswidriges Verhalten und sein Verschweigen und Aussitzen mit Nachdruck missbilligen und verurteilen. Mit unserer monatlichen Anwesenheit fordern wir die verantwortlichen Mitglieder des Bundesrates und kantonaler Regierungen sowie der eidgenössischen Rekurskommission Infrastruktur und Umwelt (REKO / INUM, früher REKO UVEK) auf, endlich die Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes zu veranlassen. Wir sind davon überzeugt, dass unser Auftreten von der Gegenseite wahrgenommen wird und Hartnäckigkeit das Blatt zu unseren Gunsten wenden wird. Wir wissen aber auch, dass ein Verzicht auf Auseinandersetzungen mit den für die Südanflüge Verantwortlichen von diesen als Zustimmung gedeutet wird. Wer schweigt, stimmt zu. Die Wirkung der Mahnwache ist umso ausgeprägter, je mehr Leute daran teilnehmen. Machen Sie auch mit. Kommen Sie am 7. Mai oder am 4. Juni (dann ist die 88. Mahnwache!) mit Nachbarn oder Bekannten um 10 Uhr ins Check-In 2 im Flughafen Kloten.

Gedanken eines Schneisers zur Steuerrechnung

Name des Verfassers der Redaktion bekannt

Ich habe die Rechnung für die direkte Bundessteuer erhalten. Weil ich unter den illegalen Südanflügen leide, habe ich auch die Webseite www.steuerboykott.ch studiert. Ich werde die Bundessteuern nicht freiwillig bezahlen, solange die widerrechtlichen Südanflüge durchgeführt werden. Solange sich der Staat nicht an die Gesetze und Vorschriften hält, mache ich es auch so.

Aber wie gehe ich konkret vor?

Wenn ich gemahnt werde, beachte ich das einfach nicht. Selbst auf eine eingeschriebene Mahnung werde ich nicht reagieren. Erst wenn die Betreibung kommt, werde ich diese beim Betreibungsamt abholen und dann rechtzeitig (innert 10 Tagen) Rechtsvorschlag machen. Den Rechtsvorschlag begründe ich nicht, die sollen selber herausfinden, weshalb ich mich so verhalte.

Es wird dann der ominöse Brief des Steueramtes kommen, worin mir mitgeteilt wird, ich solle den Rechtsvorschlag zurückziehen, weil ich ohnehin keine Chance habe gegen die Steuerforderung. Auch diesen Brief werde ich nicht beachten. Irgendwann wird dann eine Vorladung vor Gericht eintreffen. Dies, weil das Steueramt ein Rechtsöffnungsbegehren gestellt hat, um den von mir erhobenen Rechtsvorschlag gegen die Betreibung zu beseitigen. Dies ist nämlich unabdingbare Voraussetzung, um nachher die Betreibung fortsetzen zu können und an mein Geld zu kommen.

Ich werde an die Gerichtsverhandlung gehen und dort zwei Anträge stellen: 1. Das Rechtsöffnungsbegehren des Steueramtes sei abzuweisen und 2. man solle mir eine Entschädigung zusprechen. Ich werde zur Begründung sagen, das Steueramt habe gar keine rechtskräftige Veranlagungsverfügung, weil mir eine solche nie zugegangen ist. Beweisen muss das Steueramt, und zwar mittels Dokumenten. D.h. das Steueramt muss dem Richter die Zustellung

Lärm, Luftverschmutzung, Klimaschädigung

Vreni Püntener-Bugmann, Präsidentin SSF

Darf ich fragen: Kennen Sie den SSF?

Hier lärmen die Flugzeuge früh morgens über dem Kopf, da lässt sich kein Waldspaziergang ohne Lärmbelästigung geniessen, dort versteht man gerade nichts mehr, weil ein Flugzeug über das Dach hinweg donnert... Der Lärm ist lästig, er stört und macht sogar krank. Weniger (Flug-)Lärm: Dafür engagieren sich inzwischen viele Personen und Gruppierungen, bereits seit gut 15 Jahren auch der Schweizerische Schutzverband gegen Flugemissionen SSF. Der SSF ist die gesamtschweizerische Umweltschutzorganisation mit Fokus Flugverkehr. Er verlangt: Stopp dem masslosen Flugverkehr! Sei es ziviler Linienflugverkehr z.B. von Zürich nach München, sei es privates Vergnügen einiger weniger Personen mit Lärmbelästigung sehr vieler Menschen oder sei es ohrenbetäubender Militärfluglärm über Wohn- und Erholungsgebiete.

Luftverschmutzung: Wie viel spüren Sie davon?

Nicht hörbar, nur manchmal zu riechen und häufiger unbemerkt bleibt die Luftverschmutzung durch den Flugverkehr. Oder leiden Sie vielleicht unter Asthma, unter Allergien? Das kommt heute bekanntlich häufiger vor als früher. Die Luftverschmutzung trägt ihren Anteil dazu bei. Noch immer über den Grenzwerten der Luftreinhalteverordnung liegt die Luftverschmutzung z.B. in der Flughafenregion Zürich. Nicht nur, aber auch wegen des Flugverkehrs.

Klimaschädigung: Warum genießt der Flugverkehr Sonderrechte?

Die Klimaschutzziele sind klar: In erster Linie weniger CO₂-Emissionen, um die negativen Auswirkungen der Klimaveränderung auf mehr oder weniger akzeptablem Niveau zu halten. Doch weder beim Schweizer CO₂-Gesetz noch beim internationalen Kyoto-protokoll wird der Flugverkehr miteinbezogen, obwohl sein Anteil an der Klimaschädigung bei uns heute bereits 14-20 % ausmacht. Aussichten: Anteil weiter steigend.

Lärm, Luftverschmutzung und die Klimaschädigung - drei Stichwörter, die den SSF im Engagement gegen den überbordenden Flugverkehr bestärken. Der SSF fordert z.B.:

- die Reduktion der Flugemissionen durch eine Begrenzung der Anzahl Flugbewegungen,
- eine angemessene Nacht- und Wochenendruhe,
- keine Flüge für Strecken unter 500 km (längerfristig unter 1000 km),
- die Besteuerung des Kerosins, vorerst europaweit, später weltweit,
- keine neuen und kein Ausbau bestehender Regionalflyplätze.

Interessiert Sie die Arbeit des SSF?

Der SSF freut sich auf Ihren Besuch auf www.flugemissionen.ch oder sendet Ihnen weitere Informationen. Der SSF dankt auch für eine finanzielle Unterstützung zu Gunsten von Ruhe, sauberer Luft und Klimaschutz. SSF, 8055 Zürich, Tel. 044 451 66 32, Fax. 451 66 52, PC 80-64803-5.



Kondensstreifen entstehen durch die Kondensation des Wasserdampfs aus den Flugzeugabgasen. Die cirrenhafte Ausbreitung überzieht oft ganze Landesteile und verstärkt den Treibhauseffekt.

Was hat der VFSN bisher erreicht?

Ohne unseren Widerstand:

- gäbe es heute keine breit angelegte Diskussion um den Flughafen Zürich,
- fänden heute mehr Südanflüge statt,
- wäre der Wide Left Turn nicht abgelehnt worden,
- hätten sich nicht Dutzende von Parlamentariern in Bern für die rasche Einführung des gekröpften Nordanfluges eingesetzt.

Wir haben massgeblich mitgewirkt, dass heute der gekröpfte Nordanflug als realistische Alternative gilt. Wir haben im Süden über die Hälfte der Unterschriften für die Volksinitiative "Für eine vernünftige Flughafenpolitik" gesammelt. Wir sind Beschwerdeführer bei allen Rechtsverfahren, betreffend die Betriebsreglemente mit Südan- und Südabflügen.

Als VFSN-Mitglied profitieren Sie von:

- regelmässigen Informationen aus erster Hand durch unsere Mitgliederzeitung,
- professionellen Rechtsgutachten, inklusive diversen Mustervorlagen und Empfehlungen,
- Unterstützung in der Steuerthematik,
- einem umfassenden, tagesaktuellen Internetauftritt unter www.vfsn.ch

Unterstützen Sie uns im Kampf gegen die Südanflüge und beachten Sie die Unterlagen zum Mitgliederbeitrag 2006!

Wussten Sie...

... dass nach einer in Deutschland durchgeführten Studie in einem durch Flugzeug-Emissionen belasteten Gebiet im Vergleich zum Landesdurchschnitt jährlich 33 % mehr Frauen und 12 % mehr Männer an Lungenkrebs sowie 36 % mehr Männer und 14 % mehr Frauen an Bluthochdruck sterben? Die Lebenserwartung in Flugschneisen ist nach dieser Studie signifikant tiefer als in flugfreien Gebieten. Ursache dafür sind die Additive, die dem Flugbenzin beige-mischt werden: Chrom- und Calciumsalze, Borsäure, Phenole, Phosphorsäure und andere Stoffe. Dadurch entstehen bei der Verbrennung Dioxin, PCB, Furane oder Hexachlor-Benzol. Alles Giftstoffe, die hochgradig krebs-erregend sind.

Süden und Osten spannen im Fluglärmstreit zusammen

Erfolgreiche, gemeinsame Infoveranstaltung in Kloten

Y.W. In einer ersten, gemeinsamen Informationsveranstaltung zum Thema „Flughafen ja aber mit Vernunft“ haben am 15.2.2006 in Kloten der Verein Flugschneise Süd - NEIN (VFSN) und die Vereinigung Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO) über die Volksinitiative „Für eine realistische Flughafenpolitik“ und den gekröpften Nordanflug informiert.

Man konzentrierte sich an diesem Abend auf die gemeinsamen Interessen von Süden und Osten. Thomas Morf informierte über den gekröpften Nordanflug, der sowohl Süd- als auch Ostanflüge ersetzen kann. Süden und Osten haben gemeinsam mehr Gewicht und sollten ihren Einfluss geltend machen.

Kantonsrat Ruedi Lais stellte die Volksinitiative für eine realistische Flughafenpolitik (Plafonierungsinitiative) vor, welche voraussichtlich 2007 zur Abstimmung kommt. Eine unbegrenzte Zunahme der Flugbewegungen kann nur bewältigt werden, wenn von Süden und Osten koordiniert gelandet wird (Dual Landing). Dagegen müssen sich Süden und Osten wehren, denn mit diesem Anflugregime liegt die Kapazität bei über 420'000 Flugbewegungen im Jahr. Ein Albtraum für die Bevölkerung beider Regionen.

Schneiser-Award an Urban Scherrer



Y.W. Urban Scherrer aus Pfaffhausen hat sich seit der Gründung des Vereins unermüdlich gegen die Südanflüge eingesetzt. Nimmermüde bei unendlichen Vorstandssitzungen, sympathisch, klar und fundiert bei seinen Vorträgen, zupackend bei Demonstrationen, allzeit bereit für die verschiedensten Aktionen. Aus beruflichen Gründen möchte er im Vorstand etwas kürzer treten. Damit

er in Zukunft nicht mehr an Sitzungen teilnehmen muss, aber immer noch darf, wurde er mit dem Segen der Generalversammlung zum ersten Ehren-Vorstandsmitglied des Vereins Flugschneise Süd - NEIN ernannt. Urban Scherrer erhielt überdies den erstmals verliehenen Schneiser Award in Form eines eleganten, überdimensionalen, schneiser-gelben Ohrstöpsels. Der Gewinner war sichtlich gerührt.

Fortsetzung von Seite 2

Erst dann ist nämlich sicher, dass die Rechtsmittelfrist, innert welcher ich mich gegen die Veranlassung wehren kann, zu laufen begonnen hat.

Wenn keine Rechtsmittelfrist je zu laufen begonnen hat, kann logischerweise auch keine rechtskräftige Verfügung und damit kein Rechtsöffnungstitel vorliegen. Wenn der Richter fragt, weshalb ich auf die eingeschriebene Mahnung nicht reagiert habe, sage ich, ich hätte keine Ahnung gehabt, um was es sich handle, weil ich ja zuvor nie etwas erhalten habe. Es kann ja jeder dem andern einen eingeschriebenen Brief senden, wenn er will.....

Weil das Steueramt nicht in der Lage ist, zu beweisen, dass mir die Veranlagungsverfügung zugestellt worden ist und ich kein Rechtsmittel dagegen ergriffen habe, wird das Rechtsöffnungsbegehren abgewiesen. Ich erhalte die beantragte Entschädigung. Ein vom Steueramt allenfalls verlangter Verzugszins ist ebenfalls vom Tisch, weil ich ja gar nie in Verzug war. Wenn alle Schneiser es so machen würden wie ich, hätte der Staat ein massives Problem. Vielleicht würde dann ein rasches Umdenken erfolgen. Den Anstoss dazu sollte man doch geben, oder?

Wichtige Termine:

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

7. Mai 2006

4. Juni 2006 (die 88. Mahnwache!)

2. Juli 2006

6. August 2006

3. September 2006

SMS Terminerinnerungs-Service

Mit einem SMS und dem Text START VFSN an die Nummer 963 können Sie sich bei unserem SMS Infodienst abonnieren.

Sie werden dann per SMS an Termine wie Mahnwache, GV etc. erinnert und erhalten wichtige Informationen direkt auf Ihr Handy (z.B. auch Terminänderungen). Wir können Sie so einfacher und direkt informieren.

Pro zugestelltes SMS werden nur Fr. 0.20 verrechnet. Es werden maximal 1 bis 3 SMS pro Monat versandt.

Mit STOP VFSN an die Nummer 963 können Sie den Dienst jederzeit wieder abmelden.

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!