

## Editorial



### Plafonierungsinitiative: Die Nervosität steigt

Liebe Mitglieder

Eine Umfrage hat ergeben, dass die Mehrheit der Bevölkerung kein schrankenloses Wachstum des Flughafens wünscht. Das Komitee "weltoffenes Zürich" bläst zum Angriff und beschwört den Untergang der Wirtschaft herauf, sollte dem gehätschelten Flughafen irgendeine Form der Wachstumsbeschränkung auferlegt werden. Ein Komitee pro Flughafen mit prominenten Mitgliedern möchte zwar einen Hub, aber einen kleineren. Die Zürcher Regierung will die Plafonierungsinitiative bodigen. Sie präsentiert einen wohlklingenden Gegenvorschlag und behauptet mit einer komplizierten Formel die Belastung für die Fluglärmgeplagten zu beschränken und gleichzeitig das Flughafenwachstum nicht zu beschränken. Eine Gemeindeinitiative verlangt eine Plafonierung bei 320'000 Flugbewegungen - so wie der Kantonsrat das vor Jahren vorgeschlagen hat - anstatt bei 250'000, wie in der Initiative vorgesehen. Und Unique verlangt Schützenhilfe beim Bundesrat, dieser hingegen will sich nicht äussern.

Wie soll man sich da zurecht finden? Vielleicht bringt diese VFSN-info Ausgabe etwas Licht ins Dunkel.

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

## Turbulenzen am Flughafen

**Auch wenn die Abstimmung über die Plafonierungsinitiative noch in weiter Ferne liegt, die Turbulenzen, die sie auslöst, sind enorm und nehmen teilweise groteske Formen an. Dass dabei die Akteure mit Halbwahrheiten operieren entspricht leider einer politischen Geflogenheit, ist aber deswegen nicht weniger verwerflich.**

**Thomas Morf, Präsident VFSN**

Dass wir, Zürich und die Schweiz, den Flughafen Zürich wollen und benötigen, steht nicht zur Diskussion. Diese beginnt bei den Fragen, welche Funktion der Flughafen zu erfüllen hat und wie er sie erfüllen soll.

Gekaufte Studien, die eine Nachfrage, die um ein vielfaches höher liegen als die heutigen Passagier- und Bewegungszahlen, oder die den Verlust von zehntausenden von Arbeitsplätzen prognostizieren, wohlverstanden von Arbeitsplätzen, die es heute noch gar nicht gibt, tragen nicht zur Versachlichung der Meinungsbildung bei.

Die millionenschwere Kampagne der Wirtschaft, unter Federführung des Komitee "weltoffenes Zürich", hat einen schlechten Start erwischt. Gross wird verkündet: "Japaner shoppen gerne auch in München. Die Zürcher Verkäuferinnen freut das weniger". Gleichzeitig will uns die Swiss überzeugen, dass wenn wir mit ihr fliegen, uns am meisten Geld übrig bleibt, um an fernen Destinationen zu shoppen!

Das Plafonierungs-Initiativkomitee wiederum behauptet, bei einer Annahme der Initiative habe der Süden wesentlich weniger Flugverkehr als mit dem gekröpften Nordanflug.

Hier übersieht man, dass der gekröpfte Nordanflug nur in einem ersten Schritt mit Endanflug nach Sichtflugbedingungen geflogen wird und dass der Gekröpfte in der zweiten Phase, mit einem ILS-Endanflug, die zusätzlichen Ost- wie auch die Südanflüge vollständig eliminieren wird.

Mit dem Zürcher Flughafen-Index (ZFI) demonstriert Regierungsrätin R. Fuhrer, dass sie das politische Handwerk bestens beherrscht. Sie rühmt sich einer Pionierleistung, der konsequenten Orientierung am effektiven Problem, nämlich dem belästigten Menschen, von renomierten Lärmforschern erarbeitet, für alle Beteiligten transparent und wirkungsvoll - einer solchen Lösung kann man die Gefolgschaft nicht verweigern.

Oder doch! Die Bürger, nicht nur die direkt Betroffenen, sind kritischer geworden. Wer den ZFI unter die Lupe nimmt stellt fest, dass die Zahl der Flugbewegungen damit sehr, sehr kräftig wachsen kann, weit über 320'000. Sie wissen, dass wir alle in der Abstimmung zur 5. Ausbautetappe mit schönen Schlagworten manipuliert und belogen wurden, dass der Flugverkehr einer der grössten Umweltverschmutzer ist, und dass unsere Wirtschaft boomt, obschon die Verkehrszahlen am Flughafen Zürich kontinuierlich sinken.

Vergessen Sie nicht, dass die zusätzlichen Ost- und die Südanflüge auch mit einer Plafonierung immer noch Bestand haben und auch die Gefahr von zusätzlichen Starts und neuen Startrouten damit nicht gebannt ist. Auf diese Aspekte muss unsere volle Aufmerksamkeit und unsere Energie konzentriert sein.

Nur der gekröpfte Nordanflug und Rahmenbedingungen für den Flughafen, die der betroffenen Bevölkerung zu Gute kommen, werden die Turbulenzen am Flughafen Zürich beseitigen.

## Buch-Empfehlungen

### “Geplagt und enteignet”

#### Das Buch der Fluglärm-Betroffenen



Seit wenigen Tagen ist das Buch "Geplagt und enteignet" von Urs P. Gasche und 19 weiteren Autoren im Buchhandel für Fr. 19.80 erhältlich.

Die 130-seitige Publikation ist für alle, die in der Frage des Fluglärms mitreden wollen, ein Muss. Das Buch gibt einen Blick in eine Welt der Betroffenheit gegenüber einem übermächtigen Staat und ein Bericht über die Folgen des Wachstumswahns.

Urs P. Gasche war zehn Jahre lang Chefredaktor der TV-Sendung «Kassensturz» und später Leiter der Konsumentenzeitschriften «K-Tipp» und «Puls-Tipp». Wegen des Fluglärms ist Gasche aus Gockhausen ZH ausgezogen und lebt heute als freier Publizist in Bern. Weitere Infos unter [www.geplagt-und-enteignet.ch](http://www.geplagt-und-enteignet.ch)

### “Kloten Clan”

#### Das Buch von Lukas Hässig in einer Sonderaktion für 20 Franken



Das Buch "Kloten-Clan" von Lukas Hässig sorgte bei seiner Veröffentlichung im Herbst 2003 für viel Gesprächsstoff. Es stand während mehreren Wochen an der Spitze der best-

verkauften Schweizer Sachbücher. Als früherer Pressesprecher der Flughafenfirma Unique kennt Wirtschaftsjournalist Hässig die Mechanismen zwischen Bund, Kanton Zürich, Swissair/Swiss und Flughafen.

Das Buch, das mit Blick auf die Plafonierungsabstimmung von 2007 oder 2008 erhellende Hintergründe über Fehleinschätzungen und Machtinteressen liefert, kann jetzt zu einem Sonderpreis von 20 Franken inkl. Versandkosten (ursprünglich 39.90 Franken) bestellt werden bei [mail@lukashaessig.ch](mailto:mail@lukashaessig.ch).

Weitere Informationen im Web unter [www.lukashaessig.ch/spezialthemen/aviatik/buch](http://www.lukashaessig.ch/spezialthemen/aviatik/buch).

## Einigkeit beim GNA

Mit Thomas Koller, Komitee "weltoffenes Zürich", Filippo Leutenegger, FDP und Thomas Morf, VFSN als Podiumsteilnehmer war eine kontroverse Diskussion zu den verschiedenen Themen gegeben.

Thomas Morf, Präsident VFSN

Dass der gekröpfte Nordanflug kommen muss, darin waren sich alle Teilnehmer des Podiums einig. Auf die Frage von Morf, „warum bleibt es bei Lippenbekenntnissen, wann folgen endlich Taten“, wurden diverse



„Bremsklötze“ genannt. Leutenegger ortete die Ursachen für die fehlende Handlungsbereitschaft in falschen Ängsten von Politikern und in der Verwaltung: „Der Bundesrat hat zwar eingesehen, dass es eigentlich ohne GNA nicht mehr geht. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und Skyguide funktionieren aber nicht.“ Koller befürchtet, dass „der GNA innen-

politisch kurzfristig zu einem zweiseitigen Schwert werden kann. Ausserdem werde es zu Widerständen aus dem Aargau kommen.“ Morf selber sieht mangelndes Interesse seitens Unique und des Zürcher Regierungsrates als mögliche Ursache: „Mit den Südanflügen und den zusätzlichen Ostanflügen habe die alles, was sie für das angestrebte dual landing und die damit verbundene Kapazitätsreserve wollen.“

Bei der Diskussion um die verschiedenen Initiativen war es mit der Einigkeit aber definitiv vorbei. Koller befürchtet, dass eine Beschränkung auf 250'000 Flugbewegungen zu einem rechtlichen Chaos und internationalen Querelen führen würde. Jegliche Ausweitung des Nachtflugverbotes führe zudem unweigerlich zu einem Verlust der Konkurrenzfähigkeit des Flughafens und füge der Wirtschaft grossen Schaden zu. Den Zürcher Flughafen-Index (ZFI) erachtet Koller jedoch als richtigen Ansatz. Leutenegger warnte davor, dass mit der Plafonierungsinitiative die Süd- und Ostanflüge zementiert werden. Dem ZFI attestierte er edle Absichten, doch fehlen ihm die konkreten Massnahmen zur Umsetzung. Für Morf ist klar, dass nur mit Rahmenbedingungen die ein ungebremstes Wachstum verhindern, das Problem Flughafen Zürich gelöst werden kann. Den ZFI lehnt er ab: „Technische Fortschritte die zu leiseren Triebwerken führen ermöglichen mit dem ZFI eine extreme Steigerung der Flugbewegungen. Die Bevölkerung hat davon keinen Gewinn, der Flughafen ist der einzige Profiteur“.

## ZFI - wirklich für die vom Fluglärm belästigten Menschen ?

**Y.W. Wir zweifeln an der Redlichkeit dieser Beteuerungen und wir möchten Ihnen erklären weshalb und mit welchen Tricks bei der Berechnung des Zürcher Flughafen-Index (ZFI) gearbeitet wurde:**

1.) Falsche Annahmen: 320'000 Flugbewegungen (FB) wurden 2000 akzeptiert und sind deshalb zumutbar.(?) 260'000 FB wurden 2004 nicht mehr akzeptiert. (Andere Flugrouten, Endanflüge über Wohngebieten)

2.) Zur Berechnung des ZFI wird der Leq16 benützt. Bei gleich bleibendem Leq16-Wert kann ein Jumbo durch 70(!) Airbusse ersetzt werden. Leisere Flugzeuge erlauben so eine Steigerung der Flugbewegungen, wann immer der Flughafen das wünscht. Der Einfluss des Flottenmixes ist enorm: Zwischen 2000 und 2004 ist trotz Belärmung von dichter besiedeltem Gebiet die Anzahl der errechneten stark Gestörten (ZFI) um 20% gesunken(!).

3.) 320'000 FB von 2000 werden auf die Flugrouten von 2004 umgelagert, wo mehr Menschen betroffen sind. Daraus errechnet sich die ominöse Zahl von 47'000 stark Belästigten. Würden ab morgen wieder die Flugrouten von 2000 geflogen, stünden dem Flughafen plötzlich viel mehr als 320'000 FB zu, wegen der kleineren Anzahl Belärmer und der seit 2004 leiseren Flugzeuge.

## Was will die Flughafeninitiative?



### 250'000 Flugbewegungen sind genug.

Die Flughafeninitiative verlangt die Begrenzung der Anzahl Flugbewegungen auf dem Flughafen Zürich auf 250'000 pro Jahr. Das sind im Durchschnitt je gut 340 Starts und Landungen täglich. Mit 250'000 Flugbewegungen werden auch der Fluglärm und die Luftverschmutzung durch den Flugbetrieb wirksam begrenzt. So weiss die Bevölkerung

rund um den Flughafen, wie viel Fluglärm sie höchstens zu ertragen hat.

### Wir brauchen 9 Stunden Nachtruhe.

Genug ungestörter Schlaf ist für unsere Gesundheit, unsere Leistungsfähigkeit und unsere Lebensqualität zentral. Mit der Flughafeninitiative soll die Nachtruhe künftig von 22 bis 7 Uhr gelten, rund um den Flughafen und zum Wohle von uns allen.

Weitere Infos finden Sie unter [www.flughafeninitiative.ch](http://www.flughafeninitiative.ch)

## 1'000 Tage Südanflüge

Das traurige „Jubiläum“ verlangte nach einer aussergewöhnlichen Aktion. Nicht nur Zürich und Bern, auch Deutschland ist ein wichtiger Faktor im Flughafendebakel. Nach X Demonstrationen in Zürich und auch in Bern scheint es uns an der Zeit, vermehrt auch die Deutschen Nachbarn auf die unhaltbare Situation im Kanton Zürich aufmerksam zu machen.



Y.W. Am 25. Juli 2006 war zwischen 6.04 und 7.08 Uhr, der Zeit der illegalen Südanflüge an Werktagen, auf der Brücke zwischen Hohentengen und Kaiserstuhl kein Durchkommen mehr. Eine Gruppe Schneiser hatten sich angekettet und damit die Brücke gesperrt.

Deutschland will keinen (Luft-)Verkehr von Norden, dann wollen auch wir

keinen (Strassen-) Verkehr von Norden. 1000 Tage sind mehr als genug, wir haben es satt, dass sich die Politiker auf beiden Seiten des Rheins auf die Schulter klopfen und die guten nachbarschaftlichen Beziehungen immer wieder betonen.

Wir haben seit 1000 Tagen ein ernsthaftes Problem, das die Verantwortlichen nicht lösen wollen. Leidtragende ist die Bevölkerung, auf beiden Seiten des Rheins, vor allem aber die Bevölkerung im Süden und Osten des Flughafens Zürich.

## Bundesrat in „gelb“ begleitet

M.A. Nicht erst beim Empfang in Stäfa zeigten die Schneiser dem Bundesrat gelb, bereits an der Kantonsgrenze kurz nach Rapperswil wurde der Bundesrat, auf seinem „Schulreisli“ unterwegs mit dem Dampfschiff "Rapperswil", von drei mit grossen VFSN-Banner geschmückten Motorbooten in Empfang genommen und "gelb" nach Stäfa begleitet.

Ein viertes Boot, vorgängig mit grossem Aufwand vom bekannten "Lärmobil" zum sturmfesten "Lärmboot" umgebaut, gesellte sich in „GreenPeace-Manier“ zur Flotte dazu. So konnte dem Bundesrat auf hoher See die ungeliebte 06:04 Uhr-Stimmung in unserer Region live vermittelt werden.

## Kurz-Info

### Der ZFI ein Flop?

(TM) Was anfänglich wie ein genialer politischer Schachzug ausgesehen hat, entwickelt sich langsam aber sicher zum Rohrkrepierer. Carl Oliva, Mitglied der Expertengruppe bezeichnet die Berechnungsmethode als untauglich. Nachdem sie den ZFI ursprünglich begrüsst hat, bezeichnet Sabine Ziegler, Präsidentin der kantonsrätlichen Verkehrskommission den ZFI jetzt als Zitat "Hosenlupf, wo aus ungenauen Vorgaben ein Index zusammengezimmert wurde".

### Schneiser auf dem Bundesplatz in Bern

M.A. In einer Blitzaktion "Eine Nacht ohne Angst" errichteten am 21. Juni über 30 Schneiser auf dem Bundesplatz in Bern ein Camp mit Zelt und Lagerfeuer, um auf die seit 966 Nächten andauernde Bedrohung des Süd-Anfluges über dicht besiedeltes Wohngebiet aufmerksam zu machen.



Bei einem feinen Risotto mit Schneiser-Wein sind diverse Parlamentarier unserer Einladung gefolgt. Es wird diskutiert, argumentiert, gelobt und auch getadelt. Doch gegen 22.00 Uhr wurden die Schneiser durch die Polizei aufgefordert, den Platz zu verlassen. Der Rechtsstaat wird auch hier absolut kleinlich durchgesetzt. Wir sind einmal mehr machtlos gegen die Willkür des Staates.

### Die Zauberformel

$$\sum w_{FT} = V$$

Wenn diese Gleichung erfüllt ist, dann ist das Problem Flughafen Zürich gelöst. Die Auflösung dieser Formel folgt in der nächsten VFSN-info.

## Der VFSN reicht Beschwerde ein

Der VFSN hat beim Bundesgericht eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen die REKO/INUM eingereicht. Sie richtet sich gegen den Beschluss vom 26. Juni 06, die Beschwerden gegen das Betriebsreglement 5 (vom Sept. 2003) jetzt nicht zu behandeln, sondern mit den Beschwerden gegen das Betriebsreglement 6 (vom Jahr 2005) zu vereinen.

Y.W. Die Beschwerden gegen die Südanflüge und die zusätzlichen Ostanflüge sind in den Beschwerden gegen das Betriebsreglement 5 enthalten. Sie wurden im Jahr 2003 von uns eingereicht und die REKO/INUM könnte noch dieses Jahr darüber befinden. Nach dem Willen der REKO/INUM soll diese Rechtsprechung jetzt weiter verzögert werden. Sie will diese Beschwerden zusammen mit den Beschwerden aus dem Frühling 2005 zum 6 behandeln. Bis eine materielle Entscheidung zu den Beschwerden gegen die Südanflüge gefällt wird, dürften damit weitere Jahre vergehen.

Der VFSN hat gegen diese erneute Nichtbehandlung unserer Beschwerde beim Bundesgericht eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde eingereicht. Zusätzlich haben wir vorsorgliche Massnahmen beantragt, welche die REKO/INUM verpflichtet, die Verfahren aus dem Jahr 2003 und 2005 sofort weiterzuführen. Es darf nicht sein, dass die REKO/INUM mit Ihrem Zwischenentscheid vom 26. Juni 2006 nun zwei Verfahren stoppen kann, welche bereits seit überdurchschnittlich langer Dauer hängig sind.

### Top-Aktuell: Bundesgericht entscheidet gegen Schneiser

(TM) Die Verfahrensvereinigung stelle für den Süden keinen nicht wieder gutzumachenden Nachteil dar, befand das Bundesgericht vor wenigen Tagen und trat damit erst gar nicht auf unsere Beschwerde ein. Die systematische Rechtsverweigerung zum Thema Südanflug geht auch mit diesem Urteil weiter. Der VFSN prüft nun den Gang an den Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte.

## Schneiser in Berlin

Am 1. August war in Berlin die Politprominenz und Vertreter des Kantons Zürich zusammen mit der Bevölkerung vom Schweizer Botschafter zu einem Fest eingeladen.



Y.W. Der VFSN liess es sich nicht nehmen... nach einem kurzen Besuch im Bundesverkehrsministerium auch beim Fest unter den Linden mit gelben Farbtupfern in gewohnt friedlicher Manier auf die Zürcher Flughafenprobleme aufmerksam zu machen. Thomas Morf warb in seiner kurzen Ansprache um Verständnis für die Zürcher Bevölkerung, welche schwer

an den Auswirkungen der Deutschen Anflugssperre trage. Er bat um Unterstützung für den gekröpften Nordanflug als vernünftige Lösung des Problems, damit die guten freundschaftlichen Beziehungen auch weiter bestehen bleiben. „Wenn wir zudem mit unserer Anwesenheit der Zürcher Regierung den Rücken stärken können bei ihren Gesprächen mit Deutschland, haben wir unser Ziel erreicht“.

## Wichtige Termine

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

**1. Oktober 2006**

5. November 2006

3. Dezember 2006

### 3 Jahre Südanflug:

Markieren Sie sich den **Montag**

**30. Oktober 2006** rot in Ihrem

Kalender. Weitere Infos werden bald folgen.

## In eigener Sache

### VFSN-Schneiser Wein

Bei Schatt & Schärer AG, 8124 Maur oder unter [www.getraenke-schatt.ch](http://www.getraenke-schatt.ch) sind die bekannten Schneiser-Weine weiterhin erhältlich. Der rote Pinot Cabernet wie auch der weisse Geräuschling gibt es in den beliebten 50 cl Flaschen mit VFSN-Etikette zu 11.--.

### Sommerschlussverkauf

Unser Lager muss redimensioniert werden. Deshalb gibt es T-Shirts in den Grössen S/M/L/XL zu 20.-- plus das beliebte VFSN-Käppi gratis dazu. Auch gelbe Schirme (20.--) für den nahenden Herbst sind ebenfalls noch zu haben. Bestellungen bitte per E-Mail an [koordination@vfn.ch](mailto:koordination@vfn.ch). Die Auslieferung erfolgt über Ihren VFSN-Sektionsleiter.

### 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!