

## Editorial



### Varianten-Poker: Die Zürcher Regierung passt

Liebe Mitglieder

Es stehen Wahlen an, da sind mutige Entscheidungen nicht gefragt.

Gerne würde man der Zürcher Regierung glauben, dass sie aus Rücksicht auf die Bevölkerung (bzw. auf das Stimmvolk) an der Nordausrichtung des Flugbetriebes festhalten will, wenn nötig unter Einführung des gekröpften Nordanfluges. Bravo, möchte man fast sagen, wäre da nicht der Hilfeschrei nach Bern, in der Optimierungsphase des SIL-Prozesses der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Rechnung zu tragen. Die Wirtschaft aber fordert Wachstum ohne Rücksicht auf die Bevölkerung und die Presse lässt sich vor den Karren der Unique AG spannen.

Die Zürcher Regierung habe einen ganz wesentlichen Einfluss im SIL-Prozess, wird behauptet. Was aber ist jetzt genau die Botschaft der Zürcher Regierung?

Plafonieren oder nicht? Verteilen oder nicht? Gekröpfter Nordanflug ja oder nein?

**Verstecken Sie sich nicht, legen Sie endlich die Karten auf den Tisch!**

Yvonne Wewerka

**PS:** Wussten Sie, dass bei 10 der 19 Varianten die DVO eingehalten wird, aber bei allen 19 möglichen An- und Abflugvarianten des SIL-Prozesses die Südanflüge vorgesehen sind?

## Erfolg und Gefahren



Slow-up - Wir zeigen Farbe, immer!

**Eine Annahme einer Bewegungsbeschränkung scheint wahrscheinlich und der gekröpfte Nordanflug findet täglich neue Anhänger. Dennoch müssen wir weiterhin auf der Hut sein, denn mit dem SIL droht neues Ungemach.**

*Thomas Morf, Präsident VFSN*

Liebe Schneiser, wenn Sie diese Ausgabe der VFSN-info lesen, dürfte die Entscheidung des Kantonsrates zum Gegenvorschlag der Plafonierungsinitiative vorliegen und das BAZL sollte zur ergänzenden Eingabe für den gekröpften Nordanflug Stellung bezogen haben.

Die Chancen für 320'000 Flugbewegungen stehen gut. Diese Zahl kann als "gut schweizerischer" Kompromiss akzeptiert werden. Wichtig ist nur eines bei der Abstimmung, dass bei 250'000 oder 320'000 Flugbewegungen Einigkeit herrscht. 2 X NEIN darf nicht das Resultat sein. Eine Nachtruhe länger als 7 Stunden wäre eine positive Überraschung.

In jedem Fall ist der gekröpfte Nordanflug absolut notwendig, denn nur damit ist die Rückkehr zur Nordausrichtung möglich und die Süd- und zusätzlichen Ostanflüge können eliminiert werden. Wir müssen zwar davon ausgehen, dass das BAZL alles unternehmen wird, um den Gekröpften auch weiterhin zu verzögern, auf wessen Wunsch hin auch immer. Wir werden am Ball bleiben, denn die Zahl derjenigen, die im gekröpften Nordanflug die Chance sehen, das Problem Flughafen Zürich zu lösen, steigt täglich.



Dass wir heute, nach 4 Jahren hartem, mühseligem und nervenaufreibendem Kampf soweit sind, ist Ihrer Unterstützung zu verdanken. Ohne Ihr grosses und breites Engagement, liebe Schneiser, würde heute niemand über Bewegungsbeschränkung und den gekröpften Nordanflug reden - die Südanflüge wären längst eine Selbstverständlichkeit. Nach wie vor ist aber unklar, wie in den nächsten Jahrzehnten am Flughafen an- und abgeflogen wird.

Die vom BAZL präsentierten 19 möglichen Betriebsvarianten geben eine Vorstellung davon. Einige enthalten Südanflüge und/oder Südstarts links, rechts und gerade aus. Es gibt drei mögliche Szenarien: Bestehendes Pistensystem, Pistensystem mit Verlängerungen und Parallelpistensystem. Im Unterschied zum Betriebsreglement legt der SIL-Prozess nicht fest, wie auf dem Flughafen an- und abgeflogen wird. Der SIL-Prozess schafft nur die raumplanerischen Grundlagen für künftige Betriebssysteme. Der Regierungsrat hat sich für die Variante "bestehendes Pistensystem" entschieden, fordert aber gleichzeitig die übrigen SIL-Partner auf, dass sie sich der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens bewusst sind und vertraut darauf, dass sie in der Optimierungsphase des SIL-Prozesses dieser Bedeutung Rechnung tragen. Ist dies ein Aufruf für das Horrorszzenario Parallelpiste oder für kapazitätsfördernde Südstarts in alle Richtungen?

## Flughafen Zürich-Kloten fest in deutscher Hand

**Nach Swiss, bzw. Lufthansa etabliert sich nun auch noch der Billiganbieter Air Berlin in Kloten**

Y.W. Während Deutschland die Nord-Anflüge nach Zürich weiterhin beschränkt, betreibt Air Berlin seit November 2006 in Kloten eine Ferien-Drehscheibe (Hub) - mit Zubringern aus Frankfurt, Berlin, Hamburg, Düsseldorf und Wien zum Weiterflug ab Zürich nach Las Palmas, Teneriffa, Fuerteventura, Lanzarote und Madeira. Angesprochen werden vorwiegend deutsche und österreichische Passagiere, welche in Zürich umsteigen sollen. Auch die Verbindungen ab Zürich nach Deutschland wurden dabei massiv aufgestockt. Insgesamt fliegt die Billig-Airline nun 37 (!) Destinationen ab Zürich an und ist neben der Swiss (bekanntlich ja in deutscher Hand) und der Lufthansa zum drittgrössten Anbieter auf dem Flughafen Zürich geworden. Weitere Ausbaupläne des Hub's, z.B nach Ibiza und griechischen Destinationen, sind ab Mai 07 geplant. Aus den von Unique im Jan 07 veröffentlichten Bewegungszahlen von 2006 ist u.a. herauszulesen, dass sich der Anteil der Low Cost Passagiere weiter erhöht hat, wobei das Wachstum klar von Air Berlin (+37.7 Prozent) geprägt wurde. Der Flughafen kassiert dabei fleissig Passagier- und Landetaxen. Die Belastung der Umwelt und die Lärmbelastigung hat hingegen die Zürcher Bevölkerung zu tragen. Ist das das viel gepriesene, für unsere Wirtschaft so dringend notwendige Wachstum?

### Wussten Sie .... ?

...dass Anfangs diesen Jahres im Rahmen des „Business Traveller Awards 06“ in Frankfurt der Flughafen Zürich als "Bester Europäischer Gross- und Umsteigeflughafen" ausgezeichnet wurde? Zürich erreichte diesen Platz vor den Flughäfen München und Wien. In der Kategorie "Bester Flughafen Weltweit" belegte der Flughafen Zürich den dritten Platz hinter den Flughäfen von Singapur und Hong Kong. Mit dieser Rangierung müssten die Verantwortlichen des Flughafen Zürichs nun eigentlich zufrieden sein und auf weiteres Wachstum verzichten - denn bekannterweise kommt Qualität vor Quantität.

## Brief an Bundesrat Leuenberger



Waltraud Borsodi

### Südanflüge ruinieren die Gesundheit!

Sehr geehrter Herr Bundesrat Leuenberger

Ein Passagierflugzeug verbrennt auf einer Distanz von 100 km bis zu 1250 Liter (!) Kerosin. Das entspricht dem Treibstoffverbrauch von etwa 35 Lastwagen. Im Südanflug fliegen pro Stunde bis zu 25 Maschinen über das dichtest besiedelte Gebiet der Schweiz. 25 Flugzeuge und jedes einzelne davon verbrennt so viel Treibstoff wie 35 Lastwagen. Das ist pro Stunde gleich viel Treibstoff, wie eine Karawane von 875 Lastwagen verbrauchen würde. Nach Angaben der Zürcher Baudirektion entstehen dabei allein im An- und Abflug-Zyklus auf den Zürcher Flughafen (unter 900 m) pro Jahr mindestens 9 Tonnen krebs-erregender Feinstaub. Tausende von Menschen sind gesundheitlich bedroht. Zudem: Die Gebiete im Süden des Flughafens Zürich dürfen nach geltendem Recht gar nicht überflogen werden. Südanflüge verstossen gegen das Raumplanungs- und Umweltschutzgesetz. Das heisst, die 875 Lastwagen pro Stunde rasen illegal und ungebusst durch eine Fahrverbots-Zone! Schlimmer noch, sie kommen durch die Luft und donnern ungehindert und gesetzeswidrig im Tiefflug über die Köpfe und Wohnungen von tausenden Betroffenen. Südanflüge und vermehrte Ostanflüge wurden per Notrecht eingeführt und haben viel mehr mit unersättlicher Gewinn- und Kapazitätssteigerung, als mit irgendwelchen deutschen Verordnungen zu tun. Ein deutsches Gericht hat im Januar 2006 deren Einführung als „Handstreich der Schweizer Politik“ bezeichnet.

Herr Bundesrat Dr. Leuenberger, Sie allein sind jetzt verantwortlich für Entscheidungen in dieser Problematik und nach diesen Angaben wäre es Ihre vordringlichste und vornehmste Pflicht, den Gekröpften Nordanflug sofort einzuführen. Wir warten seit 3 Jahren und 2 Monaten dringend auf diese (Er-)Lösung. Wie lange noch wollen Sie die Bevölkerung im dichtest besiedelten Gebiet der Schweiz diesem enormen gesundheitlichen Risiko aussetzen? Ich erinnere Sie zudem an Ihre kürzlich in Afrika gemachten Aussagen zum Klimaschutz, welcher sehr wohl in negative Verbindung mit der Luftfahrt gebracht werden muss.

Zeigen Sie staatsmännisches Rückgrat und treffen Sie für Ihre Bürgerschaft eine baldige Entscheidung in diesem Sinne! Dies wäre mein einziger Wunsch für das Jahr 2007.

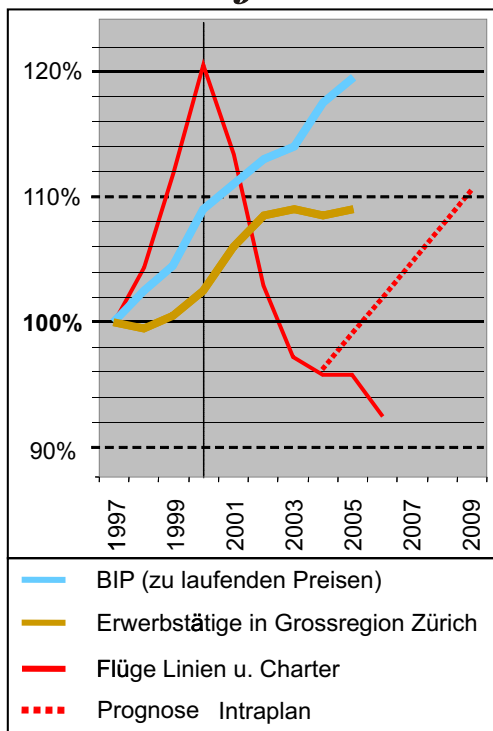
Mit freundlichen Grüssen  
Waltraud Borsodi

## Zwischen den Zeilen

**M.A. Im Januar 2007 veröffentlichte der Flughafen Zürich die Verkehrszahlen des Jahres 2006. Studiert man die Statistik genauer, fällt einem auf, dass vor allem "wirtschaftsfreundliche" Zahlen den Medien kommuniziert wurden.**

„Im Jahre 2006 haben 19.2 Millionen Passagiere den Flughafen Zürich benutzt. Dies entspricht einem Plus von 7.6 Prozent gegenüber dem Passagieraufkommen von 2005. Der Umsteigerverkehr hat um 15.7 Prozent zugenommen“ heisst es in der Medienmitteilung von Unique. Nur nebenbei wird erwähnt, dass die Anzahl Flugbewegungen von 267'363 auf 260'786, also um 2.5% zurückgegangen ist. Die auf der Website von Unique veröffentlichte Verkehrsstatistik zeigt nach genauem Studium aber noch ein paar andere Fakten. So stieg die Zahl der Transitpassagiere, also Fluggäste, welche mit dem gleichen Flugzeug weiterfliegen, um 61.1%. Oder der Anteil des Charterverkehrs an den Bewegungen verringerte sich um 22,2% gegenüber dem Vorjahr. Während die Anzahl Passagier- und Frachtflugzeuge abnahm, sind 8,2 % mehr Bewegungen, verursacht durch General Aviation (Privatflugzeuge), verzeichnet worden. (Fortsetzung Seite 3)

# Wirtschaft und Flugbewegungen



**T.M. BIP und Erwerbstätige verzeichnen Anstieg, während die Flugbewegungen stark abnehmen.**

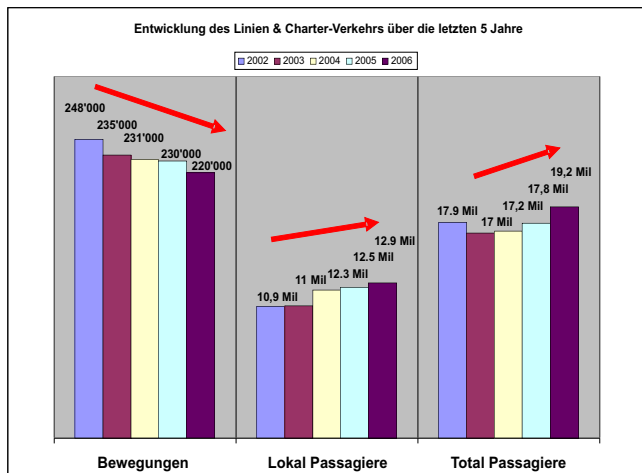
Wirtschaftskreise werden nicht müde uns zu suggerieren, dass vor allem der Flughafen und unbeschränkte Flugbewegungen Garanten für wirtschaftliche Prosperität, Wohlstand und Arbeitsplätze sind. Der VFSN wollte es genau wissen und hat die entsprechenden Zahlen zusammen getragen und interpretiert.

Wie aus der Grafik ersichtlich, entwickelt sich das BIP (Brutto Inland Produkt) unabhängig von der Anzahl der Flugbewegungen. Und trotz einem Einbruch der Flugbewegungen seit 2000 ist die Anzahl der Erwerbstätigen in der

Grossregion Zürich markant gestiegen. Auffallend ist auch die grosse Diskrepanz zwischen der realen Entwicklung der Flugbewegungen und der Prognose der Intraplanstudie von 2005. Wir können nur hoffen, dass die Verantwortlichen im SIL-Prozess endlich von diesen objektiv falschen, auf Wunschvorstellungen beruhenden, Wachstumsprognosen Abstand nehmen. Dies zum Wohl der Umwelt und der Bevölkerung. Aber auch der Flughafen und die Wirtschaft sollten sich vorsehen, die Swissair hat aufgezeigt, wohin der Glaube an unbeschränktes Wachstum führt. Nicht ein grosser Flughafen und unbeschränkte Flugbewegungen sind die Motoren einer florierenden Wirtschaft, sondern initiative und verantwortungsbewusste Menschen.

Fortsetzung von Seite 2

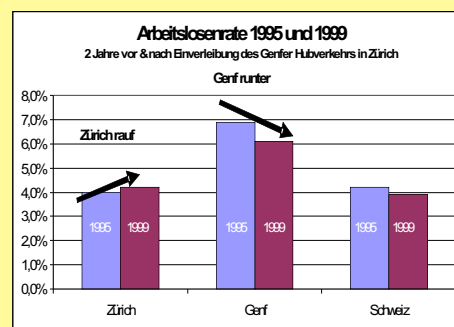
Betrachtet man untenstehende Grafik genauer, fällt einem vor allem auf, dass sich die Anzahl Lokalpassagiere in den letzten Jahren nur wenig gesteigert hat. Massiv zugenommen haben hingegen die Transfer- und Transitpassagiere von 4,9 Mil. (2004) auf 6.3 Mil. (2006). Somit ist klar, dass der Flughafen Zürich in der heutigen Grösse auch die zukünftigen Bedürfnisse des Wirtschaftsstandorts Schweiz bestens erfüllen kann und Zahlen von über 320'000 Bewegungen nur einer künstlich geschaffenen Nachfrage - dem wenig sinnvollen Transfer- und Transitgeschäft -



Quelle: Unique

dienen. Dies zu Lasten der Bevölkerung und der Umwelt im Kanton Zürich.

## Ein Vergleich mit Genf



**T.M. Hat sich Genf allgemein schlechter entwickelt als Zürich?**

In Genf fiel die Arbeitslosenrate zwischen 1995 und 1999, obwohl die Swissair die interkontinentalen Flüge nach Zürich verlegte und somit den Flughafen Genf redimensionierte. In der gleichen Zeit stieg hingegen in Zürich die Arbeitslosenrate.

## Neue Volksinitiative

**T.M.** Eine neue Volksinitiative „Nordausrichtung des Flughafens Zürich“ ist in Vorbereitung. Die grosse Unterschriftensammlung dürfte im März beginnen. Die Initiative fordert eine dauernde und zuverlässige Nordausrichtung und deren schnelle Wiederherstellung durch die Einführung des gekröpften Nordanfluges. Diese Forderungen sollen im Anhang der Bundesverfassung verankert werden. Initiant und treibende Kraft ist Nationalrat Filippo Leutenegger. Für unseren Präsidenten, ebenfalls Mitglied des Initiativkomitees, ist klar: „Wir Schweizer werden Unterschriften sammeln wie die Wilden.“

## Ein Lichtblick

**T.M.** In der Medienmitteilung des BAZL vom 23.01.07 wird erstmals ein Termin für eine materielle Entscheidung über die Einführung des GNA genannt, Herbst 2007. Das vom BAZL geführte Problem der Breite des Luftraumes dürfte nach einem uns vorliegenden Expertenbericht gar kein Problem sein. Wir werden den Sachverhalt klären und Sie informieren.

## Schneiserwitz

Warum stellen Schweizer Firmen so viele deutsche Arbeitnehmer ein? Sie erscheinen ausgeschlafen zur Arbeit!



## Briefmarke gekröpfter Nordanflug



Mit dieser Sonderbriefmarke kann die Botschaft für den gekröpften Nordanflug an Ihre Freunde, Bekannte und Geschäftspartner weitergeleitet werden. Die Marke ist offiziell von der Post anerkannt. Verfügbar sind A- und B-Post Marken. Bogen à 12 Marken können Sie zum Preis von Fr. 15.- (1.00 Marken) oder Fr. 13.- (0.85 Marken) mit Mail an

praesident@vfn.ch oder 044 825 25 31 bestellt werden. Die Marken können dann an der nächsten Mahnwache oder bei Th. Morf in Pfaffhausen bezogen werden.

## Bannertag: Sa. 12. Mai 2007



Die Südschneise benötigt wieder mehr Farbe. Am Bannertag werden wir im ganzen Gebiet alte, vergilbte Banner ersetzen und hoffentlich viele neue anbringen. Haben Sie schon ein VFSN-Banner an Ihrem Haus? Melden Sie sich beim Sektionsleiter oder bei Th. Morf, praesident@vfn.ch, 044 825 25 31. Wir werden Ihnen dann ein Banner bringen

und auf Wunsch auch bei Ihnen montieren. Bei dieser Gelegenheit können Sie auch noch weitere Schneiserartikel bestellen. Wir haben noch einige der begehrten T-Shirt, Regenschirme, Mützen und Ansteckpins an Lager. Selbstverständlich können Sie diese Artikel auch sofort haben. Greifen Sie zu, solange es noch hat.

## 3. Jahrestag der Südanflüge

**M.A. Zum Jahrestag der Einführung der Südanflüge trafen sich am 30. Oktober im Morgengrauen mehrere hundert Schneiser beim Forchdenkmal auf dem Pfannenstiel.**

Aufmerksam von den Medien beobachtet, versammelten sich 400 Betroffene mit Fackeln beim Forchdenkmal. Engagiert sprach eine Bewohnerin, welche nur wenige hundert Meter entfernt vom Forchdenkmal wohnt, über ihre Angst vor einem Unfall und den nun schon 3 jährigen Rechtsmissbrauch. Als weiterer Redner betonte Jürg Zwicky, dass ohne Widerstand alles noch viel schlimmer gekommen wäre. Namentlich die Diskussion um den gekröpften Nordanflug (GNA) bezeichnete er als Verdienst des VFSN. FDP-Nationalrat Filippo Leutenegger forderte seinerseits die rasche Einführung des GNA. Er habe in Bern eine entsprechende Motion lanciert, die vom Bundesrat mit knapper Mehrheit gutgeheissen worden sei. Die gegenwärtigen Verzögerungen sieht er als Schwarzpeterspiel zwischen Unique und dem BAZL. Man schiebe sich gegenseitig die Schuld für die verzögerte Einführung des GNA zu. VFSN-Präsident Thomas Morf verurteilte den «pauschalen Schlammschleudern» des Tages-Anzeigers. Den Jahrestag bezeichnete er als trauriges Jubiläum und bedankte sich bei den Teilnehmern und Helfern für den ungebrochenen Widerstand. Thomas Morf zeigte sich erfreut, dass die zuständige Rekurskommission des Bundes bis heute offenbar keine Anhaltspunkte dafür gefunden habe, dass Südanflüge legal seien. Kaffee und Gipfeli sowie Schneiserguetzli in Flugzeugform rundeten den gelungenen Anlass ab.




### Wichtige Termine:

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

- 4. März 2007
- 1. April 2007 (ist kein Scherz)
- 6. Mai 2007
- 3. Juni 2007

### Dienstag, 27. März 2007

#### GV - VFSN

-  Zwicky-Fabrik, Fällanden
-  Beginn: 19:30 Uhr
-  Reservieren Sie sich diesen Termin noch heute!

#### 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. Den roten Pinot Cabernet wie auch den weissen Geräusching gibt es in den beliebten 50 cl Flaschen mit VFSN-Ettikette zu 11.--. Ideal zum verschenken, um auf unser Anliegen aufmerksam zu machen.

#### 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!