

## Editorial



### Die Wahlen sind vorbei ....

Liebe Mitglieder

Endlich sind die Bilder von lächelnden Kandidaten und Kandidatinnen aus den Tageszeitung verschwunden.

Die Zeit der grossen Versprechungen ist vorbei. Wir gehen zwar davon aus, dass die Fluglärm-betroffenen zahlreich an den Urnen vertreten waren, doch für mehr als einen "Denkzettel" an die Adresse von Frau R. Fuhrer, die in der vergangenen Legislatur konsequent die Interessen des Flughafens über die der Bevölkerung gestellt hat, reichte es nicht.

Positiver als bei den Regierungsratswahlen fällt die Bilanz bei den Kantonsratswahlen aus. Nicht nur jene, die unter den Emissionen des Flughafens leiden, begreifen zunehmend, dass unsere Umwelt nicht unbegrenzt belastet werden darf. Die weltweite Sorge um die Folgen der Klimaerwärmung führt auch bei uns langsam zu einem Umdenken.

Der Flugverkehr - unter vielen anderem - trägt wesentlich zu CO<sub>2</sub> und NO<sub>x</sub> - Ausstoss bei.

Die vermehrte Gewichtung von ökologischen Interessen im neu zusammengesetzten Kantonsrat beeinflusst hoffentlich auch seine zukünftige Flughafenpolitik.

Yvonne Wewerka

## Sachplan Infrastruktur Luftfahrt

**Der SIL-Prozess ist von grosser Bedeutung - die Einflussmöglichkeiten sehr beschränkt und der Tragweite nicht angemessen.**

*Thomas Morf, Präsident VFSN*

Mit den Koordinationsgesprächen II im Dezember 2006 wurde die Phase der "technischen Abklärung" im SIL-Prozess abgeschlossen. 2007 werden nun die politischen Weichenstellungen vorgenommen. Der SIL ist kein Betriebsreglement, sondern ein Instrument der Raumplanung. Bund und Kanton werden für heutige und künftige Generationen entscheiden, wie die Raumplanung mittel- und langfristig gestaltet werden soll. Damit wird aber auch entschieden, wo künftig geflogen werden soll - eine verantwortungsvolle Entscheidung, der sich die Politik hoffentlich bewusst und auch gewachsen ist. Damit der politische Entscheidungsfindungsprozess glaubwürdig stattfinden kann, ist es geboten, dass die bundespolitischen Instanzen den kurzfristigen Handlungsbedarf erkennen und die Einführung des gekröpften Nordanfluges zur Entlastung dicht besiedelter Gebiete rasch und prioritär umsetzen. Wir erwarten, dass nach jahrelanger Prüfung der gekröpften Nordanflug nun endlich mit der gleichen Entschlossenheit und dem gleichen Engagement wie der Südanflug im Herbst 2003 bewilligt und eingeführt wird.

Leider ist man sich der Bedeutung und der Gefährlichkeit des SIL viel zu wenig bewusst. Das SIL-Objektblatt wird durch den Bundesrat genehmigt. Einsprache- oder Rekursmöglichkeiten dazu gibt es nicht. Der dazu führende Prozess steht unter der Leitung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL), der Kanton Zürich und Unique sind als Projektpartner beteiligt. Die Kantone Aargau und Schaffhausen werden konsultiert. Der Kanton Thurgau kämpft mit allen Mitteln, dieses Recht auch zu bekommen. Und wir, die betroffene Bevölkerung? Am 6. Juni 2007 können sich alle Bürgerorganisationen, wie auch die Organisationen der Gemeinden (z.B. Fluglärmforum Süd) bei einer Infoveranstaltung mit Regierungsrätin R. Fuhrer zu den 19 Varianten äussern. Eine weitere formelle Möglichkeit besteht im Zusammenhang mit dem Richtplan-Verfahren. Insgesamt sind aber die Mitwirkungs- und Gestaltungsmöglichkeiten sehr beschränkt und der Tragweite für die betroffene Bevölkerung nicht angemessen.

Unsere Stellungnahme und unser Agieren richtet sich auch im SIL am Grundsatz aus, den wir in den letzten fünf Jahren konsequent verfolgt haben: so wenig Menschen wie möglich und diese so wenig wie möglich durch Fluglärm und andere schädliche Emissionen zu belasten. Das bedeutet: keine Südanflüge, keine neuen Startrouten und zusätzlichen Starts Richtung Süden. Im weiteren werden wir uns dafür einsetzen, dass die unrealistischen und zudem ökologisch äusserst bedenklichen 450'000 Flugbewegungen jährlich als Planungsvorgabe im SIL-Prozess revidiert werden.

Der Regierungsrat hat am 8.12.06 festgehalten, dass er sich für die SIL Variante ohne Pistenausbau entschieden hat. Dies erachteten wir schon damals als einen wahltaktischen Entscheid. Die Wahrscheinlichkeit ist gross, dass im Objektblatt die Variante mit Pistenausbauten vorgesehen wird. Wenn damit erreicht werden kann, dass die Anzahl der betroffenen Menschen am kleinsten ist, werden wir uns grundsätzlich nicht dagegen sträuben. Es liegt nun am Osten, sich auch vehement für den gekröpften Nordanflug einzusetzen, denn dies ist die einzige Möglichkeit, das Ziel, möglichst wenig Menschen zu belasten, auch bei geltender DVO ohne Pistenausbau zu erreichen.

## Zürcher Landvogt Bollacher!

T.M. Landrat Tilman Bollacher führt sich wie ein Landvogt von Zürich auf, gleichzeitig finden über 62 % aller Flugbewegungen in Zürich von Deutschen Fluggesellschaften und ihrer Tochter statt, Tendenz steigend.

Der deutsche Billigflieger Air Berlin betreibt seit November 2006 in Kloten ein Ferien - Drehkreuz, damit deutsche Touristen aus Frankfurt, Berlin, Hamburg und Düsseldorf auf dem Weg zum Ballermann in Zürich umsteigen können. Über 23% aller Flüge haben als Destination Deutschland.

Der Flughafen kassiert Passagier- und Landetaxen und ködert mit "Marketingbeiträgen" neue Fluggesellschaften nach Zürich. Die Belastung der Umwelt und die Lärmbelastigung hat die Bevölkerung zu tragen.

Derweilen lässt der Waldshuter Landrat Tilman Bollacher keine Gelegenheit aus, chivial zu verkünden: "Ich erwarte, dass die Schweizer Seite einen Vorschlag auf den Tisch legt", aber gleichzeitig zu betonen: "Wir verhindern den Gekröpften". So nicht Herr Bollacher, die Zeit der deutschen Landvögte ist vorbei.

## GNA auch ohne Deutschen Segen!

T.M. Gemäss aviatischer Gesetzgebung wie auch nach den Regulatorien der internationalen Zivilluftfahrtbehörden (ICAO) ist kein Minimalabstand zu Landesgrenzen vorgeschrieben. Dies wird auch von diversen Luftfahrtexperten bestätigt.

Auch wenn Deutschland als Retorsionsmassnahme die bestehende Luftraumgrenze nach Süden auf die Landesgrenze legen sollte, kann nach den vorliegenden technischen Unterlagen der gekröpfte Nordanflug eingeführt werden.

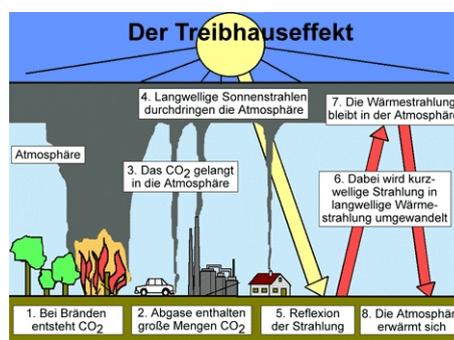
Aus Sicht Aviatik, technisch, rechtlich und gemäss internationalen Regulatorien, konnten keine Anhaltspunkte gefunden werden, die gegen die Einführung des gekröpfen Nordanfluges sprechen.

Mehr Details dazu finden Sie unter: [www.vfsn.ch](http://www.vfsn.ch), "Analyse Grenzabstand GNA", oder für diejenigen ohne Internetanschluss, bestellen Sie die Analyse direkt bei VFSN, Postfach 299, 8121 Benglen.

# CO<sub>2</sub> Belastung durch Flugzeuge

K.R. Die Begriffe Treibhauseffekt und Klimaerwärmung füllen seit geraumer Zeit fast täglich die Schlagzeilen. Darf man jetzt gar nicht mehr fliegen? Urteilen Sie nach diesem Artikel selber.

Flugzeuge sind zwar „nur“ für knapp 4% des Schweizer CO<sub>2</sub>-Ausstosses verantwortlich. Dieser Anteil wird aber in den nächsten Jahren ganz massiv ansteigen. Der Anteil am mobilitätsbedingten CO<sub>2</sub>-Ausstoss beträgt 15%. Aber das ist noch nicht die ganze Wahrheit. Flugzeuge setzen ihre Schadstoffe in grosser Höhe frei, in sensiblen Atmosphärenschichten. Dazu kommen noch die Kondensstreifen und andere Phänomene. Flugzeug-Emissionen haben deshalb eine 3 - 5 Mal stärkere Treibhauseffektwirkung als die am Boden abgegebenen Emissionen. Somit hat der Flugverkehr einen Anteil von rund 40-50% an der mobilitätsbedingten Klimaerwärmung! Das ist sehr viel, vor allem beim geringen Nutzen der Fliegerei: Ein einziger Ferienflug nach Teneriffa verursacht die gleiche Klimaerwärmung wie das Heizen einer durchschnittlichen Wohnung über eine Heizperiode (1 Jahr) hinweg.



Aber was ist eigentlich der Treibhauseffekt und die Klimaerwärmung? Der Treibhauseffekt beschreibt das Phänomen, dass Sonnenstrahlen, als kurzwellige Strahlen, praktisch ungehindert durch die Atmosphäre auf die Erdoberfläche gelangen, dort als Wärme, also langwellige Strahlen wieder abgestrahlt werden. Als langwellige Strahlen kommen sie aber nicht mehr ungehindert durch die

Atmosphäre, sondern werden auf die Erde zurück geworfen. Verantwortlich für diesen Effekt sind diverse Gase, hauptsächlich aber CO<sub>2</sub> und Wasserdampf. Ohne den Treibhauseffekt wäre die Erde unbewohnbar, statt einer durchschnittlichen Temperatur von +15°C auf der Erdoberfläche wäre es -18°C kalt. Durch das Entstehen von Oel, Kohle und Gas über 400 Millionen Jahre hinweg wurde der Atmosphäre CO<sub>2</sub> entzogen. Durch den Verbrauch und die Verbrennung von fossilen Brennstoffen gelangt das Co<sub>2</sub> jetzt wieder in die Atmosphäre. Das Klima erwärmt sich. Das Problem dabei: Während der Entzug des CO<sub>2</sub> sich über mehrere hundert Millionen Jahre erstreckte, geben wir jetzt die ganze Menge innert wenigen Jahrzehnten zurück, die Rückgabe passiert also über eine Million mal schneller als der Entzug, im erdgeschichtlichen Zeitraum gesehen entspricht das einer „Explosion“. Daraus lässt sich leicht schliessen, dass weder der Natur noch dem Menschen Zeit bleibt, sich dieser Veränderung anpassen zu können.

Die Folgen der Klimaerwärmung sind extrem schwer vorauszusagen. Das Klima ist ein träges System, relativ lange Zeit werden die Auswirkungen gepuffert, bis positive Rückkopplungen die Trägheit des Systems überwiegen und dann treten die Änderungen extrem rasch ein. Wetterextreme hat es schon immer gegeben. Wenn Wettextreme aber zur Tagesordnung werden, wenn fast jeden Monat irgendwelche „Rekorde“ gebrochen werden, dann ist das ein deutlicher Hinweis, dass der Klimaumschwung kurz bevor steht.

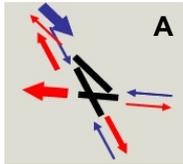
Wie sieht die Schweiz im Jahre 2050 aus, wenn es so weiter geht? Es wird im Durchschnitt um über 2°-4°C wärmer. Die Gletscher sind praktisch verschwunden. Der auftauende Permafrost führt zu Erdbeben und Steinschlägen, von den Winterkurorten überleben nur einige wenige. Das ist sehr schlecht für den Tourismus, der eine deutlich grössere Wertschöpfung als der Flughafen bringt. Im Sommer nehmen die Niederschläge ab (die Flüsse trocknen praktisch aus, das Gletscherwasser fehlt), im Winter nehmen die Niederschläge zu (erhöhte Lawinengefahr in den verbleibenden Tourismusorten) und jeden Frühling ist mit Überschwemmungen zu rechnen.

(Fortsetzung Seite 3)

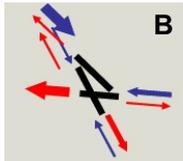
# SIL: Betriebskonzepte

T.M. Die folgenden Betriebskonzepte entsprechen den Grundsätzen und Zielsetzungen des VFSN und werden von uns portiert.

## Betriebskonzepte ohne Pistenausbau:

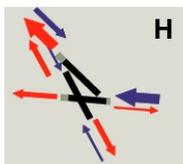


- Angelehnt an Betrieb 2000 (vor DVO),
- Hauptlanderichtung von Norden,
- Starts nach Westen und Süden, (Linkskurve)
- Lärmbetroffene über IGW: 32'200
- Flugbewegungen: 300'900

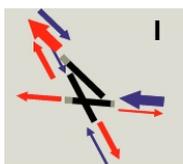


- Hauptlanderichtung von Norden,
- Starts nach Westen und Süden, (Linkskurve)
- Gekröpfter Nordanflug während DVO-Sperrzeiten
- DVO-kompatibel
- Lärmbetroffene über IGW: 39'700
- Flugbewegungen: 308'900

## Betriebskonzepte mit Pistenausbauten:



- Hauptlanderichtung von Osten,
- Starts hauptsächlich nach Norden
- Wenn Landungen von Osten aus meteorologischen Gründen nicht möglich, Landungen von Norden
- Lärmbetroffene über IGW: 31'500
- Flugbewegungen: 359'400



- Hauptlanderichtung von Osten, Starts hauptsächlich nach Norden
- Abflugrouten im schweizerischen Luftraum
- DVO-kompatibel
- Lärmbetroffene über IGW: 33'600
- Flugbewegungen: 358'000

Auch in diesen 4 Betriebskonzepten sind in den Unterlagen vom BAZL Südanflüge vorgesehen (1%-5%). Diese werden und müssen wir schon aus grundsätzlichen Überlegungen bekämpfen. Damit werden neue gesetzliche Grundlagen geschaffen, die nicht mehr angefochten werden können. Eine solche Umgehung von rechtsstaatlichen Prinzipien darf nicht zugelassen werden. Bis heute hat noch keine richterliche Instanz entschieden, dass die Südanflüge legal sind.

Wir lassen uns über den SIL-Prozess nicht austricksen.

(Fortsetzung von Seite 2)

Die Landwirtschaft würde vorübergehend profitieren, aber bald wäre sie in der heutigen Form nicht mehr denkbar. Die Allergiker hätten das ganze Jahr "Saison", Fieberkrankheiten würden eingeschleppt.

Weltweit sieht es noch schlechter aus: Über zwei Milliarden Menschen würden zu „Wasserflüchtlingen“, weil es entweder zu trocken ist oder weil sie von Überschwemmungen bedroht werden. Die Liste könnte (fast) beliebig verlängert werden.

Um den Link zu den Südanflügen wieder herzustellen: Alle Staaten, die das Kyoto Protokoll unterschrieben haben, müssen ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoss drastisch reduzieren. Nur der Flugverkehr wurde ausgeklammert, der wächst un- gehindert weiter. Deshalb wird der Anteil des Luftverkehrs an der Klimaerwärmung massiv zunehmen.

Ob und wie viel Sie in Zukunft fliegen wollen müssen Sie selber entscheiden. Wir setzen uns jedenfalls für einen Flughafen mit Vernunft ein. Ein Flughafen, der mit 450'000 Bewegungen oder ein Flughafen der gemäss BR6 betrieben wird, gehört definitiv nicht in diese Kategorie. Nur schon die absolut unsinnige Schlaufe der Südanflüge hat letztes Jahr mit ca 12'000 Flugbewegungen zu über 40'000 Tonnen unnötigem CO<sub>2</sub> Ausstoss geführt.

## Begründung für Südanflüge

T.M. Unique 18.2.2005: "Für die Landung grosser und schwerer Flugzeuge (z.B. Boeing 747, teilweise A340 sowie die MD11) besteht bei gewissen schlechten Wetterbedingungen keine Alternative zu diesen Südanflügen. Insbesondere ist hierfür die bisher während den Sperrzeiten benützte Piste 28 bei nasser Piste zu kurz („Unable 28“). Für diese Ausnahmefälle wurden die Südanflüge permanent eingeführt!

Doch seit längerer Zeit landen in Zürich die MD11 und Boeing 747 nicht mehr! Und trotzdem wird konsequent morgens und bei bereits leichter Bise auch abends vom Süden her angefliegen. Aber innert 12 Monaten (2003/2004) herrschten nur an 8 Tagen so schlechte Wetterbedingungen, dass wirklich Südanflüge notwendig waren.

Warum wird immer noch permanent vom Süden her gelandet? Wir sind gespannt, wie dies Unique dem Bundesverwaltungsgericht und uns erklären wird.

## Zu welchem Preis lassen sich 40'000 T CO<sub>2</sub> kompensieren?

M.A. Im Internet auf der Webseite [www.myclimate.org](http://www.myclimate.org) lassen sich sehr einfach die persönlichen Flug-, Haushalt- oder Autoemissionen berechnen. Man kann dann durch ein MyClimate Ticket die anfallenden Emissionskosten in ein Klimaschutzprojekt investieren und so den eigenen CO<sub>2</sub> Verbrauch kompensieren.

Berechnet man nun den CO<sub>2</sub> Verbrauch der Südanflüge, müssten 1.6 Mio CHF in ein MyClimate Ticket investiert werden. Sollen diese Emissionen dabei zur Hälfte in der Schweiz kompensiert werden, fallen Kosten von über 4,8 Mio CHF an. Wer übernimmt diese Rechnung?

## Wörter des Monats

M.A. Anlässlich der GV des VFSN's wurden folgende neue Wortkreationen gehört: Die "Zermürbe- Hinhalte- und Salami-Taktik" der Politiker...

Oder: Air Berlin's "Ballermann Hub" in Zürich .....

Weitere innovative Wortkreationen, welche Sie gehört haben, können Sie an [presse@vfn.ch](mailto:presse@vfn.ch) senden.

## Sickbag



### Wir spucken auf die Südanflüge

Seit über drei Jahren müssen die Anwohner Gefahren und Lärm der Südanflüge ertragen, obwohl die Südanflüge klar illegal sind.

Seit drei Jahren praktizieren die Gerichte und der Bund eine Verschleppungstaktik.

Eine technisch vielerorts erprobte, absolut machbare Alternativlösung ist der gekröpfte Nordanflug. Er findet breite Zustimmung bei der Regierung, der Wirtschaft und der betroffenen Bevölkerung. Er ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll. Er lässt über 50'000 Familien wieder ruhig schlafen und gefährdet sehr viel weniger Menschen.

Die Behauptung, es brauche unbeschränkt viele Flugbewegungen für Wirtschaftswachstum und Vollbeschäftigung, wird längst von den Fakten widerlegt: In den letzten 10 Jahren stieg die Schweizer Produktion um 20%, während die Flugbewegungen um 8% gesunken sind. Die Zahl der Beschäftigten im Grossraum Zürich nahm um 10% zu, und die Swissair ging Pleite.

## Wahltag ist Zahltag ?

E.B. Die Regierungswahlen konnten die Hoffnungen in einen Erfolg Martin Bäumles erwartungsgemäss nicht erfüllen. Zu schwierig war die Aufgabe für die zwei konkurrierenden grünen Regierungskandidaten. Eine Einigung auf einen grünen Kandidaten hätte sicherlich zum Erfolg geführt. Auch keine Überraschung war der 7. Platz von Rita Fuhrer, die damit deutlich schlechter abschnitt als bei der letzten Wahl. Sie selbst begründete das Resultat mit dem schwierigen Flughafen-Dossier. Sie sei im Osten des Kantons regelrecht abgestraft worden.

Von den Neuen Thomas Heiniger und Markus Kägi erwartet man keine neuen Impulse zum Thema Flughafen, obwohl beide gemäss der VFSN Umfrage klare Befürworter des gekröpften Nordanfluges (GNA) sind. Ausserdem möchte Herr Kägi „Druck“ auf Bern ausüben, damit mit Deutschland eine Lösung gefunden werden kann. Die bisherige Konstellation bleibt damit im wesentlichen bestehen. An der Politik des Regierungsrats bezüglich des Flughafens wird sich kaum etwas ändern. Die Nordausrichtung und der GNA werden weiterhin die Absichten des Regierungsrats sein, was aus Sicht VFSN positiv zu werten ist.

Der Erfolg der Grünen und Grünliberalen bei den Kantonsratswahlen ist überraschend und bedeutet, dass Klima und Ökologie mehr Gewicht haben werden und die Flughafenturbos an Boden verlieren. Mittel- und langfristig wird damit die Basis für einen Flughafen mit Vernunft verbreitert.

Fazit: Der VFSN beurteilt den Ausgang der Wahlen vorsichtig positiv.

**Jedes neue Mitglied und jede Person, die ein neues Mitglied geworden hat, bekommt als Dankeschön eine Schneiserkappe.** Einfach auf Anmeldung "Werber" vermerken.



### Wichtige Termine:

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

3. Juni 2007

1. Juli 2007

5. August 2007

2. September 2007

### GNA Sondermarke



Bogen à 12 Stk. Können weiterhin bei praesident@vfsn bestellt, oder direkt an der Mahnwache bezogen werden:

**NEU:** Wertzeichen Fr. 2.20 und 2.40 sind ab sofort auch verfügbar.

### 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@vfsn.ch](mailto:presse@vfsn.ch)

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

Unterstützungskonto:  
PC 87-313604-9 Herzlichen Dank!