

Editorial



Liebe Mitglieder

Bald sind 5 Jahre seit der Einführung der Südanflüge vergangen. Diese werden immer noch mit der DVO begründet. Wir sind heute überzeugt, die DVO ist nicht schuld an den Südanflügen. Doch damit können süd-deutsche Politiker ihren eisernen Willen und ihre Kampfbereitschaft zum Wohle des Wählers demonstrieren - eine ideale Plattform.

Für Unique, den Regierungsrat etc. ist die DVO ein ideales "Feigenblatt", um ungehindert neue An- und Abflug-routen einzuführen. Eine klassische Win-Win-Situation für alle Politiker nördlich und südlich des Rheins. Für uns bedeutet dies, dass wir an zwei (und mehr) Fronten gleichzeitig kämpfen müssen, denn ohne Druck wird sich nie etwas bewegen.

Wir müssen die Lügen der Deutschen Politiker (Tourismus und Fluglärm im Schwarzwald) und die verdeckten Machenschaften der Schweizer Luftfahrtlobby (Wachstum, Mega-Hub, maximale Kapazität) aufzeigen. Nicht nur politisch, auch technologisch steht heute die Schweizer Luftfahrtindustrie vor einem Scherbenhaufen.

Wie weiter?

Politische "Aussitzer" müssen ihre Sessel räumen und rechtsstaatliche Prinzipien wieder Gültigkeit erlangen. Die betroffenen Menschen sollten wichtiger sein als Sitzladefaktoren und Bilanzsummen. Dies wird uns sicher nicht geschenkt. Dafür müssen und werden wir kämpfen - wenn es sein muss auch die nächsten 5 Jahre.

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

5 Jahre Südanflüge - eine Standortbestimmung

Südanflüge sind eine Folge der DVO (einseitige Deutsche Ausführungsverordnung)! Diese Behauptung darf bezweifelt werden. Die neuen Südstarts straight wie auch die Südanflüge sind für Unique strategisch wichtig. Der SIL soll die Kapazitätsoptimierung möglich machen - auch unter Umgehung gültiger Gesetze.

Thomas Morf, Präsident VFSN



Mit dem Ausbau der 5. Ausbautetappe können 40 Mio. Passagiere abgefertigt werden.

Einführung der Südanflüge genau terminierte. In der Folge wurden Gesetze übertreten, Sicherheitsauflagen ignoriert und Sicherheitslimiten auf das absolute Minimum reduziert, damit Südanflüge als sicher erklärt werden konnten. Damit wurde der Deutschland versprochene Fahrplan zu 100% eingehalten.

Kapazitätsmaximierung

Fünf Jahre später sind mehrere tausend Beschwerden noch nicht behandelt. Das BAZL lehnte den gekröpften Nordanflug (GNA) mit der Begründung ab, dass mit den Südanflügen eine sicherere Variante zur Verfügung stehe. Für das Departement Leuenberger sind demnach die Südanflüge eine gegebene Tatsache und rechtskonform. Im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) wurden Ende Januar 2008 die optimierten Varianten präsentiert - alle mit Südstarts straight. Damit soll die Kapazität maximiert werden!

Seit Beginn der Wirren wurde von den Verantwortlichen aus Politik und Luftfahrt Deutschland und die DVO als eigentlicher Grund für die Südanflüge und das ganze Schlamassel rund um den Flughafen Zürich genannt. Die "Variantenoptimierung" vom 29. Januar 2008 zeigt jedoch: das Problem Flughafen Zürich ist "hausgemacht" und eine Folge von Fehlentscheidungen und Größenwahn. Mathematisch ist das nicht zu beweisen, aber die Indizien sind eindeutig.

Gesucht sind 20 Mio. Passagiere

Mit der 5. Ausbautetappe wurde eine Kapazität für jährlich ca. 40 Mio. Flugpassagiere geschaffen. Im Jahre 2007 verzeichnete der Flughafen 20.7 Mio. Passagiere. Es fehlen nahezu 20 Mio. Passagiere, damit die teure Infrastruktur entsprechend "bevölkert" ist. Das ist das primäre Problem! 2007 wurde ein Rekordwert (13,6 Mio) bei den Lokalpassagieren (steigen in Zürich ein oder aus) erreicht. Fortsetzung Seite 2)

Situation ist ideal.

T.M. Für uns Betroffene ist es die tägliche Hölle, für süddeutsche Politiker ein Segen. So lange die DVO besteht, kann damit erfolgreich persönlicher Wahlkampf gemacht werden und unser Verkehrsminister kann zeigen, wie dynamisch er dieses Dossier führt. Er vereinbart inoffizielle Sitzungstermine, bewegt vieles auf Ministerebene aber nur so, dass der gute Geist der Verhandlungen nicht gestört wird und hält damit für die Schweiz sämtliche Handlungsoptionen offen. Unique kann ihre Wünsche im SIL-Prozess verankern lassen und so die historische Chance für einen Open-Sky optimal nutzen. Freude herrscht! Dass grosse Teile der Bevölkerung den Glauben in die Politik und den Rechtsstaat verloren haben dürfte als vernachlässigbarer Schaden gelten. So lange Politiker von dieser Situation profitieren, wird das Problem nicht gelöst.

Deutschland hat keine Eile

Y.W. Das Ergebnis des Staatsbesuches von Bundeskanzlerin Angela Merkel ist bescheiden. Auf Expertenebene soll in einer gemeinsamen Arbeitsgruppe mit Fluglärmmessungen die Gesamtbelastung analysiert werden. Und dazu meint die Bundeskanzlerin: "...viel Zeit ist verstrichen, darum wollen wir das jetzt in Angriff nehmen."

Die Frage sei erlaubt: warum wieder bei Adam und Eva anfangen, wenn doch schon so viel Zeit verstrichen ist? Ähnliches verkündet auch Axel Berg, der neue deutsche Botschafter. Fortschritte seien zu erwarten, nicht aber „rasche und einfache Ergebnisse“. Lösungen in diesem Streit müssten für beide Seiten akzeptabel sein.

Vor wenigen Wochen war diese Arbeitsgruppe noch nicht zusammengetreten. Deutschland hat keine Eile und meint, die Frage (wie wird Lärm gemessen) sei sehr komplex.

Wie sehr die Fluglärmbelastung der Schweizer Bevölkerung Bundesrat Leuenberger am Herzen liegt ist bekannt. Auf eine parlamentarische Anfrage im September liess er verlauten es tue sich etwas, aber man müsse diskret sein, etc.!

Das klingt irgendwie bekannt.

5 Jahre Fluglärm - ein paar Gedanken

5 Jahre ist es nun her. Eine lange Zeit. Diese fünf Jahre bergen aber auch eine Gefahr in sich, nämlich die Gefahr einer schleichenden Resignation. Hand aufs Herz, sind Sie noch in gleichem Masse engagiert wie damals, als Sie sich in die Reihen der Demonstration eingliederten oder den ersten Flieger um 6 Uhr morgens beim Mahnmahl mit Pfiffen begrüsst?



Die Flugzeuge donnern nach wie vor regelmässig zur frühen Morgenstunde über unsere Betten hinweg! Oberflächlich gesehen hat sich bezüglich Südanflüge nicht viel verändert. Es ist eigentlich bis heute nichts zur Entlastung passiert.

Aber etwas Anderes ist ebenso nicht passiert: es ist **nicht mehr** geworden! Und trotz diverser Widrigkeiten gibt es positive Perspektiven!

Wir sind fest davon überzeugt, ohne das engagierte Wirken der Verantwortlichen im VFSN und seiner Mitglieder, hätten wir heute bedeutend mehr Fluglärm über unseren Köpfen zu ertragen. Man springt mit uns nicht so leichtfertig um, wie wenn es unseren Widerstand nicht gäbe. Lassen Sie sich also von der abwartenden Zermürbungs-Strategie der Politik und Unique nicht einlullen.

Wenn Sie auch in Zukunft verhindern wollen, dass wir unter mehr Fluglärm zu leiden haben, dann lassen Sie Ihren Einsatz für den VFSN wieder aufleben! Der VFSN braucht natürlich Ihren Mitgliederbeitrag, aber beruhigen Sie Ihr Gewissen nicht mit diesem Obolus, sondern engagieren Sie sich aktiv zusammen mit dem VFSN!

Es sind nach wie vor viele VFSN-Funktionäre, die sehr viel (Frei-)Zeit und Energie für unsere gemeinsame Sache einsetzen. Helfen Sie Ihnen durch ein motiviertes Mitmachen. Wenn wir einschlafen, droht uns ein unangenehmes Aufwachen durch vermehrten Fluglärm, den wir nicht mehr loswerden.

Urs und Verena van Voornveld

(Fortsetzung von Seite 1)

Das Wachstumspotential bei dieser Gruppe ist jedoch beschränkt. Eine Expansion ist ausschliesslich über Transferpassagiere (steigen nur zum Weiterflug um) möglich. Mit der Swiss hat die Lufthansa auch den Flughafen Zürich als dritten Hub bekommen (neben Frankfurt und München), eine ideale Situation für die Lufthansa, die damit ihre Profitabilität optimieren kann und natürlich auch für Unique. Air-Berlin betreibt seit Ende 2006 den Ballermann-Hub in Zürich. Dies hat für Unique weniger mit Glück als viel mehr mit einer aktiven Akquisitionstätigkeit zu tun. Und Unique wird weiterhin versuchen, möglichst viele Transferpassagiere nach Zürich zu locken. Dies führt zum zweiten Problem. Das gültige Betriebs- und Pistensystem ist nicht in der Lage, die für einen Hub-Betrieb mit 40 Mio. Passagieren notwendige Anzahl Flugbewegungen zu bewältigen. Gesucht ist neben den zusätzlichen rund 20 Mio. Passagieren auch ein Betriebssystem, das mit den heutigen (ggf. verlängerten Pisten) die maximale Kapazität ermöglicht. Die vermeintliche Lösung dazu findet sich in der Variantenoptimierung des SIL, Südstarts gerade aus.

(Fortsetzung auf Seite 3)

Gesucht: Fluglärm!

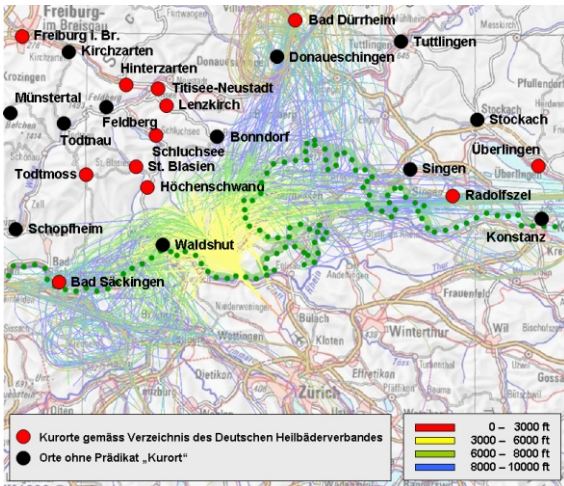
Von einem Fluglärmproblem für den Schwarzwaldtourismus infolge des Flughafens Zürich, kann keine Rede sein. Sollten die Touristen jedoch ausbleiben, dann höchstens auf Grund der Negativwerbung durch Politiker aus Baden-Württemberg.

Karsten Rohweder

Gemäss deutschen Politikern lebt der Schwarzwald vom Tourismus und Fremdenverkehr und hat damit eine hohe Bedeutung für diese Region.

Wir wollten es genau wissen und haben den Schwarzwald und seinen Tourismus durchleuchtet.

Dabei sind wir auf erstaunliche Fakten gestossen, die wir Ihnen nicht vorenthalten wollen.



- Kur- und Tourismusorte im Schwarzwald liegen generell nicht unter den Anflugrouten auf den Flughafen Zürich (siehe Skizze).

- Unbestritten wird im Schwarzwald Fluglärm der landenden Maschinen wahrnehmbar sein. Dies als eine grosse Belastung zu bezeichnen ist bei den gegebenen Überflughöhen über Grund weder angebracht noch objektiv.

- Findet ein Überflug statt, dann über Orte mit städtischem Charakter und dementsprechend grossem Strassenlärm. Zudem liegen diese Orte nicht im eigentlichen Tourismusgebiet Schwarzwald und werden in Höhen von über 2400 m.ü.M. überflogen.

- Die touristische Bedeutung des Schwarzwaldes (Baden-Württemberg) ist im innerdeutschen Vergleich unterdurchschnittlich.

- Dasselbe gilt für die wirtschaftliche Bedeutung. Das Gastgewerbe generiert gerade einmal 4,1% der Arbeitsplätze.

Der Tourismus ist sicher eine gute wirtschaftliche Stütze, aber hat nicht annähernd die wirtschaftliche Bedeutung wie sie von Süddeutschen PolitikerInnen suggeriert wird. Ist dies Unwissenheit oder doch nur Polemik?

Mehr Information unter www.vfsn.ch

SIL muss gültige Gesetze aushebeln (Fortsetzung von Seite 2)

Damit wird auch klar, warum seit fünf Jahren alle Beschwerden systematisch verzögert werden und bis jetzt noch kein erstinstanzliches Urteil vorliegt. Südanflüge und erst recht Südstarts sind illegal und können nie von einem Gericht gut geheissen werden. Sind sie jedoch im SIL verankert, werden alle unsere Beschwerden gegenstandslos. Die Rechtsverweigerung muss bis zur Genehmigung des SIL durch den Bundesrat weitergehen, denn nur so kann die angestrebte Kapazitätsmaximierung erfolgen. Zusammenfassend kann festgestellt werden: Unique benötigt ein Flugregime mit maximaler Kapazität, um mit möglichst vielen Umsteigepassagieren die bestehenden passagierseitigen Überkapazitäten auszulasten. Maximale Start- und Lande-Kapazität will man mit Südlanungen und Südstarts realisieren. Da beide nach gültigen Gesetzen illegal sind, müssen die entsprechenden Rechtsverfahren so lange verzögert werden, bis via SIL Südanflüge und Südstarts legalisiert sind. Wann werden neue Technologien in der Schweizerischen Luftfahrt eingesetzt? Sie ermöglichen grössere Kapazitäten ohne Südanflüge und Südstarts!

Single European Sky ATM Research Programme

ist eine von der Europäischen Kommission und EUROCONTROL ins Leben gerufene pan-europäische Initiative zur Vereinheitlichung, Harmonisierung und Synchronisierung der Dienste im Rahmen des europäischen Flugverkehrsmanagements. Für diese Ziele wurden erstmals in der europäischen Flugverkehrsgeschichte alle am Flugverkehr beteiligten Partner beteiligt. Das sind zivile und militärische Flugsicherungsorganisationen, nationale und internationale Organisationen der Legislative, Flugzeugindustrie, Fluglinien, Flugzeugbetreiber und -nutzer sowie weitere betroffene Partner am Boden und in der Luft. SESAR ist in drei Phasen organisiert: In der Definitionsphase (2005-2008) wird ein europäischer Masterplan erarbeitet, der, basierend auf den zukünftigen Anforderungen des Luftverkehrs, die Massnahmen identifiziert, die zur Erreichung der Ziele unternommen werden müssen. Die Entwicklungsphase (2008-2013) beinhaltet alle notwendigen Aktivitäten, um die Einführung des in der Definitionsphase entwickelten Masterplans vorzubereiten. Dazu gehören beispielsweise detaillierte Aktionspläne sowie alle notwendigen gesetzgeberischen Massnahmen. Für die Umsetzungsphase (2014-2020) haben sich die Luftverkehrspartner verpflichtet, die zuvor beschlossenen Massnahmen gemeinsam zu koordinieren, zu managen und in die Wirklichkeit umzusetzen. (Quelle Wikipedia)



Kein sachlicher Entscheid!

Y.W. Das BAZL verpasste die Gelegenheit zur Entlastung von hunderttausenden von Menschen. Die geltend gemachten Sicherheitsrisiken vermögen nicht zu überzeugen. Es werden genau die Details des Anfluges bemängelt, welche auf Verlangen des BAZL im ursprünglichen Gesuch eingebaut werden mussten. Safety first für die Bevölkerung am Boden ist weiterhin kein Thema.

Dass bei den Südanflügen diverse Sicherheitslimiten auf Anordnung des BAZL auf das Minimum reduziert wurden interessiert niemanden. Dass nun aber ausgerechnet dieses Provisorium mit minimalisierten Sicherheitslimiten, bei dem zudem das Risiko für die Bevölkerung am Boden mit grossem Abstand am höchsten ist, als Begründung zur Ablehnung des gekröpften Nordanfluges verwendet wird zeigt, dass es sich dabei um keinen sachlichen, sondern ausschliesslich um einen politischen Entscheid handelt. Einen politischen Entscheid, motiviert durch verletzte Eitelkeit.

Der Entscheid wird nicht einfach hingenommen

Das Fluglärm Forum Süd rügt die Tatsache, dass bei der Gewichtung der Sicherheitsrisiken die Gefährdung der Bevölkerung am Boden ausgeblendet wurde. Der VFSN kritisiert in seiner Beschwerde, dass der GNA unter anderem abgelehnt wurde, weil die Südanflüge als Alternative zur Verfügung stehen, obwohl noch kein Gericht über die Rechtmässigkeit der Südanflüge entschieden hat. Tausende Beschwerden sind seit 5 Jahren hängig! Südanflüge sind noch immer ein Provisorium ohne juristische Legitimation.

Das BAZL lehnt den GNA nicht generell ab, sondern will „prioritär“ an der Ausarbeitung neuer Anflugverfahren mitarbeiten. Warum es Jahre dauern soll, Anflugverfahren einzuführen, welche weltweit bereits auf durchaus vergleichbaren Flughäfen mit Erfolg praktiziert werden, ist nicht nachvollziehbar. Es sei denn, es soll einfach Zeit gewonnen, die Bevölkerung einmal mehr mit leeren Versprechen ruhig gestellt und vor allem Deutschland nicht verärgert werden.

Unique als Gesuchstellerin hat gegen den Entscheid des BAZL nicht rekurriert. Man arbeite an einem neuen Gesuch unter Einbezug moderner Technologien, heisst es.

VFSN am SlowUp 2008

Wie in den letzten Jahren fanden unsere gelben Ballone bei Jung und Alt wieder reissenden Absatz. Der VFSN war an zwei Standorten zwischen Meilen und Stäfa sowie durch viele gelbe Ballone entlang der Seestrasse vertreten.

Herzlichen Dank an alle Helfer, die zum Erfolg dieser gelungenen Aktion beigetragen haben.



Mahnmal Südschneise

Das Mahnmal Südschneise der Künstler Alberto Niederer und Urs Bärtschi kann, vorerst für 2 Jahre, im neuen Kreisell in Pfaffhausen aufgestellt werden. Wir danken dem Kanton Zürich und der Gemeinde Fällanden, dass das Mahnmal an diesem symbolträchtigen Ort stehen darf.



Fotomontage

Wichtige Termine:

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

2. November 2008

7. Dezember 2008

4. Januar 2009

1. Februar 2009

5 Jahre Südanflüge



Zu diesem Anlass treffen wir uns am Donnerstag, 30. Okt. um 6:00 Uhr am Forchdenkmal.

Wir sind bereit, auch nach fünf Jahren weiter gegen die illegalen Südanflüge zu kämpfen. Wir wehren uns dagegen, dass Südanflüge und Südstarts mit dem SIL legalisiert werden sollen.

Unser Gastredner ist noch nicht definitiv bestimmt.

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!