

Editorial



Liebe Mitglieder

Der Kantonsrat hat die Behördeninitiative II „Keine Neu- und Ausbauten von Pisten“ angenommen. Dagegen haben verschiedene Kantonsräte das Referendum ergriffen, weshalb die Initiative dem Stimmvolk unterbreitet werden muss. Der VFSN hat erfolgreich ein Referendum mit Gegenvorschlag eingereicht. Deshalb wird die Behördeninitiative II dem Volk jetzt mit einem Gegenvorschlag unterbreitet, voraussichtlich im Sommer 2010.

Warum ein Gegenvorschlag? Die Behördeninitiative gibt vor, ein starkes Wachstum des Flughafens zu verhindern, was allen Flughafenanwohnern nützen soll. Fakt ist: Es geht um die Ertüchtigung der Ost-West-Piste 28. Wird diese verhindert, so kann der Flughafen trotzdem weiter wachsen, aber nur auf der Nord-Südachse, d.h. mit einer Zunahme der Süd-anflüge (auch Abends und in der Nacht) und Südstarts geradeaus. Damit ist die Initiative für den Süden inakzeptabel, auch für alle Schweizer, die weniger Flugverkehr möchten. Sollen alle Himmelsrichtungen profitieren - so wie es die Initianten vortäuschen - braucht es zusätzliche Massnahmen um den Fluglärm auch im Süden zu begrenzen. Deshalb der VFSN-Gegenvorschlag, der ein Verbot von Pistenbauten mit der Forderung „keine neuen Flugrouten über dicht besiedeltem Gebiet“ ergänzt. Dieser Gegenvorschlag müsste in allen Regionen rund um den Flughafen akzeptabel sein, es sei denn, die Behördeninitiative II ist primär für eine Abschiebung des Flugverkehrs in den Süden geschaffen worden.

Wie auch immer der Souverän entscheidet, diese Forderungen müssen von der Zürcher Regierung in Bern vertreten werden. Das letzte Wort hat jedoch der Bund.

Gefährliche Entwicklung

Seit über 5 ½ Jahren leiden wir unter Südanflügen. Die Landungen während den deutschen Sperrzeiten (DVO) erfolgen jeden morgen und immer häufiger auch abends. Der Flughafen behauptet sogar, die Landungen wären auch ausserhalb der DVO bewilligt und den ganzen Tag möglich. Zusätzlich werden jetzt auch noch Südstarts geradeaus gefordert um die Kapazität zu erhöhen. Die Zeche soll die Bevölkerung im Süden bezahlen!

Thomas Morf, Präsident VFSN

Braucht es wirklich mehr Kapazität? Flugbewegungen wie auch Passagierzahlen sind seit Beginn 2009 rückläufig. Hält der Trend an, dürfte der Rückgang bei den Lokal-Passagieren im Bereich von 15% liegen. Diese sind für unsere Wirtschaft wichtig. Bei den Transferpassagieren, die nur umsteigen, wird der Rückgang bei rund 8% liegen.

Im Gegensatz zur Luftfahrtskrise im Jahre 2000 ist diesmal der Rückgang der Transferpassagiere in Zürich signifikant geringer. Und genau für diese will man die Kapazität erhöhen. Die Ursache für diese gefährliche Entwicklung dürfte die Lufthansa sein. Die Langstreckenflotte ihrer Tochter Swiss ist viel zu gross für den Heimatmarkt Schweiz. Gemäss Handelszeitung (Dez. 08) erklärte Christoph Franz am Wirtschaftsforum der Flughafenregion Zürich: «Ohne Transferpassagiere könnte Swiss nur 4(!) der total 28 Interkontinentaldestinationen bedienen.» Der CEO der Swiss betonte: «Wir haben folglich einen erheblichen Bedarf an Transferpassagieren.» Um diesen Bedarf abzudecken werden Millionen(!) von Passagieren mit Dumpingpreisen nach Zürich gelockt. Dies wird dann als "nachfrageorientierte" Entwicklung bezeichnet. Eine Nachfrage, an der nur die "Swisshansa" und der Flughafen ein Interesse haben, denn auch dieser hat dank der 5. Ausbaustufe eine Überkapazität von weiteren 10-15 Millionen Passagieren. Angesichts dieser Fakten ist es nicht verwunderlich, dass der Flughafen dem Wunsch (Befehl?) der Lufthansa gerne entspricht und sich im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) für neue Südstarts geradeaus stark macht. Damit soll die stündliche Maximalkapazität erhöht werden, damit die ausländischen Transferpassagiere den Flughafen möglichst rasch wieder verlassen können. Nach der Landung über den Süden sollen die Passagiere auch gleich wieder über den Süden abfliegen können.



Die Zeche muss einmal mehr die Bevölkerung im Süden bezahlen. Die Südschneise soll langsam, aber stetig zunehmend für weitere Landungen und neue Starts genutzt werden. Gegen diese gefährliche Entwicklung müssen wir uns alle mit Vehemenz zur Wehr setzen. Eigentlich wäre - einmal mehr - die Politik gefordert. Da aus dieser Ecke - auch einmal mehr - nichts zu erwarten ist, müssen wir selber agieren! - wie?

Reklamieren Sie beim Flughafen (Lärmtelefon: 043 816 21 31 oder laerm@unique.ch), schreiben Sie Leserbriefe oder E-Mails an die Verantwortlichen: rita.fuhrer@vd.zh.ch, moritz.leuenberger@gsevek.admin.ch, thomas.kern@unique.ch, peter.mueller@bazl.admin.ch Die Verantwortlichen müssen spüren, dass wir nicht aufgeben!

Bundesverwaltungsgericht: Lärmzunahme infolge DVO nicht vorhersehbar!

(yw) Wir freuen uns für die Ostschweiser, welche eine finanzielle Abgeltung für Ihre Fluglärmbelastung anstreben. Das Bundesverwaltungsgericht betrachtet sie als entschädigungsberechtigt, falls sie Fluglärm über dem Immissionsgrenzwert ausgesetzt sind und ihre Liegenschaft vor dem Jahr 2000 erworben haben. Obwohl der Ostanflug im kantonalen Richtplan enthalten ist, sei die Zunahme des Fluglärms wegen der deutschen Anflugsperrung nicht vorhersehbar gewesen. Unique dürfte das Urteil an das Bundesgericht weiterziehen.

Sind bald GPS geführte Anflüge möglich ?

(ma) Gemäss neuesten Medienmeldungen prüft zurzeit der Flughafen zusammen mit dem BAZL die Möglichkeit einer GPS geführten Navigation. Somit können die Anflüge flexibler über wenig besiedeltes Gebiet geführt werden. Auch der nun satellitengestützte gekröpfte Nordanflug könnte so wieder zum Thema werden. Der VFSN freut sich über diese positive Entwicklung, wurde doch schon seit längerem von uns auf diese Möglichkeiten hingewiesen. Zudem gibt diese Entwicklung der Politik und den Behörden neuen Verhandlungsspielraum.

Da diese aktuellen Informationen nach dem Redaktionsschluss dieser VFSN-info eintrafen und wir hier nicht mehr ausführlicher darüber berichten können, senden wir Ihnen ausgewählte Zeitungsartikel in der Beilage gesondert mit. Die nächste VFSN-info wird sich diesem, von uns schon seit Jahren propagierten Thema, speziell widmen.

Wussten Sie...

... dass im Durchschnitt je Werktag 490 deutsche Lastwagen die Schweiz passieren?

... dass Baden Württemberg aber gleichzeitig nur 60' bis 80'000 Flugbewegungen pro Jahr dulden möchte!

... dass nun über zwei Drittel aller Flugbewegungen in Zürich von deutschen Fluggesellschaften stammen!

... dass über 90% aller Anflüge von 06:00 - 07:00 ebenfalls von deutschen Fluggesellschaften verursacht werden!

Gedenkmarsch 2000 Tage Südanflüge

Am Gedenkmarsch „2000 Tage illegale Südanflüge“ haben 2000 Südanfluggegner in der Innenstadt von Zürich auf die immer noch stattfindenden Südanflüge aufmerksam gemacht. Unterstützt wurden sie von zahlreichen Behördenvertretern sowie von den Gastrednern Nationalrat Filippo Leutenegger, Stadträtin Ruth Genner und dem Stadtpräsidenten von Dübendorf, Lothar Ziörjen.

Yvonne Wewerka

Am Samstag, 25.4.2009 war die Innenstadt von Zürich gelb. Rund 2000 Südanfluggegner, die seit 2000 Tagen jeden Morgen um 6:01 Uhr von den landenden Flugzeugen der deutschen Lufthansa-Tochter Swiss aus ihrer Nachtruhe gerissen werden, machten mit ihrem Gedenkmarsch auf den nun schon seit 2000 Tagen anhaltenden, staatlich verordneten Terror aufmerksam. Organisiert wurde der Gedenkmarsch vom Verbund Flugschneise Süd NEIN.



Stadträtin Ruth Genner bekräftigte einmal mehr, dass sich auch die Stadt Zürich klar gegen An- und Abflüge über die dicht besiedelten Wohngebiete der Stadt und der Agglomeration ausspreche. Sie widersprechen der Raumplanung und dem Umweltschutzgesetz. Nationalrat Filippo Leutenegger prangerte die Untätigkeit der Bundesbehörden an, welche bei den Verhandlungen mit Deutschland versagt haben und seither gute Lösungen wie den gekröpfen Nordanflug boykottieren. Lothar Ziörjen wies auf die unhaltbare rechtliche Situation hin, welche eines Rechtsstaates unwürdig sei.

Wie VFSN-Präsident Thomas Morf ausführte, leiden seit 2000 Tagen zehntausende von Anwohnern im Süden und auch im Osten des Flughafens unter dem Grössenwahn von Unique und der deutschen Lufthansa-Tochter, die glauben, ihren Profit auf Kosten der Bevölkerung ins Uferlose steigern zu dürfen. Dass die Rechtsverfahren gegen die Südanflüge seit über 2000 Tagen hängig sind ist für den VFSN ein Indiz, dass die Justiz im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich nicht unabhängig entscheidet, sondern die Vorgaben der Politik umsetzt. Morf warnte zudem eindringlich vor der Gefahr ganztägiger Südanflüge ausserhalb der Deutschen Sperrzeiten, wie sie in den letzten vier Monaten zweimal von Unique beantragt und innert Stundenfrist von der

Volkswirtschaftsdirektion und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt bewilligt wurden. Zudem sollen zusätzlich Südstarts geradeaus über die Stadt Zürich, das ganze südliche Glattal und den Zürichsee die maximale Spitzenkapazität des Flughafens erhöhen. Dies werde von der Lufthansa gefordert, damit die überdimensionierte Langstreckenflotte der Tochter Swiss mit möglichst vielen Umsteigepassagieren maximal ausgelastet werden kann. Dass die Schweizer solche Entwicklungen nicht diskussions- und kampfflos hinnehmen werden, versteht sich von selbst. Dies brachten die Anwesenden am Gedenkmarsch auch lautstark zum Ausdruck.

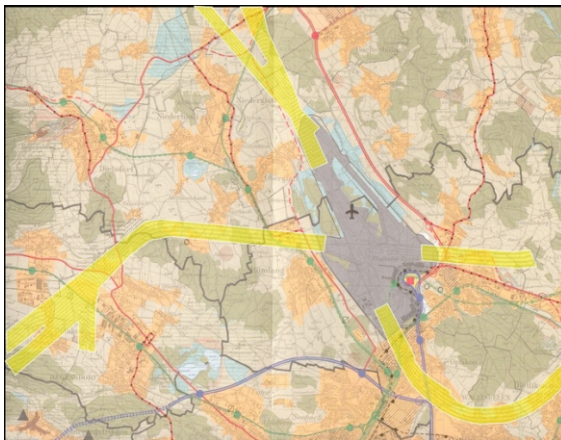


Südanflüge ohne raumplanungsrechtliche Grundlage

Südanflüge basieren formell auf einem vorläufigen Betriebsreglement. Es fehlt bis heute eine rechtskräftige raumplanungsrechtliche Grundlage. Insofern sind Südanflüge heute illegal.

Christopher Tillman, Rechtsanwalt + Fachanwalt SAV Bau- und Immobilienrecht, Lutz Rechtsanwälte, Zürich

Ein neues Betriebsreglement für den Flughafen Zürich muss die Anforderungen der Raumplanung und des Umweltrechts erfüllen. Die Kompetenz zur Planung der Bodennutzung steht den Kantonen zu. Der Bund hat bei der Erfüllung seiner Aufgaben die Erfordernisse der kantonalen Raumplanung zu berücksichtigen. Verfassungsziele der Raumplanung sind die zweckmässige und haushälterische Nutzung des Bodens sowie die geordnete Besiedlung. Im Richtplan 1995 (siehe Bild) wurden vom Kanton Zürich die An- und Abflugwege im Nahbereich des Flughafens Zürich für die nächsten 25 Jahre grob so festgelegt, dass diese im Norden bis Weiach und im Osten über die Stadt Kloten führen. Es gibt mit Ausnahme des sog. "left turn" ab Piste 16 keine An- und Abflugrouten über die Stadt Zürich und die Gemeinden im Süden. Der Richtplan ist für den Zürcher Regierungsrat und die Behördenvertreter im Unique-Verwaltungsrat verbindlich. Die alleinige Gewichtung wirtschaftlicher Interessen an der ungeschmälernten Offenhaltung des Flughafens ist daher ein Verstoß gegen den Richtplan 1995.



Im engeren Bereich rund um den Flughafen Zürich leben ca. 450 000 Personen, rund 47% davon im Süden, dem mit Abstand dichtest besiedelten Gebiet. Es folgt der Osten mit rund 89 000 Einwohnern. Bei An- und Abflugrouten im Süden sind deshalb deutlich mehr Personen lärmbeeinträchtigt, als bei Flugrouten im Norden und Osten. Ein wichtiges Anliegen der Raumplanung ist es, Wohngebiete vor schädlichen und lästigen Einwirkungen, möglichst zu verschonen. Aus diesen gesetzlichen Vorgaben ergibt sich, dass Siedlungen vor neuem Fluglärm möglichst zu verschonen sind. Das heisst: keine neuen An- und Abflugrouten im Süden des Flughafens. Da der Norden und der Osten des Flughafens weniger dicht besiedelt sind, drängt sich mit den deutschen Einschränkungen (DVO) eine Lösung auf, welche eine Landung von Norden oder dann mindestens von Osten her ohne Nutzung des deutschen Luftraums ermöglicht.

Das Nachhaltigkeitsprinzip der Bundesverfassung verlangt die dauerhafte Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Natur und der Beanspruchung durch den Menschen. Das Konzentrationsprinzip des Raumplanungsrechts verlangt, dass Siedlungen und Lärmquellen konzentriert angelegt werden und es verbietet die Streubauweise. Mit dem Nachhaltigkeitsprinzip lässt es sich nicht vereinbaren, den Fluglärm grossflächig wirken zu lassen. Bundesverfassung und Gesetz erteilen damit der Verteilung des Fluglärms grundsätzlich eine Absage.

“Verteilungsinitiative” - NEIN

Die Volksinitiative der Ostorganisation FLS für eine faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms um den Flughafen Zürich (Verteilungsinitiative) kommt voraussichtlich am 27. Sept. zur Abstimmung.

Die Initiative fordert eine «faire und ausgewogene Verteilung» der An- und Abflüge am Flughafen Zürich (Mit Priorität für Südlandungen auf die Pisten 32 + 34 und für Südstarts geradeaus). Der Regierungsrat hat die Initiative bereits im Dezember 2007 als nicht umsetzbar bezeichnet.

Die Vorlage wird vom Regierungsrat, dem Kantonsrat, allen Parteien und mit einer Ausnahme (FLS) von allen Bürgerorganisationen rund um den Flughafen klar abgelehnt. Der VFSN schliesst sich dem an und empfiehlt unbedingt NEIN zu stimmen.

Alle gegen den Süden

TM. Unser konstruktives Referendum gegen Pistenausbauten berücksichtigt neben unseren auch die Interessen der Bevölkerung im Norden, Osten und Westen zu 100%.

Doch diesen ist das nun zuviel! Eine Lösung, die die Südanflüge in Frage stellt, sei “unrealistisch und schränke den Flughafen zu stark ein” - so die Ansicht der Politischen- und Bürgerorganisationen in Norden, Osten und Westen. Sie werden nur die Behördeninitiative gegen Pistenausbauten unterstützen - und hoffen damit, möglichst viele Flugbewegungen in den Süden zu verlagern.

Mit grossem Bedauern müssen wir vom VFSN zur Kenntnis nehmen, dass die übrigen Himmelsrichtungen ausschliesslich ihre Ziele verfolgen (was legitim ist), aber dabei vor allem danach trachten, dass das dicht besiedelte Gebiet im Süden möglichst viel Fluglärm bekommt. Ein bekannter “Östler” hat das so formuliert: “Jede Lösung mit Südanflügen ist gut, jede Lösung ohne Südanflüge ist schlecht - auch wenn es damit weniger Ostanflüge gäbe”.

Eine solch destruktive Haltung können wir nicht verstehen. Der VFSN wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belastet werden.

Referendumsübergabe am 28. April 2009

Die Absicht hinter der Behördeninitiative „Kein Neu- und Ausbau von Pisten“ ist klar: die Piste 28 kurz und damit unattraktiv erhalten, damit möglichst viele Landungen auf Piste 34 via Süden statt finden müssen. Das können und wollen wir nicht akzeptieren.

Karsten Rohweder



Wir wollten aber auch nicht eine gleichgeartete egoistische „Gegeninitiative“ starten. Darum hat sich der Verbund Flugschneise Süd NEIN entschlossen, mit einem konstruktiven Referendum einen völlig neuen Weg zu gehen und neben den Interessen des Südens auch die Interessen der übrigen Himmelsrichtungen 1:1 zu übernehmen. Und die Bewohner im Süden haben mit 6716 Unterschriften,

gesammelt in nur 3 Wochen, überwältigend zum Ausdruck gebracht, dass sie keine Egomane sind, dass sie auch die Anliegen der übrigen Himmelsrichtungen ernst nehmen und dass sie bereit sind über den eigenen Schatten zu springen.

6716 Unterschriften ergeben einen beachtlichen Turm, wie die Delegation des VFSN bei der Übergabe am 28. April feststellen konnte. Auch der zuständige Vertreter vom Departement Justiz und des Innern zeigte sich beeindruckt vom Sammelergebnis und der kurzen Zeitspanne, in der die Unterschriften gesammelt wurden.

Wir möchten an dieser Stelle nochmals allen danken, die mit grossem persönlichem Einsatz zu diesem Erfolg beigetragen haben.

Das Referendumskomitee



Das Bundesgericht zum umweltrechtlichen Vorsorgeprinzip

Christopher Tillman, Rechtsanwalt + Fachanwalt SAV Bau- und Immobilienrecht,
Lutz Rechtsanwälte, Zürich

Das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip besagt, dass denkbare Belastungen durch überlegte Vorsorge nach Möglichkeit verhindert werden sollen. Daran anknüpfend hat das Bundesgericht im Hinblick auf den Flughafen Zürich bereits im September 2004 festgehalten, dass danach zu trachten ist, die Zahl der Anwohner, die von Lärmeinwirkungen über den Immissionsgrenzwerten betroffen werden, möglichst klein zu halten. Zudem stehe das Bestreben, neben den regelmässigen morgendlichen Landungen vermehrt auch abendliche Anflüge über den dicht besiedelten Süden des Flughafens zu leiten, mit dem öffentlichen Interesse im Widerspruch (BGE 1A.172/2004, E. 4.2).

Auch wenn aus dem umweltrechtlichen Vorsorgeprinzip und dem Nachhaltigkeitsprinzip kein absoluter Anspruch auf Ruhe besteht, sind diese Prinzipien gerade für die Gemeinden im Süden des Flughafens ein wichtiges Argument gegen künftige An- und Abflugrouten über ihr Gebiet.

Wichtige Termine:

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

- 5. Juli 2009
- 2. August 2009
- 6. September 2009
- 4. Oktober 2009

VFSN - STAND-AKTIONEN:

27.09.2009 Slow Up

24.10.2009 Bengler Herbstfest

Sommeraktion VFSN-Banden:

Unsere beliebten gelben Banden sind ab sofort bis Ende Sommerferien gratis erhältlich. Machen auch Sie mit an der Sommeraktion und hängen Sie VFSN-Banden gut sichtbar an Ihren Balkon oder an die Hauswand.

Bestellungen über info@vfsn.ch

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

Mitglied werden: unter www.vfsn.ch
oder per Post an obige Adresse.

Unterstützungskonto:
PC 87-313604-9 Herzlichen Dank!