

Editorial



Liebe Mitglieder

Fairflug und ZFI: es besteht kein Zweifel, dass das Zürcher Volk keine Lärmverteilung wünscht, sondern die Regierung verpflichtet hat dafür zu sorgen, dass möglichst wenig Menschen stark belastet werden. Fairflug hätte den Osten entlastet und den Süden dafür stark belastet. Es wurden explizit Südstarts geradeaus verlangt. Keine einzige Bürgerorganisation im Westen, Norden und Osten hat sich klar gegen Fairflug ausgesprochen sondern Stimmfreigabe gegeben. Man würde Südstarts in Kauf nehmen, wenn man selber profitieren könnte.

Behördeninitiative II und Gegenvorschlag des VFSN

Ein Pistenstopp wie in der Initiative gefordert verlagert Lärm in den Süden. Ein Wachstum des Flughafens kann stattfinden, soll aber ausschliesslich im Süden erfolgen.

Gegenvorschlag: Wenn schon Pistenstopp, dann ohne Lärmverlagerung in den Süden. Von einer solchen, echten Wachstumsbegrenzung würden alle Himmelsrichtungen profitieren.

Westen, Norden und Osten lehnen den Gegenvorschlag ab. Deutlicher geht es nicht: Die Behördeninitiative hat nicht eine Wachstumsbeschränkung des Flughafens zum Ziel sondern einmal mehr eine Lärmverteilung. Das Volk wird zum dritten Mal über die gleiche Frage abstimmen müssen, wenn auch jedesmal etwas anders verpackt.

Für den VFSN ist ganz klar, Die Behördeninitiative schadet dem Süden. Wenn schon Pistenausbauverbot, dann nur mit flankierenden Massnahmen des Gegenvorschlages, welche eine Lärmverlagerung in den Süden verhindern.

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

Regierung: Handlanger der Luftfahrt?

Zur Kapazitätssteigerung möchte die Lufthansa Südstarts geradeaus. Der Flughafen Zürich, einer von 3 Lufthansa-HUB's, möchte zusätzlich auch den ganzen Tag über den Süden landen können. Im Entwurf zum Schlussbericht-SIL sind diese "Wünsche" selbstverständlich berücksichtigt.

Thomas Morf

Mit Befremden müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass die Vertretung des Regierungsrates im SIL-Prozess Varianten und Optionen zugestimmt hat, die nach den eigenen Worten des Regierungsrates (Bericht des Regierungsrates zur Abstimmung der Verteilungsinitiative) einem Leitentscheid des Bundesgerichtes (2004) widersprechen und mit den Anforderungen an einen umweltverträglichen Flugbetrieb nicht vereinbar sind.

Wir erwarten, dass sich der Regierungsrat des Kantons Zürich an seine eigenen Beschlüsse und Vorgaben hält. Speziell zu erwähnen ist dabei der Beschluss vom 19. März 2008, der sich klar gegen Südstarts straight ausspricht.

Grundsätzlich sind wir, was die Anforderungen an einen umweltverträglichen Flugbetrieb betrifft, mit dem Regierungsrat einig. Wir erwarten nun, dass der Regierungsrat auch im Sinne dieser gültigen Gesetze handelt und dementsprechend bei Bedarf auch im Verwaltungsrat der Flughafengesellschaft interveniert.

Regierung und Flughafen sind unglaublich. SIL-Varianten sind bis auf die Anflüge Piste 32 identisch mit der bekämpften Verteilungsinitiative.



Safety first sollte auch für die Bevölkerung am Boden Gültigkeit haben. Südanflüge und Südstarts straight führen über das dichtest besiedelte Gebiet des gesamten Kantons Zürich. Auch bei einem hohen Sicherheitsstandard sind Unfälle nicht auszuschliessen, wie die Geschichte des Flughafens Zürich leider zeigt.

Aus Sicht safety first sind Südanflüge und im speziellen Südstarts straight abzulehnen, da Alternativen mit einem wesentlich kleineren Risiko zur Verfügung stehen.

Der Entwurf des SIL-Schlussberichtes zeigt einmal mehr, dass die Bevölkerung für den Flughafen, die Regierung und den Bund nicht von Relevanz ist. Helfen Sie uns in diesem Kampf, werben Sie neue Mitglieder für den VFSN - wir müssen weiterhin stark bleiben. Danke.

Continuous Descent Approach (CDA)

T.M. Bei diesem kontinuierlichen Sinkflugverfahren gleitet der Jet mit den Triebwerken im Leerlauf auf dem programmierten Flugweg bis in die Nähe des Aufsetzpunktes auf der Landepiste.

Dieses Landeverfahren reduziert die Lärmbelastung um rund 50% und den CO₂-Ausstoss pro Landung um ca. 1300 kg.

Wegen seiner besseren Umweltfreundlichkeit wird der CDA oft auch Green Approach (Grüner Anflug) genannt.

Required Navigation Performance (RNP)

T.M. Bei diesem satellitengestützten (GPS) Anflugverfahren ist der Flugweg vorprogrammiert. Das Flugzeug wird automatisch so gesteuert, dass es der Idealroute so genau wie möglich folgt. Ein Monitoring-System überprüft laufend, ob die Vorgaben eingehalten werden und alarmiert notfalls die Piloten.

Auf RNP basierende Navigations-Technologie wird von allen internationalen Aviatik-Organisationen und den Flugzeugherstellern gefördert.

Sie alle sind überzeugt, dass sich nur damit langfristig eine umweltschonendere und sicherere Luftfahrt entwickeln kann.

Zürcher Fluglärm-Index (ZFI)

T.M. Der ZFI erfasst die Anzahl der lärmbelästigten Personen und zeigt auf, wie sich die Lärmbelästigung im Laufe der Jahre verändert. Der Richtwert von 47'000 stark belästigter bzw. im Schlaf stark gestörter Personen darf nicht überschritten werden.

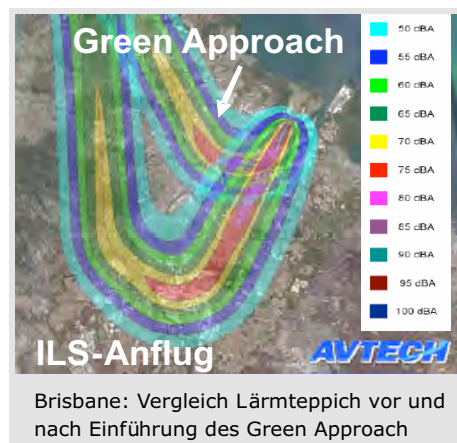
Das Ende 2007 von der Bevölkerung mit 63.2% deutlich angenommene Gesetz verpflichtet den Regierungsrat, rechtzeitig Gegenmassnahmen zu ergreifen damit der Richtwert nicht überschritten wird. Die Einhaltung des Richtwertes wird durch den jährlich erhobenen Monitoringwert überprüft.

Technologie für nachhaltigen ZFI

Thomas Morf

Der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) dürfte für das Jahr 2008 massiv überschritten werden. Eine Verlängerung der Pisten und vor allem moderne, heute verfügbare Navigations-Technologien können den ZFI nachhaltig und sehr schnell positiv beeinflussen.

“Möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belasten”, dafür setzt sich der VFSN seit jeher ein. Dieses Ziel könnte sehr schnell erreicht werden, u.a. mit einer Anpassung (Erhöhung) der Lärmabgaben und weiterer Gebühren und mit dem Einsatz moderner Technologien, wie sie weltweit seit einiger Zeit in Betrieb sind.



Mit der Einführung des «Green Approach» am Flughafen Zürich wären wesentliche Verbesserungen in diversen Problembereichen möglich. Experten gehen davon aus, dass damit z.B. die Lärmimmissionen um rund die Hälfte reduziert werden könnten.

Zusätzlich könnte der Treibstoffverbrauch um ca. 400 kg und der CO₂-Ausstoss um ca. 1,3 t pro Anflug gesenkt werden. Markante finanzielle Einsparungen, eine erheb-

liche Reduktion des Schadstoffausstosses, mehr Sicherheit und die präzise Steuerung der Flugzeuge auf Routen über schwach besiedelten Gebieten wäre möglich.

Lärmreduktion an der Quelle

Experten sind sich einig: Die effizienteste Art der Lärmreduktion ist die an der Quelle. Bis anhin waren das überwiegend aerodynamische Verbesserungen. Weitere Fortschritte in diesem Bereich benötigen eine lange Entwicklungszeit.

Die heute verfügbaren modernen Navigations-Technologien reduzieren den Lärm sehr effizient direkt an der Quelle (CDA). Mit der Navigationsmethode RNP werden heute schon weltweit Siedlungsgebiete gezielt umflogen und so massiv von Fluglärm entlastet. Dies nicht nur bei den Landungen, sondern auch bei den Starts.

Ökonomisch, ökologisch und sicherer

Die heutigen modernen Navigations-Technologien können diverse Eckwerte des ZFI positiv beeinflussen und so zu einer markanten und nachhaltigen Senkung des Monitoringwertes beitragen.

Dass zudem der CO₂-Ausstoss um mehrere tausend Tonnen reduziert und die Sicherheit markant erhöht werden kann, sind weitere positive Aspekte von bestehenden modernen Technologien, die ohne weiteres auch in Zürich sehr schnell eingeführt werden könnten.

Leider konzentriert sich die Politik des Regierungsrat hauptsächlich auf das Vertrösten auf einen späteren Zeitpunkt.

Nach der Abstimmung ist vor der Abstimmung

Yvonne Wewerka

Der Verein Flugschneise Süd - NEIN hat mit Erleichterung die klare Ablehnung der Fluglärm Verteil-Initiative zur Kenntnis genommen. Das Stimmvolk liess sich vom wohlklingenden Namen der „Fairflug“-Initiative nicht hinter das Licht führen. Das Resultat ist erneut eine klare Absage an die Lärmumverteilung im Allgemeinen und an die, von der Initiative verlangten, Südstarts über die dicht besiedelten Gebiete der Stadt Zürich und der Agglomeration im Besonderen.



Safety first auch für die Bevölkerung am Boden

Nach seinem Ja zum ZFI vor einem Jahr hat sich die Zürcher Bevölkerung jetzt zum zweiten Mal deutlich für ein An- und Abflugregime ausgesprochen, welches möglichst wenig Menschen mit Fluglärm belasten soll. Wir erwarten, dass die Kantonsregierung den Volkswillen respektiert und dafür sorgt, dass dieser im SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) auch umgesetzt wird. Sie kann sich nicht klar gegen Fluglärmverteilung und Südstarts geradeaus aussprechen, wenn es darum geht eine Initiative zu bodigen und gleichzeitig im SIL bei allen Varianten Südstarts geradeaus vorsehen.

Man müsste meinen, dass jetzt der Ruf nach Fluglärmumverteilung ein für alle Mal vom Tisch sein sollte. Leider ist dem nicht so. Die Zwängerei aus dem Osten nimmt kein Ende, und die nächste Abstimmung steht schon 2010 an (Verbot, dass über eine Pistenverlängerung nicht abgestimmt werden darf). Auch diese Vorlage bezweckt eine Lärm-Umverteilung und hat langfristig noch gravierendere Auswirkungen auf die dicht besiedelten Gebiete als "Fairflug". Beabsichtigt wird, dass der Fluglärm nicht mehr verteilt, sondern gezielt in dicht bevölkerte Wohngebiete im Süden des Flughafens abge-

schieben wird. Flugregimes, die die Bevölkerung schonen, würden damit zum vornherein verunmöglicht.

Pistenverlängerungen dienen nicht der Kapazitätssteigerung, sondern ermöglichen Flugregimes, bei denen am wenigsten Menschen mit Fluglärm beschallt werden. Darum, ist auch die Behördeninitiative im nächsten Jahr unbedingt abzulehnen.



Wussten Sie:

Auf der fertiggestellten Westpiste 10/28 erfolgte am 22. Nov. 1947 die erste offizielle Landung eines Swissair Flugzeuges.

Regierungsratswahlen

Was ist die Ansicht der Kandidaten zur Fluglärmproblematik? Folgend ein Auszug aus dem Limmattaler.

Jositsch: In Bern läuft einiges in Sachen Flughafen. Im Moment gibt es eine Belastungs-Abklärung zwischen Deutschland und der Schweiz. Die wird Gegenstand neuer Verhandlungen sein, die im Nov. aufgenommen werden.

Zudem gibt es die juristische Schiene: Im Frühling wird vor dem Europäischen Gerichtshof entschieden. Von daher kann man nicht sagen, Bern mache nichts. Es gibt aktuell in der Diskussion zwei Varianten fürs künftige Flugregime: Status quo mit Südanflügen oder Pistenausbau und damit Entlastung des Südens. Ich bin gegen Pistenausbau. Aber man muss schauen, dass der gekröpfte Nordanflug technisch vorangetrieben wird, sodass der Süden entlastet werden kann. Priorität 1 ist: ein Staatsvertrag mit Deutschland. Priorität 2: der heutige Zustand, aber mit Entlastung durch den gekröpften Nordanflug. Variante 3: eine Zusammenarbeit mit dem Flughafen Basel. Basel wäre interessiert an mehr Passagierflügen.

Stocker: Solange es mit Deutschland keine Einigung gibt, gibt es keine Lösung, mit der alle zufrieden sind. Grundsätzlich muss das Ziel sein, möglichst wenige Leute zu beschallen. Ein Stück weit wird man die Südanflüge akzeptieren müssen. Man muss an maximal jährlich 320'000 Flugbewegungen festhalten, an sieben Stunden Nachtruhe und am Zürcher Fluglärm Index (ZFI). Aber Bern lässt uns im Stich. Der Bund nimmt die Interessen des Kantons Zürich nicht wahr. Wenn man jetzt schon sagt, am Pistensystem wird nie etwas geändert, ist das der falsche Weg. Zudem könnten durch technisch neue Anflugverfahren eine Verbesserung für die Bevölkerung erreichbar sein. Mit dem Erreichen des ZFI-Grenzwerts muss der Regierungsrat dem Kantonsrat Massnahmen zur Reduktion der stark belasteten Bevölkerung vorlegen.

6 Jahre Südanflüge

Freitag, 30. Oktober 6:00 Uhr am Forchdenkmal.

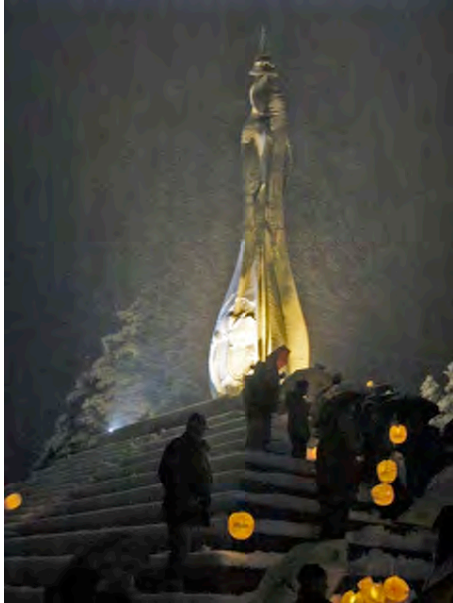
Nachdem wir uns im letzten Jahr bei dichtem Schneetreiben und 15 cm Neuschnee zur Forch durchkämpfen mussten, haben wir nun trockenes und mildes Herbstwetter bestellt.

Wir freuen uns, wenn Sie wieder zahlreich erscheinen und auch ihre Nachbarn mitbringen. Für Kaffi und Gipfeli ist wie üblich gesorgt.

Auch nach sechs Jahren kämpfen wir weiter gegen die illegalen Südanflüge und die neu beabsichtigten Südstarts geradeaus. Wir geben nicht auf, auch wenn das einige /viele gerne hätten.

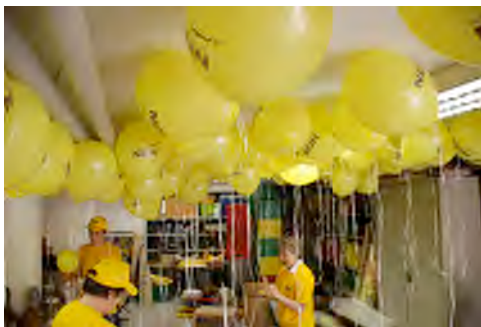
Als Gastredner dürfen wir Lothar Zörjen und Filippo Leutenegger begrüßen.

Bis bald
Vorstand VFSN



VFSN am SlowUp 2009

Wie in den letzten Jahren fanden unsere gelben Ballone, die T-Shirts und Mützen bei Jung und Alt wieder reissenden Absatz. Der VFSN war auf der ganzen Seestrasse durch viele gelbe Ballone vertreten. Herzlichen Dank an alle Helfer, die zum Erfolg dieser gelungenen Aktion beigetragen haben.



Alle Hände voll zu tun und hektischer Betrieb in der Ballon-Aufblas-Fabrik.



Rege Nachfrage nach VFSN Fan-Artikel. Die Teilnehmer freuen sich (bis auf wenige Ausnahmen), dass wir vor Ort sind.



Wichtige Termine:

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

- 1. November 2009
- 6. Dezember 2009
- 3. Januar 2010
- 7. Februar 2010

Bengler Herbstmarkt 24.10.09



Wer noch Material (Mützen, Banden, etc.) für seine Winter-Kreationen benötigt, bekommt dies alles an unserem Stand am Herbstmarkt.

Senden Sie Ihr bestes Foto an 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 mit Fluglärm 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.