

Editorial



E-DVO? Die Situation ist brandgefährlich

In den SIL sollen 3 Varianten einfliegen: E-DVO, E-optimiert und J-optimiert. Nur E-DVO beachtet die deutsche Anflugsperrzone. Wer meint damit bleibe alles beim Alten irrt gewaltig. E-DVO enthält die bisherigen Südanflüge, aber auch Südanflüge tagsüber ausserhalb der deutschen Sperrzeiten - anfangs nur ein paar hundert pro Jahr - und geschätzte tausend Südstarts geradeaus. Das sind nicht etwa 2 Südanflüge pro Tag und 3 Südstarts, schon eher 1x pro Monat 60 Anflüge und/oder 90 Starts. Das darf nicht sein. Südstarts geradeaus sind genauso unnötig wie Südanflüge tagsüber (für echte Notfälle standen schon immer alle An- und Abflugrouten zur Verfügung).

Nur naive Mitbürger glauben, dass es dabei bleiben wird. Auch Südstarts und Ostanflüge sind so durch die Hintertür eingeführt worden. Mit Südanflügen auch ausserhalb der DVO und Südstarts geradeaus stehen dem Flughafen endlich alle Himmelsrichtungen zur Verfügung um die Massen, der zu Dumpingpreisen eingeflogenen Umsteigepassagiere, abzufertigen. Ihr Komfort und der Profit von Unique gegen die Lebensqualität von Hunderttausenden. Die Situation ist brandgefährlich. Kämpfen Sie mit uns, wir brauchen Sie jetzt!

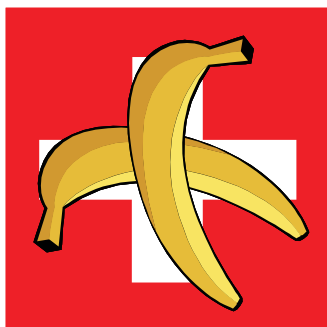
Yvonne Wewerka, presse@vfsn.ch
Vorstand FlugschneiseSüd-NEIN

Leben wir in einer Bananenrepublik?

Schludrig, unprofessionell, skandalös - anders kann aus Sicht des VFSN die Arbeit des Bundesverwaltungsgerichtes nicht bezeichnet werden. Dass der VFSN im Moment 3! Verfahren am Bundesgericht hängig hat, erstaunt deshalb nicht wirklich.

Thomas Morf

Das 434 Seiten dicke Urteil ist schon geschrieben, während wir im November, bewacht von einer Heerschar von Polizisten in Kampfmontur, im Theater National zu Bern während 5 Tagen gegen die Südanflüge kämpfen. Südanflüge seien notwendig und darum zulässig, so das Verdikt des Bundesverwaltungsgerichtes (BVG). Alles was zur Kompensation der DVO diene sei zulässig, jedoch dürfe damit keine Kapazitätssteigerung verbunden sein. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass die gleichen Richter einige Monate vorher der Ansicht waren, Südanflüge seien auch ausserhalb der DVO-Sperrzeiten zulässig, wenn dies der Flughafen wünsche. Der Entscheid des Bundesgerichtes steht noch aus.



Die gleichen Richter, die im August 09 unsere Beschwerde zum Gekröpften Nordanflug (GNA) ablehnten, mit der Begründung, der GNA sei nicht nötig weil es als Alternative die Südanflüge gäbe, waren ein paar Monate später der Ansicht, Südanflüge seien notwendig, weil es eben keine Alternative gäbe.

Obwohl Skyguide bestätigt, dass Piste 34 eine Kapazität von 28-32 Landungen hat, begründet das BVG die Genehmigung der Schnellabrollwege mit einer Kapazität von 20 Landungen auf Piste 34, die es zu kompensieren gelte.

Der VFSN hat dieses Urteil fristgerecht beim Bundesgericht angefochten. Der Grund ist jedoch nicht die beschriebenen skurrilen Einzelheiten, sondern die Tatsache, dass substantielle Einwände und dazugehörige Beweismittel vom BVG in keiner Art und Weise in Erwägung gezogen wurden.

Schludrig und unprofessionell ist unser Verdikt zur Arbeit des BVG. Die Bundesbehörden, Swiss und der Flughafen dürften da anderer Ansicht sein. Es darf weiterhin über den Süden geflogen werden, weil Südanflüge angeblich notwendig sind - trotzdem bleiben sie damit immer noch illegal.

Auch mit unserem konstruktiven Referendum «Flughafen mit Zukunft» haben wir im Januar den Gang vors Bundesgericht angetreten. Dies wurde notwendig, nachdem der Regierungsrat wie auch der Kantonsrat diejenigen Passagen als ungültig erklärt haben, die ihnen politisch nicht zusagen. Begründung: Verletzung der Einheit der Materie!

Die Inkompetenz der Exekutive und der Bundesverwaltung und die Profitgier und Abzocker-Mentalität der Manager, die im Moment auf nationaler Ebene für grosse Schlagzeilen sorgt, erleben und kennen wir schon seit Jahren. Die Namen sind einfach anders und lauten BAZL, Swiss und Unique anstelle von FINMA und UBS etc.

Klimagipfel und Bundesrat Leuenbergers Rückreise

E.B. Einzig die Zürichsee-Zeitung berichtete in der Rubrik „am Rande“ über die Rückreise BR Leuenberger vom Klimagipfel von Kopenhagen. Die Hinreise im Zug wurde mediengerecht aufbereitet und mit Schlagzeilen wie «Im Klimaexpress nach Kopenhagen», «Wenn Klimaschützer eine Reise tun» oder «Gute Idee - der Klimazug» kommentiert. Die Rückreise erfolgte im zugegebenen zeitsparenden Privatjet. Es wäre wohl ehrlicher, energiesparender und zeit-effizienter gewesen auch im Privatjet hinzufiegen, da der leere Privatjet irgendwie auch von Zürich nach Kopenhagen kommen musste, um den Bundesrat abzuholen. Man hätte ja ebenfalls mit Swiss oder der skandinavischen Fluggesellschaft SAS zurückfliegen können, die täglich 5 Mal Hin- und Rückflüge anbieten. Offenbar passte keiner der Linienflüge in Leuenbergers Agenda, Klima hin oder her. Soviel zu Klimaschutz- und Umweltbewusstsein unseres Verkehrsministers und dem publikumswirksamen Agieren von BR Leuenberger.

(ZSZ, 31.12.09 Im Zug hin und im Jet zurück von Léa Wertheimer)

«Pfeife des Jahres»

Am traditionellen Jahresendapéro der Flughafen Zürich AG wurde Thomas Morf als Präsident des VFSN von Thomas Kern, CEO offiziell mit der Auszeichnung «Pfeife des Jahres» geehrt. Diese Auszeichnung wurde ihm und dem VFSN für das Referendum «Flughafen mit Zukunft» verliehen, welches der VFSN im 2009 eingereicht hat.

Der Geehrte bedankte sich bei Th. Kern, meinte jedoch, dass dies typisch Flughafen Zürich (Unique) sei, nämlich Worte denen keine Taten folgen, denn eine «Pfeife» wurde nicht überreicht.

Dübendorf soll «AVIapolis» werden!

Yvonne Wewerka

Auch der Flughafen Dübendorf soll als Instrument zur Kapazitätsmaximierung herhalten. Aviapolis heisst das neue Zauberwort für noch mehr Fluglärm im oberen Glattal.



«Für den Flugbetrieb nach Sichtflugregeln mit Leichtflugzeugen und Helis ist Dübendorf eine sinnvolle Ausweichmöglichkeit für die General Aviation des Flughafens Zürich» meinte Th. Kern, CEO Flughafen Zürich in einem Interview mit der NZZ am 29. März 2008.

Damit bestätigt er eigentlich nur

den schon von seinen Vorgängern geäusserten Unmut über die General Aviation, die der angestrebten Kapazitätsmaximierung zuwiderläuft.

Im Jahre 2009 wird ein Gang höher geschaltet und im Rahmen des SIL-Prozesses offen mit der Auslagerung, resp. Beschränkung der Privatfliegerei gedroht. Und jetzt kommt noch «unerwartete» Unterstützung von einer bislang wenig bekannten Organisation «Task Force Flugplatz Dübendorf».

Die Killerargumente dieser Taskforce sind uns im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich wohlbekannt: Arbeitsplätze erhalten und volkswirtschaftliche Wertschöpfungssteigerung und das selbstverständlich mit nur einzelnen Zubringerflügen - wer das glaubt, wird unsanft erwachen!

Wieder einmal ist es dem Flughafen gelungen, Helfer vor seinen Karren zu spannen, die ihn auf seinem Profitmaximierungspfad unterstützen.

Wir und auch einige verantwortungsvolle Politiker haben schon lange realisiert, was da gespielt wird. Bleibt zu hoffen, dass auch die Bevölkerung von Dübendorf bald merkt, auf welcher Art und Weise ihnen Sand in die Augen gestreut wird.

SIL soll Südstarts geradeaus und Südlandungen legalisieren.

T.M. Auf dem bestehenden Pistensystem könne die Kapazität nur noch mit Südabflügen geradeaus gesteigert werden. Dies ist in der Stellungnahme von Unique zum SIL vom 2. Okt. 09 zu entnehmen. Weiter steht im SIL Schlussbericht vom 2.Feb.10: «Zur künftigen Sicherstellung des Drehkreuzbetriebs in Zürich forderte die Swiss eine möglichst hohe Kapazität in den Hauptverkehrszeiten. Davon ausgehend wurde für alle Varianten auch ein regelmässiger Einsatz von Südstarts geradeaus in den Hauptverkehrszeiten von 11 bis 13.30 Uhr und von 16 bis 18 Uhr (Startwellen) geprüft.

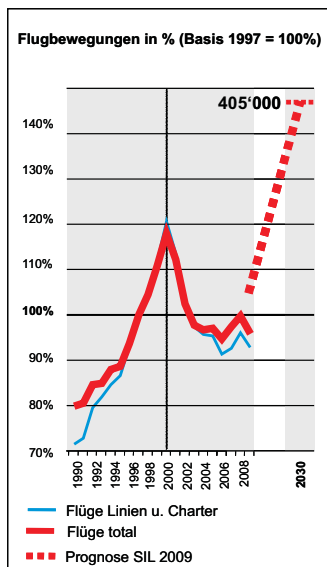
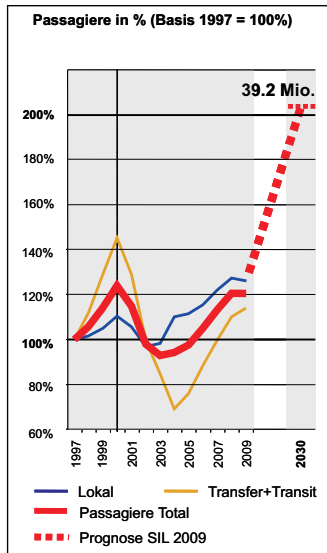
Das BAZL (Departement Leuenberger) ist der Ansicht, dass Südstarts geradeaus in allen SIL-Varianten enthalten sein sollen. «Die Kriterien für deren Einsatz werden im Betriebsreglement festzulegen sein.»

Das bedeutet nicht anderes als einen Freipass über Jahre für Südstarts gerade aus für den Flughafen. Der breiten Öffentlichkeit wird aber einmal mehr vorgegaukelt, es seien nur rund 1000 Südstarts geradeaus notwendig zur Stabilisierung der Kapazität bei Bise und Nebellagen. Nur ein starker und geeinter Protest kann diesen Horror noch verhindern!

Zielsetzung Kapazitätsmaximierung!

Thomas Morf

Die Kapazitätsmaximierung ist und bleibt die prioritäre Zielsetzung der Flughafenbosse und dafür ist ihnen jedes Mittel recht. Damit sollen die gigantischen Überkapazitäten reduziert werden.



22.7 Mio. Passagiere beträgt der absolute Rekord an Passagieren, die je am Flughafen Zürich abgefertigt wurden.

Die 5. Bauetappe wurde für 36 Mio. Passagiere geplant und gebaut und im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) wird mit einer Nachfrageorientierung von 39.2 Mio. Passagieren bis ins Jahr 2030 geplant.

Der Flughafen Zürich soll ein Super-Hub werden, mit einer maximalen Spitzenkapazität von 100 Flugbewegungen pro Stunde. Das bedeutet, alle 36 Sekunden soll ein Flieger landen oder starten!!

Damit sollen ideale Voraussetzungen geschaffen werden, damit die Swiss ihre überdimensionierte Langstreckenflotte mit Umsteigepassagieren möglichst optimal auslasten kann.

Diese Spitzenkapazität ist mit dem sich kreuzenden Pistensystem von Zürich nicht möglich. Dazu werden Parallel-Pisten oder zumindest Südstarts geradeaus benötigt. Doch auch permanente Südstarts geradeaus werden nicht für diese Spitzenkapazität ausreichen. Darum jammert der Flughafen auch unüberhörbar und droht, die Privatfliegerei auszulagern resp. zu beschränken.

Angesichts der Realität und der tatsächlichen Entwicklung der letzten Jahre ist die Frage berechtigt, in welcher (Traum) Welt die Flughafenbosse wohl leben? Vielleicht werden sie auch von Boniphantasien geplagt - wer weiss das schon!

Wir erinnern uns: Südanflüge sind notwendig, weil bei ganz speziellen Wittersituationen einige Flugzeugtypen nicht auf

Piste 28 landen können - so lautete jedenfalls die offizielle Begründung von Unique. Heute kämpfen wir vor Bundesgericht, weil der Flughafen der Ansicht ist, er habe schon heute das Recht, den ganzen Tag von Süden zu landen, wenn er es als für sein Business notwendig erachte. Selbstverständlich wird er dabei vom BAZL und den gleichen Richtern unterstützt, die Südanflüge als notwendig bezeichnen.

Und jetzt wollen uns BAZL und Flughafen im SIL glauben machen, dass Südstarts geradeaus nur in seltenen Fällen von Nebel und Bise und zum Verspätungsabbau notwendig seien, dass es damit maximal 1000 Südstarts geradeaus geben werde!

Die Arroganz und Überheblichkeit dieser Manager muss wohl grenzenlos sein. Wir leben nicht in einer Traumwelt und sind uns bewusst, dass wir und die ganze Öffentlichkeit ein weiteres mal, in bewährter Abzocker Manier, über den Tisch gezogen werden.

Geldverschwendung?

K.R. Der Osten wird nicht müde die Kosten von 2.45 Milliarden für die Pistenverlängerung der Ostpiste 28 als pure Geldverschwendung (fälschlicherweise wird auch noch behauptet, dass es Steuergelder seien) anzuprangern. Insbesondere wird dabei immer wieder betont, dass damit für den Flughafen nicht einmal eine Kapazitätserhöhung resultiere.

Betrachten wir die Sache etwas genauer: Der Osten beruft sich auf die SIL Unterlagen bei denen die Variante J 2.45 Milliarden kostet. Die eigentliche Pistenverlängerung (= Erhöhung der Sicherheit) kostet "nur" 900 Millionen. Der Rest wird für Entschädigung und Lärmschutzmassnahmen benötigt.

Wie sieht das für die anderen Varianten aus?

Wir stellen erstaunliches fest: Die Variante A (entspricht unserem Referendum), kostet nur 1.41 Milliarden. Es ist uns darum rätselhaft, warum die kostenbewussten Organisationen im Osten unser Referendum trotzdem erbittert bekämpfen.

Es gibt aber auch Varianten die deutlich teurer als Variante J sind, z.B. die Varianten C und F, beide verschlingen je über 3.6 Milliarden. Sie entsprechen im grossen und ganzen der von der Bevölkerung des Kantons Zürich zum Glück abgeschmetterten Initiative «Fairflug».

Wenn unser, von den übrigen Regionen bekämpftes Referendum durchfällt, bleibt nur noch die Variante J. Einerseits kostet diese geringfügige Pistenverlängerung deutlich weniger als die Lärmschädigungen, die im dichtbesiedelten Süden anfallen. Und andererseits hat sie auch am wenigsten Lärmopfer zur Folge und erhöht zudem die Sicherheit der Piste 28. Diese Fakten wird auch der Osten anerkennen müssen.

«Unique» Zahlen

A. Schmid, konnte sein VR-Honorar für 2008 um 31% auf Fr. 219'949.00 steigern. - Th. Kern ist ein «armer Schlucker» mit 835'585.00 für 2008. Josef Felder hat 2007 mit Langzeitbonus Fr. 2'513'302.00 kassiert.

Die Mahnwache - ein Ärgernis !



T.M. 21. September 2003: gegen hundert Schneiser stehen ruhig im Check-In 1 am Flughafen. Seither haben wir an 132 weiteren Sonntagen auf die illegalen Südanflüge am Flughafen aufmerksam gemacht. Mal waren es weniger, mal waren es mehr Schneiser die sich eingefunden haben, aber immer waren wir präsent.



Bis im Januar 2005 jeden Sonntag, dann wollte uns Unique vertreiben. Seither findet die Mahnwache immer am ersten Sonntag im Monat statt, pünktlich von 10:00 - 11:00 Uhr vor dem Check-In 2 - und wir werden beachtet!

Alles durften wir dabei schon erleben: von Gratulationen zu unserem Mut und Durchhaltenen bis zu den ärgsten Beschimpfungen.

Es gibt wohl kaum eine zweite Bewegung in der Schweiz mit solch einer Energie und solch einem Kampfeswillen. Darauf dürfen wir mit Recht Stolz sein.

Herzlichen Dank an alle, die sich immer wieder an diesem stillen und friedlichen Protest beteiligen.



Wir sind noch nicht mürbe!

T.M. Einen Flughafendirektor, zwei VolkswirtschaftsdirektorenInnen, zwei BAZL-Direktoren, drei Swiss-Chefs und einen Skyguide-Boss - alle haben ihre Ämter an den Nagel gehängt. Einzig ein ganz bestimmter Bundesrat ist uns noch erhalten geblieben. Alle haben versucht uns auf die eine oder andere Art mürbe zu machen, uns einzuschüchtern und uns von der Bildfläche verschwinden zu lassen.

Die Flughafen-Bosse sind nun der Ansicht, dass das Ziel erreicht und die Schneiser nach 8 Jahren «ausgehungert» und jetzt reif für die Südstarts geradeaus sind - über den Pfannenstiel und quer über das Glattal.

Wir belehren sie eines Besseren - wir machen ihnen einen dicken Strich durch die Bonus-Rechnung - wir kämpfen weiter und geben nicht auf, sowieso nicht jetzt, da die Machenschaften rücksichtsloser Wirtschaftsbosse langsam aber sicher generell wahrgenommen werden.

Danke Agnes



Am 26. Dezember 2009 ist Agnes Heimgartner nach schwerer Krankheit gestorben. Agnes hat seit der Gründung des VFSN die Mitgliederverwaltung und die Buchhaltung des VFSN geführt. Als Präsident war ich extrem happy, dass uns Agnes zur Seite stand. 5000 Mitglieder und ein jährlicher Umsatz von rund 250'000 CHF jederzeit tadellos im Griff zu haben und das während Jahren ist eine Glanzleistung, die Agnes vollbracht hat. Nicht nur ihr grosses Engagement und ihre absolute Zuverlässigkeit werden uns in Erinnerung bleiben, wir werden auch ihr aufgestelltes Wesen, ihre Hilfsbereitschaft und ihren trockenen Humor vermissen.
Thomas Morf und Vorstand VFSN

Wichtige Termine:

Mahnwache: jeden 1. Sonntag im Monat am Flughafen, 10:00 - 11:00 Uhr, Check-In 2.

7. März 2010

4. April 2010 Ostern. Mahnwache fällt ausnahmsweise aus!

2. Mai 2010

6. Juni 2010

8. Generalversammlung VFSN

Montag, 22. März 2010

Beginn 19:30 Uhr

Zwicky - Fabrik, Fällanden

Gastredner: Lothar Ziörjen, Stadtpräsident Dübendorf

Aktuelle Infos zum SIL und zu den Südstarts geradeaus.

Wir freuen uns Sie zu sehen.

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@vfn.ch

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

Unterstützungskonto:
PC 87-313604-9 Herzlichen Dank.