

Editorial



Die Fakten liegen auf dem Tisch – wo sind die Lösungsvorschläge?

Was gibt es Neues zum Konflikt mit Deutschland betreffend Flugrouten und Fluglärm? Nichts! Eigentlich ist alles gesagt. Die Fakten liegen seit längerem auf dem Tisch. Die Deutsche Bundeskanzlerin verlangte, dass der Fluglärm des Flughafens Zürich nochmals zu messen sei. Das wurde gemacht. Deutschland hat anerkannt, dass die Ergebnisse der gemeinsam durchgeführten Lärmbelastungsanalyse eine Grundlage bei der Lösungssuche sein müssen.

Erinnern wir uns an die abstrusen Behauptungen deutscher Politiker, dass Deutschland die Hauptlast des Fluglärms zu tragen habe und Ähnliches. Tatsache ist, dass nirgends auf der deutschen Seite Lärmgrenzwerte überschritten werden. Während in der Schweiz 80'000 Menschen Fluglärm über 53 dB ausgesetzt sind, ist es „drüben“ kein einziger. Wie lange dauert es noch bis endlich Resultate und Lösungsvorschläge auf dem Tisch liegen?

Die Ungeduld der betroffenen Bevölkerung ist verständlich. Die Unterstützung durch den „Deutschen Club Zürich“ kommt im richtigen Zeitpunkt. Er fordert von der Deutschen Bundeskanzlerin, dass mit einem Entgegenkommen Deutschlands der Konflikt um den Nordanflug endlich gelöst werden soll. Dieser Forderung können wir uns nur anschliessen.

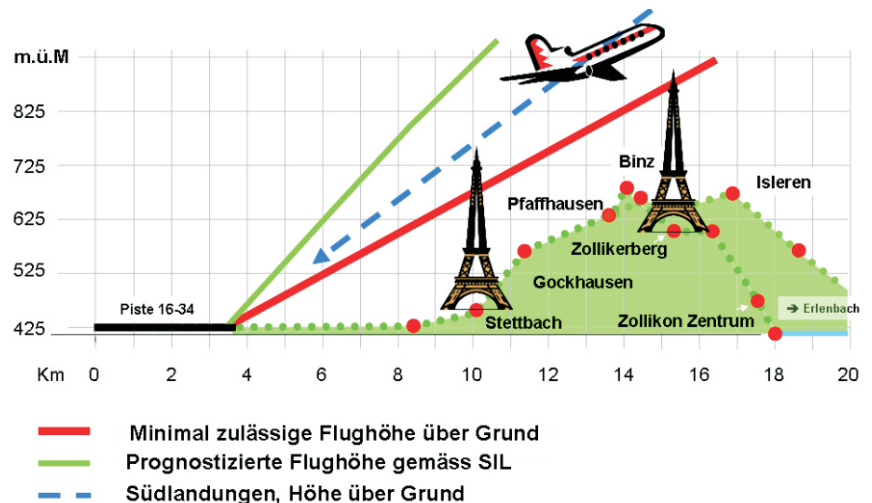
Yvonne Wewerka, presse@vfn.ch
Vorstand Flugschneise Süd-NEIN

Südstarts gemäss ICAO!

Dass auf die betroffene Bevölkerung Rücksicht genommen werde, wird immer wieder betont. Die Realität zeigt uns aber jedesmal, dass der Flughafen und die Airlines einzig und alleine ihre Interessen verfolgen und jede Situation rücksichtslos zu ihrem Vorteil nutzen.

Thomas Morf

Kaum jemand ist sich bewusst, wie tief die startenden Flugzeuge gemäss ICAO-Richtlinien über den Pfannenstiel fliegen dürfen. Dass die ICAO-Richtlinien/Empfehlungen je nach Interessenslage der Politik oder der Aviatikindustrie ausgelegt werden, ist für uns Schweizer nichts neues (Staatsvertrag, gekröpfter Nordanflug). Im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) wird dokumentiert, wie schnell die startenden Jets an Höhe gewinnen werden (grüne Linie), wenn-



sie über den Süden geradeaus donnern, wie das von Flughafen Zürich gefordert wurde - , auf Geheiss der deutschen Luft-hansa, Die rote Linie zeigt, wie der Abflug auch aussehen könnte - regelkonform nach ICAO und nach den Prinzipien von Safety first! Wer am 24. April die DC-8 erlebt hat, oder sich noch an den Sommer 2000 erinnern kann weiss, welcher infernalischer Lärm mit Südstarts geradeaus resultieren wird. Übrigens, im Jahre 2000 wurden den Schulklassen im Oberen Glatttal vom Flughafen Ferien-lager bezahlt - warum wohl?

Die Wahrscheinlichkeit, dass bei Südstarts geradeaus eher näher bei der roten Linie geflogen wird ist sehr gross. Wenn die Piloten mit reduzierter Triebwerkleistung (»flexen«) starten, können die Airlines jährlich Millionen an Wartungs- und auch Treibstoffkosten sparen. Bei diesem sogenannten Flex-Take-off Verfahren wird die Triebwerkleistung derart reduziert, dass die gesetzlichen Bestimmungen bezüglich Steigleistung und Hindernisfreiheit gerade noch erfüllt werden. Dies nennen die Verantwortlichen dann safety first!

Im Klartext heisst das: die startenden Jets können tiefer sein als heute die Landungen. Zudem ist der Lärm beim Start rund doppelt so gross wie bei der Landung - und dies alles auf Wunsch des Flughafens Zürich. Dagegen lohnt es sich weiter anzukämpfen!

Deutsche werden aktiv in der Flughafendebatte

Y.W. Der Deutsche Club Zürich gelangte an die Deutsche Bundeskanzlerin. Mit einem Entgegenkommen Deutschlands soll der Konflikt um den Nordanflug endlich gelöst werden. In einem offenen Brief, der auch an die süddeutschen Medien ging, wird drauf hingewiesen, dass die unnachgiebige Haltung Deutschlands das Klima zwischen Deutschen und Schweizern zunehmend vergifte. Die einseitige Deutsche Verordnung führe immer wieder zu Negativschlagzeilen. Nicht allein die Bedürfnisse der Süddeutschen, sondern auch die der Deutschen in der Schweiz sollten berücksichtigt werden.

Der VFSN freut sich über diese Unterstützung. Im Kanton Zürich wohnen rund 70'000 Deutsche Staatsbürger. Mit Sicherheit leiden in der Südschweiz mehr Deutsche Staatsbürger unter Fluglärm des Zürcher Flughafens als im süddeutschen Grenzgebiet. Wir danken den Mitgliedern des Deutschen Clubs Zürich für ihre Initiative.

Viele Schweizer sind noch nie im Leben geflogen?

Tages-Anzeiger, 4. Mai 2010

Der hinterlistige isländische Vulkan hat zwar den Flugverkehr arg gestört. Aber es gibt auch Menschen, welche diese Probleme kalt liessen. Ein Sechstel der Schweizer Bevölkerung hat noch nie im Leben eine Flugreise unternommen. Von denen, die es gemacht haben, waren 80 bis 90 Prozent ferienhalber unterwegs. Beim letzten Mikrozensus des Bundesamtes für Statistik im Jahr 2005 erklärten 87 Prozent der Befragten, sie hätten in den letzten vier Monaten keine Flugreise gemacht. Im Jahr 2000 hatte die Frage gelautet, ob man in den letzten 12 Monaten ein- oder mehrmals geflogen sei. 64 Prozent sagten damals Nein. Fliegen ist für die Mehrheit durchaus nichts Alltägliches – zum Leidwesen der Airlines.

Auf Rita Fuhrer folgt Ernst Stocker – ändert sich etwas?

Yvonne Wewerka



Mit dem Ausscheiden von Rita Fuhrer aus dem Regierungsrat übernimmt ihr Parteikollege Ernst Stocker sowohl das Flughafendossier als auch das Verwaltungsratsmandat der Flughafen Zürich AG. Man darf gespannt sein wie er den Spagat zwischen der Interessensvertretung der Bevölkerung und derjenigen der Flughafen Zürich AG schafft.

Rita Fuhrer hatte bei der Übernahme des Flughafendossiers bei der Bevölkerung im Süden grosse Erwartungen geweckt. Man erinnere sich an ihre Auftritte an diversen Podien, wo sie im Brustton der Überzeugung verkündete: Die Südanflüge müssen weg! Lang, lang ist's her!!

Doch, je länger sie im Amt war, desto mehr mutierte sie zur strammen Verfechterin der Flughafenanliegen. Die Anliegen der Bevölkerung verlor sie immer mehr aus den Augen. Das Amt als Verwaltungsrätin wuchs ihr derart ans Herz, dass sie es auch gerne noch nach ihrem Ausscheiden aus dem Regierungsrat weiter ausgeübt hätte. Keiner war besser geeignet, bei ihrem aufwändigen Abschiedsfest, die Laudatio zu halten als Andreas Schmid, VR-Präsident der Flughafen Zürich AG.

Wir hoffen, dass sich der neue Regierungsrat Ernst Stocker nicht so vor den Karren der Flughafen Zürich AG spannen lässt. Immerhin war er Stadtpräsident von Wädenswil, Mitglied des Fluglärmforums Süd. Ihm sind damit die Anliegen der Fluglärm-betroffenen vertraut, die sich gegen die neue, handstreichartig eingeführte Südanflugschneise, die, wenn es nach dem Willen des Flughafens geht, bald auch Südabflugschneise werden soll, wehren. Wir hoffen, dass er seinen Überzeugungen treu bleibt und sich der Bevölkerung mehr verpflichtet fühlt als dem privaten Unternehmen Flughafen Zürich AG.

A380 - der «Flüsterjet»!



K.R. Im Vorfeld der ersten Landung des A380 wurde seitens der Verantwortlichen der Singapore Airline betont, dass der A380 27% weniger Lärm mache, als z.B. ein Jumbo B747.

Das ist jedoch nur die halbe Wahrheit. Ein Jumbo wird mit ca. 85 dB gemessen. 27% weniger wären dann 62 dB wenn - ja wenn der Lärm (Schalldruck) nicht eine logarithmische Funktion wäre. Somit ist der 27% leisere A380 ganze 2dB leiser als ein Jumbo, was in etwa den Fortschritten bei den Triebwerken in den letzten Jahren entspricht.

Zum Vergleich: ein geschultes Ohr (Profimusiker, Sänger) vermag einen Pegelunterschied von 3 dB als Lautstärkenunterschied zu erkennen. Einmal mehr grosse Worte, die in Wahrheit nichts bringen. Auch der angebliche Flüsterjet wird uns nach wie vor aus dem Schlaf reissen.

We Eyjafjallajökull

Thomas Morf

Die Wirtschaft ist nicht kollabiert, das Chaos wurde gemanaged und das Leben ging weiter. Hunderttausende von Fluglärm geplagte Menschen in ganz Europa konnten einige Tage geniessen, und die Aviatikbranche hat vorgeführt, dass sie definitiv die «Bodenhaftung» verloren hat.



Drei Tage war der Flughafen Zürich geschlossen. Drei Tage ohne Dauerbrummen am Himmel über Zürich. Drei Tage, die zeigten wie es einmal war und wie es (annähernd) sein könnte, wenn unsere Politiker mehr Rückgrat und die Flughafenmanager wirklich ein soziales Gewissen hätten.

Doch noch bevor die ersten Jets wieder abhoben begann das grosse Jammern der Airlines und der Flughä-

fen um Entschädigungen - selbstverständlich von der öffentlichen Hand (Steuergelder). Dazu ein paar Zahlen. Geflogen wird an 365 Tagen im Jahr. Drei Tage bedeuten einen Geschäftsausfall von 0.82%! Die Flughafen Zürich AG hat im wirtschaftlich schwierigen Jahr 2009 einen Gewinn von 190 Millionen erwirtschaftet, das sind täglich über 520'000 Franken. Die drei Tage Ausfall würden auf das Jahr 2009 bezogen den täglichen Gewinn um 4'268 Franken reduzieren. Zum Vergleich, die Bezüge 2009 von Verwaltungsrat und Geschäftsleitung betragen täglich 11'993 Franken. Wer bei einem Gewinn von 190 Millionen und einem Geschäftsausfall von 0.82% die hohle Hand beim Staat macht zeigt, dass er jeglichen Realitätsbezug verloren hat. Aber eben, die Airline-industrie lebt ja davon, dass sie die «Bodenhaftung» verliert.

Auch die Airlines scheinen bis zum Ausbruch des Eyjafjallajökull vergessen zu haben, dass sich Flugzeuge «outdoor» bewegen und dass neben Nebel oder Schnee aber auch eine Vulkanaschewolke eine wetterbedingte Betriebsunterbrechung verursachen kann. Solche Ausfälle könnten auch versichert werden, und dann wäre es ja auch nicht verboten, einen Notgroschen auf die Seite zu legen.

Notsituation schamlos ausgenutzt

Dass der Flughafen die Aufhebung der Nachtflugsperrung beantragen würde - und auch vom BAZL bewilligt bekommt - war so sicher wie das «Amen in der Kirche». Begründet wurde dies damit, dass gestrandete Touristen schneller nach Hause kommen. Eigentlich eine löbliche Absicht des Flughafens. Leider war die Umsetzung dann weniger löblich. Was in der Folge zwischen 5:30 und 6:03 Uhr über den Süden landete waren keine ausser Flugplan verkehrende Maschinen mit Gestrandeten, sondern normale flugplanmässig verkehrende Jets, die aus welchen Gründen auch immer zu früh in Zürich angekommen sind. Schade, einmal mehr haben auch hier die Verantwortlichen der Flughafen Zürich AG wieder demonstriert, dass Rücksichtnahme auf die betroffene Bevölkerung ein Fremdwort für sie ist.

Revision des Luftfahrtgesetzes

Kernpunkt der Vorlage ist die Einführung einer Aufsichtsabgabe und einer Sicherheitsabgabe. Ziel dieser Abgaben: moderat verursachergerechtere Finanzierung des Luftverkehrs. Damit wären 40 bis 60% der anfallenden Kosten abgedeckt. Die andere Hälfte der Aufwendungen für die Flugaufsicht würde nach wie vor von der Allgemeinheit durch Steuergelder finanziert.

Die geplanten Gebühren sind eigentlich als Pendant zur Spezialfinanzierung Luftverkehr gedacht, die vom Volk vergangenen Herbst angenommen worden ist. Damit wechseln neu jährlich 44 Millionen Franken von der Bundeskasse zur Luftfahrt.

Die Aufsichts- als auch die Sicherheitsabgabe wurden vom Nationalrat mit grossem Mehr verworfen. Damit ist der eigentliche Kern der Revision «gestorben». Die Ablehnung dieser Gebühren bedeutet, dass grundsätzlich Sicherheitsaufwendungen und die Kosten für die Aufsicht über die Luftfahrt weiterhin von der Allgemeinheit getragen werden müssen (auch den Nichtfliegern).

Trotz Ausgabenbremse hat der Nationalrat noch beschlossen, dass der Bund künftig auch Aus- und Weiterbildung sowie Forschung und Entwicklung in der Luftfahrt fördern, sprich finanzieren soll.

Das Geschäft geht nun an den Ständerat.

Wider den tierischen Ernst

T.M. Es ist doch immer wieder schön zu sehen, wie einzelne Branchen von unseren Volksvertretern grosszügig beschenkt und privilegiert werden.

Selbstverständlich handeln dabei unsere Vertreter im Parlament nur aus Sorge um unser Wohlergehen.

Es ist ja eigentlich auch angebracht, dass die nicht fliegenden Menschen, also die am Boden unter den Flugschneisen, die Sicherheit und Flugaufsicht mitfinanzieren. Sie profitieren ja auch davon, wenn ihnen dadurch kein Flieger auf den Kopf fällt.

Schneiser Award 2010



Anlässlich der GV des VFSN überreichte der Präsident den Schneiser Award an Heidi und Willy Wunderlin. Dies als Dank und Anerkennung für ihren Einsatz bei der Mahnwache. Schon seit Jahren bringen Heidi und Willy die Ballone für die Mahnwache und sorgen so dafür, dass an jedem ersten Sonntag im Monat der Flughafen in schönem gelb «erstrahlt».

Geheime VFSN-Aktion aufgefliegen!

Obwohl wir es eigentlich geheim halten wollten, hat das Schweizer Fernsehen offensichtlich ein Bekenner schreiben (siehe Bild) am Fusse des Eyjafjallajökull gefunden.



Wir können dem nur noch hinzufügen: Der VFSN wird auch weiterhin alles unternehmen, damit möglichst wenig Menschen mit möglichst wenig Fluglärm belastet werden - ungeachtet der Himmelsrichtung. Zudem freut es uns natürlich, zur wirkungsvollsten Bürgerorganisation (Ruhe für Millionen von Menschen in ganz Europa) der Welt ernannt worden zu sein, zumindest wenn man dem Schweizer Fernsehen Glauben schenken möchte.

Helfen Sie durch Ihre Mitgliedschaft mit, dass der VFSN auch weiterhin wirkungsvoll gegen die Flugschneise Süd kämpfen kann. Besten Dank.

Am Flughafen nicht neues?

T.M. Im Moment erscheint es von aussen betrachtet relativ ruhig an der Fluglärmfront zu sein. Die Jets dröhnen selbstverständlich unvermindert und immer öfter auch am Abend und bis Mitternacht über die Süd-Schneise.

Im Osten werden die Kräfte zum letzten Kampf für die Behördeninitiative gegen Pisten Neu- und Ausbauten gesammelt. Übrigens eine Initiative, die verbieten will, dass eine im Gesetz vorgeschriebene Volksabstimmung überhaupt durchgeführt werden kann. Damit würde u.a. ein Wachstum der Flugbewegungen hauptsächlich über dem Süden statt finden!

Und wir im Süden? Wir benötigen alle Kräfte, um aufzurütteln und allen aufzuzeigen, welche verheerende Auswirkungen mit Südstarts geradeaus eintreffen könnten.

Helfen Sie mit, klären Sie ihre Nachbarn und Freunde auf, unterstützen Sie uns durch Ihre Mitgliedschaft. Wir dürfen nicht ruhen - nutzen wir die Ruhe vor dem Sturm, um uns optimal vorzubereiten.

Wichtige Termine:

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

- 4. Juli
- 1. August
- 5. September
- 3. Oktober
- 7. November



Wussten Sie schon?

Wenn Pinocchio der und seine Nase die Piste 28 wäre, dann wäre diese schon bis zum Atlantik fairlängert!

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.