

Editorial



Braucht es den VFSN noch?

Diese Frage kann nur mit einem klaren JA beantwortet werden. Das Bundesgericht hat nicht, wie viele irrtümlich meinen, die Südanflüge bewilligt, sondern dies nur geduldet. Wir müssen nun wachsam sein und unseren Druck aufrecht erhalten, damit die von uns vor Bundesgericht erkämpften Teilerfolge auch im SIL und dem definitiven Betriebsreglement beachtet und umgesetzt werden. Eine Aufgabe die den VFSN und seine Mitglieder erneut fordern wird.

Im Herbst kommt zudem die Behördeninitiative «Kein Neu- und Ausbau von Pisten» im Kanton Zürich vors Volk. Die Initianten, vornehmlich aus dem Osten, beabsichtigen mit ihrer Initiative, möglichst viele Landungen am Abend und in der Nacht Richtung Süden abzuschieben. So lange die Piste 28 nicht verlängert wird, werden wir im Süden immer mehr und immer häufiger am Abend und in der Nacht zusätzliche Südlan- dungen haben. Darum wird der VFSN mit allen Mitteln diese egoistische Initiative bekämpfen. In der nächsten Ausgabe der VFSN-info werden wir Ihnen die Hintergründe zu unserem Gegenvorschlag erläutern.

Sie sehen - es gibt noch viel zu tun und der VFSN ist nach wie vor notwendig. In diesem Sinne hoffen wir weiterhin auf Ihre Unterstützung und wünschen Ihnen viel Spass beim Lesen dieser Ausgabe.

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

Es ist noch nichts verloren!

Das Bundesgericht hat im Dezember zum vorläufigen Betriebsreglement (vBr) entschieden. Der SIL ist noch nicht verabschiedet und das definitive Betriebsreglement noch nicht eingereicht. Ab jetzt geht es definitiv um unsere Fluglärm-Zukunft.

Thomas Morf



Flugzeugabsturz in Wohngebiet.
Auch in der Südschneise möglich.

Wer meint, mit dem Bundesgerichtsurteil vom Dezember seien die Südanflüge nun definitiv und alles sei gelaufen, erliegt einem sehr grossen Irrtum. Das Bundesgericht hat über das vBr entschieden und zudem ein paar wegweisende Feststellungen und Entscheide getroffen (siehe Artikel Seite 3).

Nach nahezu 10 Jahren Kampf erscheint es ironisch wenn ich behaupte, dass es erst ab jetzt ernst gilt und dass erst ab jetzt die Eingaben und Entscheide unsere Fluglärm-Zukunft definitiv beeinflussen werden.

Die Öffentlichkeit ist nun mürbe genug!

In den vergangenen 10 Jahren wurde die Bevölkerung und die Öffentlichkeit mürbe geklopft. Der Fluglärm rund um Zürich scheint zwar immer noch ein Problem zu sein, doch die breite Öffentlichkeit wie auch die Medien haben das Interesse daran verloren. Swisshansa und die Flughafen Zürich AG können uneingeschränkt ihren Gewinn optimieren. Lästig ist einzig, dass ein harter Kern aus dem Süden immer noch Widerstand leistet, trotz aller Anstrengungen von Politik, Wirtschaft und Aviatiklobby diesen Widerstand zu brechen.

Diese Situation ist ideal um u.a. die folgenden, von langer Hand vorbereiteten Ziele definitiv zu erreichen:

- Südanflüge ohne zeitliche Begrenzung, wann immer der Flughafen diese für die Aufrechterhaltung der Kapazität will.
- Südstarts geradeaus. Der spezielle Wunsch der Swisshansa um die grösst mögliche Spitzenkapazität zu erhalten.

Widerstand erhält eine neue Dimension

Mit dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt und dem definitiven Betriebsreglement werden die Weichen für die nächsten Jahrzehnte gestellt. Damit gewinnt unser Widerstand eine neue Dimension. Es geht nicht mehr nur darum die Südanflüge abzuschaffen um damit die verlorene Lebensqualität wieder zu erlangen, jetzt geht es auch darum Verantwortung für die Zukunft zu übernehmen. Das Bundesgericht hat uns in einigen entscheidenden Punkten Recht gegeben. Wir haben nun die Pflicht dafür zu kämpfen, dass diese Punkte im SIL, wie auch im definitiven Betriebsreglement respektiert und umgesetzt werden. Dazu wird es auch in den nächsten Jahren einen starken VFSN mit engagierten und treuen Mitgliedern brauchen.

Besten Dank



Vorstand und Sektionsleiter möchten an dieser Stelle allen Mitgliedern herzlich für das engagierte Mitmachen danken.

Speziell möchten wir allen danken, die regelmässig an der Mahnwache teilnehmen und natürlich allen, die mit ihrer individuellen Stellungnahme ihren Unmut zum vorgeschlagenen Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und dem Kantonalen Richtplan kundgetan haben.

Ein «Höhepunkt» ist der Jahrestag beim Forchdenkmal. Dass jedes Jahr rund 300 Mitglieder am Morgen vor 6:00 Uhr zum Forchdenkmal kommen zeigt eindrücklich, dass der Widerstand in der Südschneise nach wie vor lebendig ist.

Kein Fluglärm am Schluchsee!

Ein Mitglied hat von einem Hotel am Schluchsee auf Anfrage folgende Antwort erhalten:

«Vielen Dank für Ihre freundliche Anfrage und das damit verbundene Interesse an unserem Hause.

Von Fluglärm ist unser Hotel nicht betroffen. Die Flugzeuge sind höchstens als winziger Punkt am meist blauen Himmel zusehen, zu hören allerdings nicht.

Leider verläuft direkt an unserem Hause die stärker befahrene Schwarzwaldhochstraße, welche auch durch den Lastwagenverkehr Lärm erzeugt.»

Dies dürfte jedoch Süddeutsche Politiker nicht abhalten weiterhin die Lüge vom Fluglärm zu verbreiten und Schweizer Politiker diese zu glauben.

Fairlängern - ja bitte !

Thomas Morf

Im Herbst können wir an der Urne über die Behördeninitiative II, «Kein Neu- und Ausbau von Pisten» und über das konstruktive Referendum des VFSN abstimmen. In den nächsten Ausgaben der VFSN-Info werden wir Sie über die Hintergründe informieren.

Eine Abschiebungs- und St. Florians-Initiative

Südanflüge am Morgen und vor allem immer mehr Südanflüge am Abend und bis weit in die Nacht hinein sind heute Tagesordnung. Vor allem die immer häufiger statt findenden Anflüge am Abend



So nicht !

Wer Ja sagt zum Fairteilen muss auch Ja sagen zum Fairlängern

wären überhaupt nicht notwendig, wenn die Piste 28 verlängert wäre. Doch genau dies wollen die Initianten der Behördeninitiative verhindern. Wenn es nach deren Wille geht, sollen in Zukunft möglichst alle Landungen am Abend und in der Nacht auch über den Süden erfolgen. Ein erster Schritt dazu ist die Behördeninitiative II, «Kein Neu- und Ausbau von Pisten». **Diese St. Florians-Initiative ist darum strikte abzulehnen.**

Nur wenn die Piste 28 verlängert wird, werden die dichtest besiedelten Gebiete im Süden wenigstens am Abend von zusätzlichem Fluglärm verschont. Eine gerechte Fluglärmverteilung fordern aber gleichzeitig alles unternehmen,

dass die Verteilung möglichst einseitig ausfällt ist St. Florian in Reinkultur. Wer Ja zu Fairteilen sagt, muss auch Ja zu Fairlängern sagen. Nur eine fairlängerte Piste 28 erfüllt die Forderung der übrigen Himmelsrichtungen nach einer gerechten Fairteilung des Fluglärms.

Eine zukünftige Abstimmung soll verboten werden

Diese Abstimmung ist nicht notwendig, denn schon heute muss ein Pisten ausbau durch eine Volksabstimmung genehmigt werden. Die Initianten möchten jedoch verhindern, dass über ein konkretes Projekt überhaupt abgestimmt werden darf. Warum? Das Projekt Relief wie auch der SIL haben klar aufgezeigt, dass alle Varianten mit Ostausrichtung und einer verlängerten Piste 28 dazu führen, dass am wenigsten Menschen von Fluglärm betroffen würden. Dass ein solches Projekt an der Urne Erfolg hat, wissen auch die Initianten. Darum wollen Sie verbieten, dass überhaupt ein Projekt erarbeitet und eine Abstimmung statt finden kann.

Keine Unterstützung für Egoisten

Die Behördeninitiative II, «Kein Neu- und Ausbau von Pisten» bezweckt nur eines. Die Voraussetzung schaffen, dass möglichst viele Landungen am Abend und in der Nacht via Süden statt finden. Ein wenig egoistisch zu sein ist grundsätzlich vertretbar. Wenn dieser Egoismus aber darauf ausgerichtet ist anderen Schaden zu zufügen, dann ist dies im höchsten Masse verachtungswürdig und sollte nicht unterstützt werden. Darum lehnt der Vorstand VFSN die Behördeninitiative «Kein Neu- und Ausbau von Pisten» kategorisch ab und empfiehlt dies auch allen Mitgliedern und der gesamten Bevölkerung im Kanton Zürich.

Bundesgerichtsurteil

Yvonne Wewerka

Das Bundesgericht (BG) hat die Südanflüge leider (noch) erlaubt, aber gleichwohl einige erwähnenswerte Feststellungen und Entscheide getroffen. Folgend das Wichtigste in Kürze.

Das BG hat Südanflüge nur mit Auflagen und nur vorläufig geduldet wegen der Deutschen Verordnung (DVO). Zudem anerkennt das BG, dass die Menschen im Süden vor der übermässigen Belastung am frühen Morgen geschützt werden müssen. Es verknüpft die „Duldung der Südanflüge“ mit Lärmschutzmassnahmen für die Bevölkerung im Süden.

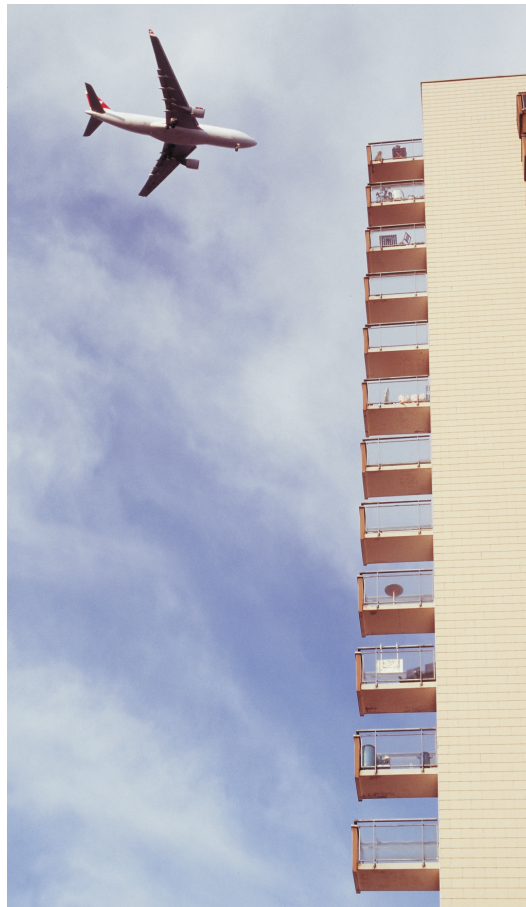
Mit den Schnellabrollwegen auf die Piste 34 wollte der Flughafen die Landekapazität beim Südanflug erhöhen. Das UVEK und das Bundesverwaltungsgericht haben diese bewilligt. Das Bundesgericht hat sie richtigerweise abgelehnt. Die Südanflüge sind ein besonders umstrittener Aspekt der SIL-Planung. Der Bau der neuen Schnellabrollwege ist deshalb auch politisch sehr kontrovers. Gegen diese Schnellabrollwege, hat sich der VFSN vehement gewehrt.

Das BG ist gegen die zunehmende Verlagerung von abendlichen Ostanflügen in den Süden. Es erachtet vermehrte Südanflüge aus Sicht der Raumplanung und des Umweltschutzes als unerwünscht und die Häufigkeit von ausnahmsweisen Landungen als bedenklich. Damit wird auch implizit festgehalten, dass die Behördeninitiative "kein Neu- und Ausbau von Pisten" gegen die Raumplanung und den Umweltschutz verstösst.

Das BG ist gegen die zunehmende Verlagerung von abendlichen Ostanflügen in den Süden. Es erachtet vermehrte Südanflüge aus Sicht der Raumplanung und des Umweltschutzes als unerwünscht und die Häufigkeit von ausnahmsweisen Landungen als bedenklich. Damit wird auch implizit festgehalten, dass die Behördeninitiative "kein Neu- und Ausbau von Pisten" gegen die Raumplanung und den Umweltschutz verstösst.

Per Gesetz sind Südanflüge noch immer nicht definitiv bewilligt. Das BG hat Südanflüge zwar als notwendig erachtet, aber nur solange die DVO besteht und es keine Alternativen zum Südanflug gibt (Piste 28 oder GNA).

Daher müssen wir unbedingt weitermachen; erst recht nach den positiven Signalen des BG gegen die Südanflüge. Wir müssen sicherstellen, dass die Kurskorrektur des BG im SIL-Prozess einfliesst und das definitive Betriebsreglement keine Südanflüge mehr beinhaltet, oder zumindest nur in ganz wenigen Ausnahmefällen.



Südanflüge führen über das am dichtesten besiedelte Gebiet der Schweiz. Alleine in Zürich Schwamendingen sind über 20'000 Anwohner davon betroffen.

Das Sicherheitsrisiko für diese Menschen ist enorm.

Mogelpackung des Jahres!

Der Flughafen versprach (Sept.10) griffigere Massnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Fluglärm. Der Anteil lauter Flugzeuge soll reduziert werden. Selbst der Dachverband Fluglärmschutz aus dem Norden ist begeistert und das Präsidium des BFO feiert das neue Lärmmodell als grossen persönlichen Erfolg. Doch was verbirgt sich wirklich hinter dem neuen Lärmgebührenmodell von 2011?

Der Anteil der Flugzeuge der zwei lautesten Lärmklassen (Klasse 1 und 2), bei denen die Gebühren verdoppelt werden, betrug 2009 0.5%(!) und wird wohl 2011 praktisch bei 0% liegen. Der Anteil der Flugzeuge der leisesten Lärmklasse 5, die keine Lärmgebühren zahlen müssen, wird bei über 90% liegen. Im Klartext: 2011 werden mit grösster Wahrscheinlichkeit weniger Lärmgebühren erhoben als heute.

2015 sollen besonders "leise" Flugzeuge sogar einen Bonus bekommen. Es ist zu befürchten, dass dann die Flugzeuge der deutschen Swiss für jeden Südanflug von 06 bis 07 Uhr sogar noch eine Belohnung aus dem Lärmfond bekommen werden. Aber auch diese "leisen" Flugzeuge werden uns nach wie vor Nacht für Nacht aus dem Schlaf reissen.

Ohne Skrupel!

Harry Hohmeister lässt keine Gelegenheit aus mit der Verlagerung, gar dem Auszug seiner Swiss nach München zu drohen, wenn der Flughafen Zürich nicht nach seiner Pfeife tanzt.

Interessant ist, dass seine Arbeitgeberin die Lufthansa mit den gleichen Drohgebärden im München operiert. Dort wird gedroht nach Zürich abzuwandern, wenn die 3. Startbahn nicht gebaut werden kann!

Wir sind der Meinung, dass der Kranich durch einen Geier ersetzt werden sollte. Dieses Wappentier würde weit besser zum Geschäftsgebaren der Lufthansa passen.



Immissionsfreies fliegen!



T.M. Wird sich alt Bundesrat Moritz Leuenberger als Präsident der Swiss Luftfahrtstiftung nun für immissionsfreies und lautloses fliegen einsetzen?

Oder hat er dieses Jöbli als Belohnung bekommen, dass er die Südanflüge versprochen und den gekröpften Nordanflug verhindert hat?

Der Stiftungsrat führt jährlich vier ordentliche Sitzungen

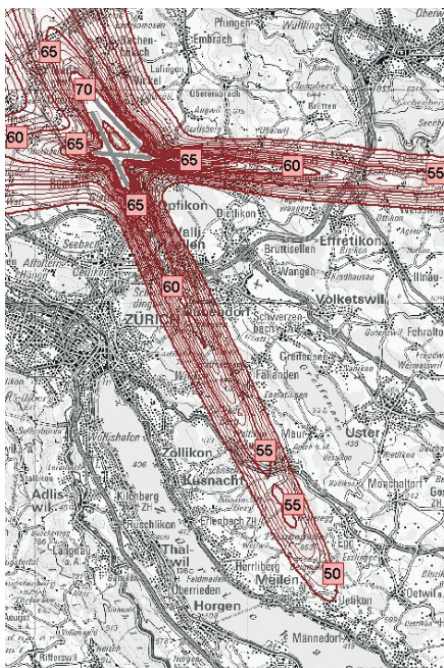
durch. Für ihre Tätigkeit erhalten die Mitglieder des Stiftungsrates CHF 10'000.- pro Jahr sowie Flugvergünstigungen von Swiss.

Die Stiftung hat zum Zweck, die Entwicklung des Luftverkehrs und der Luftverkehrsstruktur in der Schweiz sowie die Integration von Swiss International Air Lines in den Lufthansa-Verbund zu begleiten. Sie setzt sich dabei für eine angemessene Berücksichtigung der Schweizer Interessen ein (Quelle: www.luftfahrtstiftung.ch).

Bedeutet dies nun, dass ein alt Bundesrat und der Chef des BAZL notwendig sind um sicher zu stellen, dass die Lufthansa auch noch ein wenig an die Ferienpläne der Schweizer Bevölkerung denkt und die geschenkte Swiss nicht nur zur Optimierung des Konzerngewinnes einsetzt? Oder hat die Stiftung einfach dafür zu sorgen, dass die Wünsche der Lufthansa ohne politische Komplikationen umgesetzt werden können - wie z.B. die Südstarts geradeaus?

Gemäss Angaben der Stiftung finden deren «Tätigkeit grundsätzlich hinter den Kulissen statt.» Schade, so werden wir wohl nie erfahren, ob sich unser Ex-Umweltminister wirklich für immissionsfreies Fliegen einsetzt.

Lärmschutz für den Süden



T.M. Das BG verknüpft die „Duldung der Südanflüge“ mit Lärmschutzmassnahmen für die Bevölkerung im Süden. Der Flughafen wurde verpflichtet, innerhalb eines Jahres ein Projekt vorzulegen.

Wir sind der Ansicht, dass jede Person die im Bereich der nebenstehenden Lärmkurven wohnt, Anrecht auf die vom Bundesgericht angeordneten Lärmschutzmassnahmen hat.

Der VFSN wird den Kontakt zu den Verantwortlichen suchen und die berechtigten Interessen seiner Mitglieder mit Vehemenz vertreten.

Wir sind für Sie da - es lohnt sich auch weiterhin VFSN-Mitglied zu sein.

Wichtige Termine:

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

- 3. April
- 1. Mai
- 5. Juni
- 3. Juli
- 7. August

9. GV VFSN

Montag 28. März 2011

19:30 Uhr Zwicky Fabrik Fällanden.

Gast: Lothar Zörjen

Wir freuen uns, Sie an der GV zu begrüßen.

Anschliessend findet der traditionelle Apéro statt.

Das Ziel des VFSN gemäss Statuten

Überflüge der südlichen Region des Flughafens Kloten durch zivile Flugzeuge zu verhindern.

Last minute - nach Jahren!

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat den Anschluss an die aviatische Zukunft noch geschafft, wenn auch ganz knapp. Satellitengestützte Anflüge auf den Flughafen Zürich dürfen ab 10. März durchgeführt werden. Jetzt sind wir gespannt, ob das BAZL den gekröpften Nordanflug genehmig bevor die ersten senkrechtstartenden Linienflugzeuge den regulären Betrieb aufnehmen.

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.