

## Editorial



Wir warten und warten...

Die Flughafendebatte wird zurzeit unter Ausschluss der Öffentlichkeit geführt.

Hie und da sickert ein Verhandlungstermin durch und später dann eine nichtssagende Meldung über ein ernüchterndes Resultat. Das SIL-Objektblatt müsste längst aufliegen. Vermutlich will man ein Verhandlungsergebnis mit den Deutschen abwarten, und das könnte dauern. Zwar liegen alle Argumente auf dem Tisch, aber deren Wertung ist Hüben und Drüben vollkommen anders. Wir befürchten, dass die harmoniesüchtigen Schweizer Unterhändler unter den kompromisslosen Forderungen der Gegenseite einmal mehr in die Knie gehen und, dass das Parlament einmal mehr einen untauglichen Vertrag ablehnen müsste. Einen vertragslosen Zustand zu bekämpfen wäre allemal besser als sich untätig einem inakzeptablen Vertrag zu beugen zu müssen.

Ein Lichtblick aus Schweizer Sicht könnte die Entwicklung der Flughafenpolitik in Deutschland sein. Auf mehreren deutschen Flughäfen rebelliert inzwischen die Anwohnerschaft, welche genauso geschützt werden möchte wie ihre Mitbürger im Südschwarzwald. Da könnte ein grösseres Problem auf die Flughafenbetreiber zukommen.

Yvonne Wewerka, [presse@vfsn.ch](mailto:presse@vfsn.ch)  
Vorstand FlugschneiseSüd-NEIN

## Das Märchen vom Wirtschaftsmotor

**Der Flughafen sei einer der wichtigsten Wirtschaftsmotoren der Schweiz! Ist es nicht gerade umgekehrt? Die Wirtschaft ist der Motor für den Flughafen.**

Thomas Morf



Im Interview mit Th. Kern, CEO Flughafen Zürich AG vom 21. April in der NZZ sind etliche Aussagen zu finden, die in höchstem Masse irreführend sind. In absehbarer Zeit wird der Bundesrat über den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) entscheiden. Aus Sicht Flughafen ist es verständlich, sich mit dem SIL die grösst mögliche Kapazität zu sichern. Dass dem Flughafen in 10 Jahren jedoch

Engpässe bezüglich Gesamtkapazität drohen und im Jahr 2030 eine Nachfrage nach 400'000 Flugbewegungen bestehen wird, darf stark angezweifelt werden.

Wie jeder, der sich mit der Thematik befasst, weiss auch Th. Kern, dass die Flugzeuge immer grösser werden und die Auslastung der Maschinen laufend optimiert wird. Nur so haben die Airlines überhaupt eine Chance, im selbstverschuldeten ruinösen Preiskampf einigermassen zu bestehen. 400'000 Flugbewegungen werden kaum je nachgefragt werden und die von der Airline-Lobby bezahlte Prognose von Intraplan ist schon lange Makulatur.

Trotzdem droht Th. Kern, dass «die Kraft eines der wichtigsten Wirtschaftsmotoren der Schweiz» langfristig geschwächt wird, wenn der Bund diese limitierte Kapazität nur zur Kenntnis nimmt, ohne eine brauchbare Antwort zu haben. Und was wäre aus Sicht Flughafen eine brauchbare Antwort - ein Flugbetrieb rund um die Uhr mit Starts und Landungen in und aus jeder gewünschten Himmelsrichtung?

Tatsache ist jedoch, sobald die Wirtschaft einen leichten Schnupfen hat, bekommt die Airline-Industrie eine veritable Grippe.

Ist die Konjunkturlage schlecht, spüren es die Fluggesellschaften sehr schnell. Dann sind Sparprogramme angesagt, ein Einstellungsstopp oder Entlassungen werden angeordnet, keine neuen Flugzeuge mehr beschafft und die Sitzplätze in der Ersten-Klasse reduziert. Die Luftfahrtbranche ist kein Wirtschaftsmotor, sie ist ganz im Gegenteil extrem von der Wirtschaftslage abhängig. Damit dürfte das Märchen vom Wirtschaftsmotor vom Tisch sein - zumindest solange, bis die Branche Ansprüche an die Politik oder den Stimmbürger stellt.

Die Airline-Industrie ist äusserst konjunkturabhängig und volatil. Wohin es führt, wenn der Spielraum bis zu den Grenzen des Machbaren ausgereizt wird, haben andere Branchen vorgeführt. Wir wollen lieber einen kleinen aber feinen Flughafen und nicht eine monströse Spekulationsruine (Fortsetzung Seite 3).

1742

So viele Einsprachen zum Alibi-Schutzkonzept des Flughafens wurde alleine von den VFSN Mitgliedern nach Bern gesandt. Damit hat die Bevölkerung im Süden klar signalisiert, dass sie sich vom Flughafen nicht für dumm verkaufen lässt. Wir wollen im Süden die gleiche Qualität betreffs Schallschutz wie die anderen Regionen. Die vorgesehene ungleiche Behandlung und den damit verbundenen Besitzstandsverlust werden wir nicht akzeptieren. Besten Dank an alle Mitglieder die damit ein starkes Zeichen gesetzt haben.

Da seitens BAZL (wie üblich) Funkstille herrscht, werden wir wohl nachfragen müssen, wie das weitere Vorgehen und vor allem der zeitliche Ablauf ist.

Das Bundesgericht hat verlangt, dass die Bevölkerung im Süden vor Fluglärm geschützt werden muss.

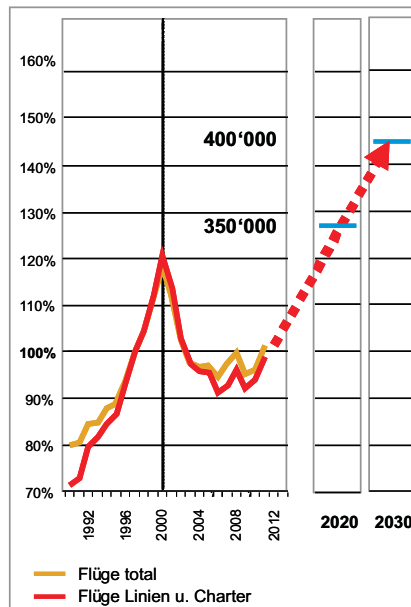
**Merkblatt des kantonalen Amtes für Fluglärm ausgleich und Dezi-belletristik (Nebenspalter März 1978)**

Damit ist vieles verständlicher!



# Maximale Stundenkapazität

**Nicht die Gesamtkapazität ist entscheidend, sondern die maximale Stundenkapazität. Darum fordert die Lufthansa auch den Südstart geradeaus.**



Nach 2000 fand ein eigentlicher Absturz der Flugbewegungszahlen am Flughafen Zürich statt. Per Ende 2011 wurde das Niveau von 1997 erreicht.

Interessant jedoch ist, dass mit der gleichen Anzahl Flugbewegungen 33% mehr Passagiere befördert wurden. So stieg der Anteil der lokal Passagiere (die steigen in Zürich ein/aus) um knapp 43%, während die Umsteiger Passagiere um knapp 24% zunahmen. Im Vergleich zum Jahre 2000 kann festgestellt werden, dass mit rund 17% weniger Flugbewegungen rund 9% mehr Passagiere befördert wurden. Die maximale

Anzahl Flugbewegungen ist kein Thema und taugt höchstens bei Unwissenden für Panikmache.

Was der Flughafen und die Airlines aber wirklich wollen, ist eine möglichst hohe Stundenkapazität. Im SIL wird mit 100 Flugbewegungen pro Stunde geplant. Zur Beachtung, die Kapazität pro Stunde bezieht sich nur auf 45 Minuten. Das bedeutet, dass in den Spitzenstunden alle 27 Sekunden eine Flugbewegung stattfinden soll. Um diesem Irrsinn mehr Glaubwürdigkeit zu geben, wird dies dann als «Nachfrageorientierung» verkauft.

Gravierend sind die Folgen solcher realitätsfremder Planspiele für die Wohnbevölkerung. Sie führen zu Forderungen wie dem Südstart geradeaus, der nun in allen drei verbliebenen SIL-Varianten enthalten ist. Wird der SIL in dieser Form vom Bundesrat genehmigt, hat der Flughafen ein Anrecht, den Südstart geradeaus einzuführen. Damit sichert sich der Flughafen eine carte blanche für etwas, was bei realistischer Betrachtung mit grösster Wahrscheinlichkeit nie notwendig sein wird, aber wenn es gerade mal passt jederzeit benutzt werden kann. Die Zeche bezahlt die Bevölkerung rund um den Flughafen und im speziellen die Wohngebiete im Süden.

Wir sind für den Flughafen Zürich - für einen Flughafen mit Vernunft und Rücksichtnahme auf die Wohnbevölkerung. Solange die Flughafen- und Airline-Verantwortlichen von Gier und Grössenwahn getrieben werden, wird es keine Lösung im Fluglärmkonflikt geben, auch nicht mit Deutschland.

(Fortsetzung von Seite 1)

Was Th. Kern zur Aussage bewegt, dass bei der Kurzstrecke eine gewisse Verlagerung auf die Bahn stattfinden wird um dem drohenden Engpass zu begegnen, ist nicht nachvollziehbar. Bei den heute bestehenden Überkapazitäten auf der Langstrecke überbieten sich die Airlines laufend mit Dumpingpreisen für Interkontinental-Destinationen. Dies funktioniert aber nur, wenn sie auch aus ganz Europa die Passagiere via ihren Hub fliegen können. Es ist kaum wahrscheinlich, dass Ferienreisende zuerst mit dem Zug von Valencia nach Zürich kommen, um dann mit der Deutschen Swiss nach Übersee zu fliegen. Wenn diese Ferienreisenden aber schon in Spanien in den Flieger steigen können, dann steigen sie gerne in Zürich um, um so mehrere Hundert Euro zu sparen. Die Airline-Branche ist krank. Da die meisten Airlines Überkapazitäten auf der Langstrecke haben, versuchen sie diese Sitzplätze mit Umsteigern aus dem ganzen europäischen Raum zu füllen. Die Passagiere freuts und die Bewohner rund um die Flughäfen sind damit zusätzlichem Lärm und unnötiger Luftverschmutzung ausgesetzt.

Die Flughafenverantwortlichen betonen immer wieder gerne, dass der Flughafen nicht gegen den Willen der Bevölkerung betrieben werden kann. Dies hält sie jedoch in keiner Weise davon ab nur ihre wirtschaftlichen und kapazitiven Ziele zu verfolgen, ungeachtet der Auswirkungen auf die betroffene Bevölkerung.

Wir wollen den Flughafen in Zürich, aber nicht um jeden Preis. Es ist höchste Zeit, dass die Verantwortlichen sich bewusst werden, dass sie nicht bis an die Grenze des Machbaren gehen können, ohne dabei den Rückhalt in der Bevölkerung zu verlieren.

## Worst-Case-Szenario

Der Internationale Luftfahrtverband IATA rechnet für 2012 mit Verlusten von 600 Millionen Dollar bei den europäischen Fluggesellschaften. Dies ist die Schätzung, falls es den Regierungen gelingt, ein Ausweiten der Staatsschuldenkrise auf die Banken zu verhindern.

Gelingt dies nicht, sieht die Situation wesentlich drastischer aus. Dass das Schuldenvirus auf die Banken überspringe sei ein Worst-Case-Szenario, schreibt IATA-Direktor Tony Tyler. Doch dieses sei «ganz und gar nicht unvorstellbar». In diesem Fall rechnet Tyler mit Verlusten von 8,3 Milliarden Dollar für die Airlines weltweit, davon 4,4 Milliarden Dollar in Europa – «die grössten Verluste seit der Finanzkrise von 2008».

## FLUGHAFEN ZÜRICH

Folgende Zahlen sind im Statistikbericht 2011 der Flughafen Zürich AG veröffentlicht.

Herkunft und Destination nach Ländern:

- Germany	25.0%
- United Kingdom	11.0%
- Switzerland	4.8%
<b>Total Europa</b>	<b>87.7%</b>
<b>Interkontinental</b>	<b>12.3%</b>

Nach Deutschland fliegen mehr als doppelt so viele Flugzeuge, wie sonst für den gesamten Interkontinentalverkehr unterwegs sind.

Berücksichtigt man zudem, dass mehr als 70% aller Flüge durch Fluggesellschaften in Deutscher Hand durchgeführt werden, fragen wir uns: ist Zürich ein Regionalflughafen von Baden-Württemberg oder der Schweizerische Landesflughafen?

Wer heute politisch diktiert was auf dem Flughafen Zürich läuft ist klar - wir und unsere Politiker sollten sich aber fragen, ob dies erwünscht und sachdienlich ist.

Seit 10 Jahren sind wir die führende Bürgerorganisation im Fluglärmstreit und vertreten die Interessen unserer Mitglieder und der Region mit Engagement und Professionalität.



Um diese Aufgabe auch künftig wahrnehmen zu können suchen wir:

## Kolleginnen und Kollegen für den Vorstand VFSN

### Wir bieten

- Ein spannendes nicht alltägliches Themengebiet
- Kontakte zu Medien, Wirtschaft und Politik
- Diverse Aufgabengebiete je nach Neigung und Interesse
- Umfassende und „schonende“ Einarbeitung
- Ein kollegiales, motiviertes Team

### Sie bieten

Ihre Bereitschaft etwas zu verändern und dafür auch ein paar Stunden Ihrer Freizeit einzusetzen

Bitte melden Sie sich bei  
Thomas Morf, Präsident VFSN  
praesident@vfn.ch  
044 825 25 31



## Mahnmal an einem würdigen Platz

Wie in der letzten VFSN-Info vom Februar 2012 berichtet, hat der Gemeinderat Fällanden das Kantonale Tiefbauamt ultimativ aufgefordert für einen Abbruch des Mahnmals im Kreisell von Pfaffhausen zu sorgen.

Buchstäblich in letzter Minute ist es gelungen, einen neuen Standort zu finden. Die Betriebe Rossweid in Gockhausen haben uns einen wunderbaren Platz auf ihrem Land zur Verfügung gestellt. An dieser Stelle möchten wir, im Namen aller «Schneiserinnen und Schneiser», Erika und Beni Attinger herzlich für ihre spontane Zustimmung danken.



Das Mahnmal steht direkt in der Schneise und in dem «Dorf», das seit Beginn immer den grössten Widerstand geleistet hat und bis heute leistet und wo immer noch am meisten aktive Schneiser zu Hause sind - also an einem würdigen Platz.

Übrigens, vom Restaurant Rossweid aus hat man einen guten Blick aufs Mahnmal.

Einen herzlichen Dank gebührt auch den Künstlern Urs Bärtschi und Alberto Niederer sowie Urs Bobst, die beim nicht ganz unproblematischen Umzug tatkräftig mitgeholfen haben. Auch Martin Witzig danken wir herzlich für sein Engagement als Bauleiter. Weder Neuschnee noch die Revision der Rigi-bahn konnten ihn abhalten, bei jeder entscheidenden Phase persönlich vor Ort zu sein.

Wir sind sehr dankbar, dass mittels engagiertem Einsatz und gutem Willen aus unseren Schneiser-Reihen die Mahnmal-Story zu einem Happy-End geführt hat. Der Vorstand VFSN



## Wichtige Termine:

### Mahnwache:

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

- 1. Juli
- 5. August
- 2. September
- 7. Oktober
- 4. November
- 2. Dezember



Wir suchen:

### Kolleginnen und Kollegen

mit Interesse die Zukunft des VFSN zu gestalten.

Bitte bei [praesident\(at\)vfsn.ch](mailto:praesident(at)vfsn.ch) oder 079 347 72 12 melden. Wir freuen uns auf dein Engagement.

### Das Ziel des VFSN gemäss Statuten

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

Hinweis: Bei dieser Broschüre handelt es sich weder um Werbung noch um Reklame, sondern um politische Information. Darum darf sie auch in jene Briefkästen verteilt werden, auf denen sich ein Stopp-Kleber befindet.

Wir danken für Ihr Verständnis.

### Impressum

Verein Flugschneise Süd - NEIN  
VFSN-info, Postfach 10  
8118 Pfaffhausen

Kontakt: [presse@vfsn.ch](mailto:presse@vfsn.ch)  
Mitglied werden unter: [www.vfsn.ch](http://www.vfsn.ch)  
oder per Post an obige Adresse.

Unterstützungskonto:  
PC 87-313604-9 Herzlichen Dank.