

## Editorial



### Flughafendossier - Wo ist die Führung?

Der Staatsvertrag mit Deutschland ist unterzeichnet und er wird mit grosser Sicherheit vom Parlament abgesegnet werden. Der SIL liegt in der Schublade, er muss nun noch dem Vertrag angepasst werden. Als nächstes wird die Pistenverlängerung vermutlich vors Volk kommen.

Weshalb werden jetzt wieder Bürgerorganisationen, Bezirke und Kantone zum Showdown in die Arena gerufen? Sie werden nichts zur Meinungsfindung beitragen. Auch wenn jetzt, um das Ganze ein bisschen „aufzupeppen“ noch der gekrümmte Ost- und Westanflug in den Ring geworfen wird. Befragungen, konsultative Konferenzen, Begleitgruppen sind nur noch Alibiübungen, wenn die Argumente immer gleich und hinlänglich bekannt sind. Dass sich nun auch Ost und West in den Haaren liegen und alles von Süddeutschland weiter aufgeheizt wird, macht die Sache auch nicht besser. Das Stimmvolk hat sich klar gegen Lärmverteilung und Pistenausbaubehot ausgesprochen. Lärm grossflächig verteilen oder kanalisieren, damit möglichst wenig Menschen belastet werden, diese Frage wird die Regierung nun endlich einmal entscheiden müssen – dafür wurde sie gewählt.

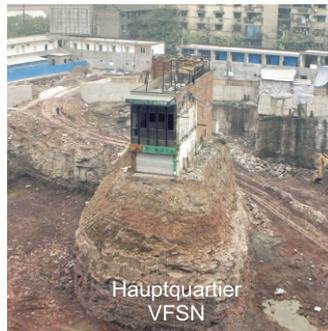
Yvonne Wewerka, [presse@vfsn.ch](mailto:presse@vfsn.ch)  
Vorstand FlugschneiseSüd-NEIN

## Wie lange noch?!

Warum wurde beim Staatsvertrag ein ungewohnt horrendes Tempo vorgelegt? Befürchtet die Aviatik Lobby, dass die Traumfabrik Flughafen Zürich von der Realität eingeholt wird?

Thomas Morf

In München hat die Bevölkerung die 3. Startbahn abgelehnt. In Frankfurt wurde die Nachruhe verlängert und damit Politik und Flughafen eine Abfuhr erteilt.



Wie üblich benötigen wir in der Schweiz länger um die Zeichen der Zeit zu erkennen. Im Moment diktiert immer noch der Flughafen und der Lufthansa Konzern die Richtung - und die Politik setzt gehorsam um - wie lange noch?

Widerstand ungebrochen

Über 10 Jahre dauert nun der Fluglärmstreit in Zürich. Mit dem Ausbruch eines so heftigen Widerstands der Schneiser hat der Flughafen nicht gerechnet. Der Strategie «Bulldozer»

folgte diejenige der Zermürbung. Rechtsverfahren wurden systematisch verzögert, unbescholtene Bürger verhaftet und wie Schwerverbrecher behandelt. Diese Strategie ist erfolgreicher, kann aber nicht bewirken, dass unser Widerstand gebrochen wird. Der Preis dafür: das Vertrauen in den Rechtsstaat und die Justiz ist nachhaltig gestört. Solange jedoch «der Rubel rollt» scheint dies die Verantwortlichen nicht zu stören - wie lange noch?

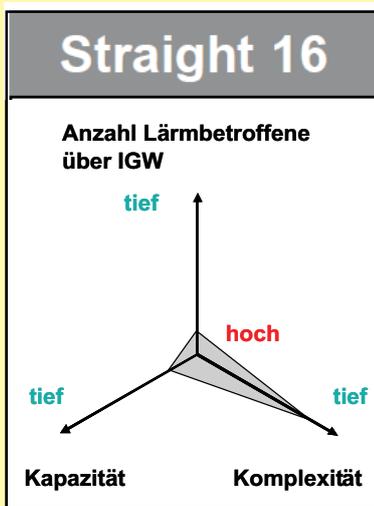
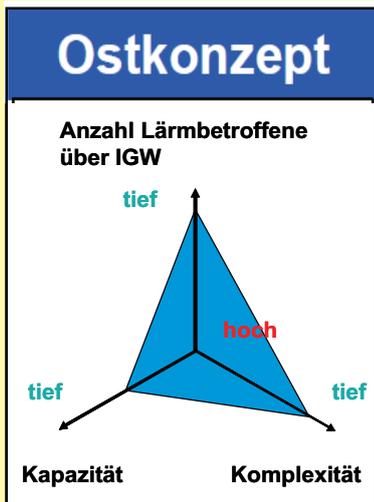
Torschlusspanik?

Kaum jemand hat damit gerechnet, dass der Staatsvertrag mit Deutschland so schnell vorliegt. Hatten Bund und Flughafen Angst, dass der Flughafen Zürich ein ähnliches Schicksal erleidet wie Frankfurt oder München? Oder bestand einfach kein weiterer Verhandlungsbedarf, da mit dem vorliegenden Vertrag der Flughafen fast seine gesamte Wunschliste erfüllt sieht?

Vorläufig werden die Märchen vom «Wirtschaftsmotor Flughafen» noch geglaubt. Trotz lang anhaltendem Trend von rückläufigen Flugbewegungszahlen, wird immer noch an den völlig realitätsfremden SIL-Grundlagen festgehalten. Der Flughafen Zürich ist eine Traumfabrik - wie lange noch? Offensichtlich befürchtet die Aviatik Lobby, dass ihre fadenscheinigen Argumente nicht mehr lange Bestand haben und darum Eile geboten ist.

Widerstand fokussieren

Wir haben 10 Jahre allen Einschüchterungs- und Druckversuchen standgehalten. Jetzt wäre der definitiv falsche Moment aufzugeben, auch wenn der Staatsvertrag einer Katastrophe für die Bevölkerung gleichtkommt. Nicht nur der Flughafen hat jetzt Planungssicherheit - auch wir wissen, wo der Widerstand fokussiert weitergehen muss. Wir sehen Chancen, die gilt es jetzt zu packen. Wir zählen auch auf Sie.



### Unsinn ohne Ende!

Das Umweltschutzgesetz verlangt, dass möglichst wenig Menschen von Immissionen betroffen werden, das Bundesgericht bestätigte dies auch für den Fluglärm.

Bereits zweimal hat sich das Zürcher Stimmvolk ganz deutlich gegen eine Verteilung des Fluglärms ausgesprochen. Es hat sowohl die sogenannte „Fairflug“-Initiative als auch das Pistenausbauperbot deutlich abgelehnt.

Faire Verteilung von Lärm tönt zwar gut, ist aber Unsinn. Immissionen können nie fair verteilt werden. Wer würde aus Fairness den Schwerkverkehr durch Wohnquartiere leiten, damit möglichst viele in den Genuss von Lärm und Gestank kommen?

## Was droht dem Süden ohne Pistenverlängerung?

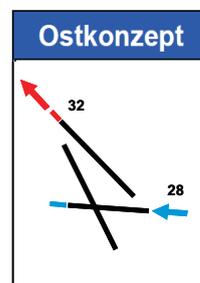
Es gibt nur wenige Aspekte, bei denen sich alle einig sind. Einer davon ist, dass Pistenverlängerungen keine Kapazitätssteigerung bewirken. Pistenverlängerungen reduzieren jedoch die Komplexität und in erheblichem Masse die Anzahl Menschen die von starkem Fluglärm betroffen sind.

Kapazität, Komplexität und Lärmbelastung hängen stark von einander ab. Je höher die Kapazität (Anzahl Flugbewegungen) umso höher die Lärmbelastung, dies ist allgemein verständlich. Dass eine Reduktion der Komplexität nicht zu mehr Kapazität, sondern zur Reduktion der Lärmbelastung führen kann, ist jedoch nicht auf den ersten Blick ersichtlich.

In Folge der sich kreuzenden Pisten, ist die Komplexität des Flughafens Zürich hoch. Zwei Betriebsvarianten können diese Komplexität erheblich reduzieren, indem sie einen kreuzungsfreien Flugbetrieb ermöglichen.

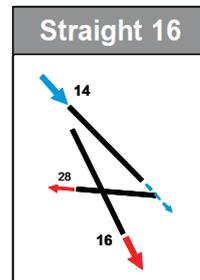
### Ostkonzept

Dabei wird von Osten gelandet und hauptsächlich nach Norden gestartet. Bei diesem Konzept werden am wenigsten Menschen mit Lärm über dem Immissionsgrenzwert belastet. Die Komplexität ist vergleichsweise gering und die Kapazität ausreichend. Für dieses Konzept sind Pistenverlängerungen notwendig.



### Straight 16

Hier wird von Norden gelandet und alle grossen, schweren Langstreckenflugzeuge starten Richtung Süden geradeaus (straight). Bei diesem Konzept werden am meisten Menschen über dem Immissionsgrenzwert belastet, dafür ist die Kapazität für den Flughafen am grössten.

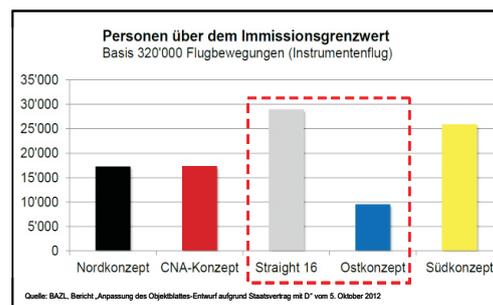


### Pistenverlängerungen bringen nicht mehr Kapazität

Die Gegner der Pistenverlängerung betonen immer wieder, dass damit nicht mehr Kapazität geschaffen wird und diese damit überflüssig sei. Warum wehren sie sich trotzdem dagegen? Während den deutschen Sperrzeiten kann nur von Osten oder Süden gelandet werden.

Sind die Wetterverhältnisse nicht ideal oder ein Pilot möchte einfach eine längere Piste, wird regelmässig über den Süden gelandet, auch wenn grundsätzlich der Ostanflug vorgesehen wäre. Solange die Piste 28 nicht verlängert ist, solange wird dieser Zustand anhalten. Ohne Pistenverlängerung wird das Konzept «Straight 16» das Hauptbetriebskonzept für den Flughafen Zürich werden.

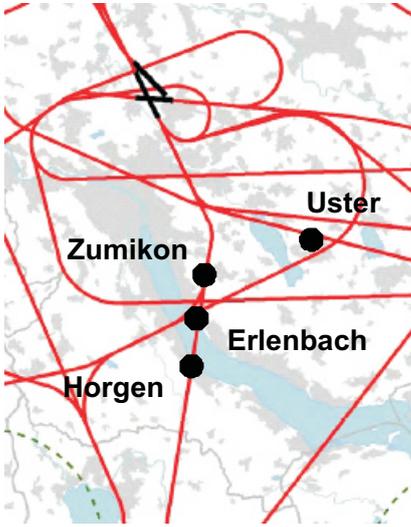
Wer Pistenverlängerungen ablehnt, leistet dem Konzept «Straight 16» Vorschub und nimmt zusätzlich in Kauf, dass ein Grossteil der durch den Staatsvertrag notwendigen Landungen via Süden statt finden werden.



Quelle: BAZL, Bericht „Anpassung des Objektalters-Entwurf aufgrund Staatsvertrag mit D“ vom 5. Oktober 2012

## Straight 16 - Hauptstartrichtung Süden!

Mit einer Kaltschnäuzigkeit sondergleichen planen BAZL und Flughafen Zürich die Einführung der Südstarts straight.



Schon heute starten die lauten Langstreckenflieger über den Süden und diverse weitere Startrouten kreuzen das südliche Glattal und den Zürichsee.

Mit einer Kaltschnäuzigkeit sondergleichen planen nun das BAZL und der Flughafen Zürich die Einführung der Südstarts straight. Im Moment wird zwar immer noch betont, dass damit am meisten Menschen über dem Immissionsgrenzwert belastet werden. Die Salomitaktik ist jedoch unübersehbar. So hat uns der BAZL-Chef auf Anfrage folgendes mitgeteilt: «Nach dem jetzigen Stand der Dinge werden im SIL-Objektblatt Südstarts geradeaus als generelles Flugkonzept nicht vorgesehen. Einzig um bei Nebel- und Bisenlagen Verspätungen zu vermeiden, sind auch Starts nach Süden erlaubt.

Südstarts geradeaus in grösserem Umfang sind allenfalls später einmal eine Option, wenn eine neue Generation von Flugzeugen deutlich weniger Lärm verursacht.»

Was bedeutet deutlich weniger Lärm? Beim A380 wurde vollmundig verkündet, dass dieser Flüsterjet 27% weniger Lärm mache. 27% entsprechen rund 3 dBA und diesen Pegelunterschied vermag ein geschultes Ohr gerade noch wahr zu nehmen!

BAZL und Flughafen spielen falsch

Im neusten Papier (Okt. 2012) zum SIL-Prozess steht: «...Im Schlussbericht vom 2. Februar 2010 hält das BAZL fest, dass Starts nach Süden geradeaus zur Steigerung der Kapazität bei Bise und Nebellagen akzeptiert werden.»

Was steht aber wirklich im besagten Schlussbericht?

Im Kapitel 2.2.2 ist folgendes nachzulesen: «Entscheid: Aufgrund der Ergebnisse der Konsultation zum vorliegenden Schlussbericht hat das UVEK entschieden, die kapazitätsstabilisierenden Starts nach Süden geradeaus in den Entwurf zum Objektblatt aufzunehmen und auf diejenigen zur Steigerung der Kapazität zu verzichten.»

Wir werden dieser Sache auf den Grund gehen und auch vor rechtlichen Schritten nicht zurück schrecken.

## Wussten Sie, dass:

- in den Abstimmungsunterlagen von 1946 zum Bau des Flughafens die Westpiste (10-28), mit Landungen von Osten (Piste 28) als Hauptpiste bezeichnet wurde.

- am 22. November 1947 auf der Piste 28 die erste offizielle Landung eines Swissair Flugzeuges stattfand.

- im Dezember 2008 nur 600 Landungen von Osten, aber 1259 Landungen von Süden erfolgt sind.
- Begründung: zu kurze Piste 28!

- bis die Piste 28 fairlängert ist, rund 20% aller Nachtanflüge (ab 22:00 Uhr) via Süden auf Piste 34 erfolgen.

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@vfsn.ch  
044 825 25 31

## 9. Jahrestag Südanflüge



Dienstag, 30. Oktober 2012  
5:55 Uhr Mahnmal Gockhausen

Liebe Schneiserinnen, Liebe Schneiser

Den 9. Jahrestag wollen wir diesmal am Standort des «Mahnmal Südschneise» begehen. Wie in der letzten Ausgabe der berichtet, haben wir in Gockhausen, nahe beim Restaurant Rossweid einen würdigen Platz gefunden. Als Gastredner wird Nationalrat und Stadtpräsident Lothar Ziörjen anwesend sein. Anschliessend sind Sie alle herzlich zu einem währschaften Frühstück in der Rossweid eingeladen.

«Gemeinsam sind wir stark», um diesem Grundsatz Nachdruck zu verschaffen versucht jeder einen Nachbar, Freund oder Bekannten

an den Jahrestag mit zu nehmen, resp. diesen als Neumitglied zu gewinnen. Parkplätze sind beim Restaurant Rossweid vorhanden. Bei nasser Witterung gutes Schuhwerk nicht vergessen.

### Wichtige Termine:

Mahnwache:

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

- 4. November
- 2. Dezember
- 6. Januar 2013
- 3. Februar 2013
- 3. März 2013



Wir suchen:

Kolleginnen und Kollegen

mit Interesse an der Zukunftsgestaltung des VFSN .

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

## Neu im Vorstand VFSN



Der engagierte und entschlossene Kampf für eine minimale Belärmung und Gefährdung der Bevölkerung durch den Flughafen Zürich muss weitergeführt werden. Als überzeugter Südschneiser will ich mich für dieses Ziel einsetzen und habe mich deshalb bereit erklärt, aktiv im Vorstand mitzuwirken .

An zwei Sitzungen konnte ich mich vom guten Spirit und Teamgeist des Gremiums überzeugen.

Machen auch Sie mit in diesem super Team.  
Matthias Amberg, Unternehmer, Stäfa

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.

## Slow-up 2012



Einmal mehr konnten wir mit unseren gelben Ballonen, Käppis und Leibchen vielen Teilnehmer eine Freude bereiten und so auch auf die Anliegen des VFSN aufmerksam machen. Dass nebenbei das ganze rechte Seeufer in gelb erstrahlte war auch nicht schlecht!

Herzlichen Dank an alle Helfer

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.