

Editorial



Weniger Menschen belasten oder Kapazität erhöhen?

Der Flughafen wünscht Südstarts geradeaus. Um die Kapazität über Mittag „leicht zu erhöhen“ (Th. Kern), sollen neu zehntausende von Bewohnern mit Startlärm beschallt werden. Weil Nutzen für den Flughafen und Last für die Bevölkerung in keinem Verhältnis stünden, hat der Regierungsrat vor Jahren schon ein Gesuch für den wide left turn abgelehnt. Die Verlängerung der Ostpiste fordert der Flughafen u.a. damit möglichst wenig Menschen belärmt werden. Geht es hingegen um eine Kapazitätserweiterung dank neuer Startrouten nach Süden, ist Bevölkerungsschutz sekundär. Dies zur Freude der Lärmverteiler, die hoffen endlich die Goldküste so richtig belärmen zu können. Neid und Missgunst als treibende Kraft verkaufen sich schlecht, und weil seit Jahren jede Kapazitätserhöhung des Flughafens offiziell bekämpft wird, schieben die Fluglärmverteiler Sicherheitsargumente vor. Das verkauft sich besser, und wer in der Materie nicht bewandert ist, glaubt sogar daran. Der Süden muss sich wehren. Nicht (nur) der VFSN, sondern vor allem die Gemeinden und die lokalen Politiker, die dem Osten bisher nichts entgegenzusetzen vermochten.

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

Herzlich willkommen.

Über 500 neue Mitglieder und Spender im Dezember und Januar! Ein untrügliches Zeichen, dass der Südstart straight 16 die Bevölkerung im Süden erheblich erzürnt und beunruhigt.

Thomas Morf



Liebe neue Mitglieder

Der Vorstand VFSN und alle Schneiser heissen Sie herzlich willkommen. Wir freuen uns, dass Sie mit Ihrer Mitgliedschaft dem VFSN den Rücken stärken und damit ein klares Signal nach Kloten und Bern senden - so nicht! Wir sind nicht gegen einen vernünftigen Flughafen Zürich, der die Bedürfnisse der

Schweizer Bevölkerung und Wirtschaft befriedigt, aber wir bekämpfen einen Flughafen der den Grössenwahn hat, eine bedeutende europäische Drehscheibe für den Weltluftverkehr zu sein.

Seit 2003 stagnieren die Flugbewegungszahlen. Seit 10 Jahren bewegen sie sich um die 270'000 herum, obwohl in dieser Zeit die Passagiere um knapp 50% zugenommen haben. Grössere Flugzeuge und eine bessere Sitzausstattung haben dazu geführt und ein Ende dieser Entwicklung ist im Moment nicht abzusehen.

Umso befremdlicher ist die Haltung der Flughafen Zürich AG und des BAZL. Beide halten an den überrissenen Wachstumsprognosen der Münchner Intraplan fest, die für das Jahr 2015 316'000 und das Jahr 2030 405'000 Flugbewegungen prognostiziert. Dies sind keine kurzfristigen Differenzen zwischen Planung und Realität, sondern überholte und falsche Prognosen. Und daran halten Bund, Flughafen und Airline-Industrie mit aller Macht fest. Nur auf der Basis solcher realitätsfremder Zahlen lässt sich die Forderung der Lufthansa nach Südstarts straight, über Uster, Wetzikon, den ganzen Pfannenstiel und das rechte (Küsnacht bis Meilen) und linke Seeufer (Wollishofen bis Horgen) aufrecht erhalten.

Big ist nicht immer beautiful was von der alten Swissair eindrücklich demonstriert wurde. Mit ihrer Mitgliedschaft im VFSN helfen Sie mit, den Druck der Basis zu erhöhen. Wenn die Mächtigen von Politik und Wirtschaft meinen, dass rücksichtslose Freiheit über den Wolken immer noch grenzenlos sei, dann müssen und werden wir sie eines besseren belehren. Das Wohlergehen, die Gesundheit und Lebensqualität von uns, unseren Kindern und Enkeln steht auf dem Spiel. Dafür werden wir weiterhin kämpfen, dafür lohnt es sich zu kämpfen.

Besten Dank für Ihr Mitmachen und Ihr Engagement.



Die Mär vom Flüsterjet

Haben Sie gewusst dass die neue A 380, das neueste superleise Riesenflugzeug, welches in den höchsten Tönen als eigentlicher Flüsterjet gelobt wurde, bei genauem Hinsehen in die Lärmklasse 2 gehört, wobei 1 die lauteste ist. Geniessen Sie die Mär von den zukünftigen, fast lautlosen Maschinen mit Vorsicht.

Flughafen hat Mühe mit Lärmschutz

Y.W. Geht es um Lärmschutzentschädigungen, geht es um viel Geld. Der Flughafen wehrt sich regelmässig mit allen juristischen Mitteln. Einer Anwohnerin in Glattbrugg wurde erst nach 13 Jahren durch das Bundesgericht eine Entschädigung zugesprochen.

Vor Kurzem liess der Flughafen verlauten, dass die Kassen des Lärmfonds übervoll seien. Deshalb soll der Lärmfünfliber jetzt abgeschafft werden. Dass Anwohner im Osten seit Jahren auf die ihnen zustehenden Schallschutzfenster warten, wurde dezent verschwiegen.

Im Bundesgerichtsurteil vom 22.12.2010 verpflichtet das BG den Flughafen, lenkungswirksame Lärmgebühren zu erheben, auch für die Tagesrandstunden. Ferner muss der Flughafen innert eines Jahres ein Schallschutzkonzept erarbeiten, das die Anwohner vor Aufwachreaktionen durch die frühmorgendlichen Südflüge schützt.



Was ist seither geschehen?

Fristgerecht nach einem Jahr schlug der Flughafen vor, im Süden ein Fensterschliessmotörchen in Schlafzimmern zu installieren, das die Fenster automatisch schliesst. Nur, ohne Schallschutzfenster nützt das bei hohen Schallpegeln nichts. Und wer solche Motörchen auf eigene Kosten installiert hat berichtet, dass der Lärm des Motors allein schon Aufwachreaktionen erzeugt. Warum bietet der Flughafen nicht einfach Ohrstöpsel an? Auf die Beschwerden gegen dieses Schallschutzkonzept hat das BAZL jetzt nach 10 Monaten reagiert. Kein Wunder sind die Lärmkassen übervoll.

Zur geplanten Anpassung der lenkungswirksamen Gebühren: Die Flugzeuge werden in den Lärmklassen 1-5 neu eingeteilt. Die einen zahlen etwas mehr, andere etwas weniger. Die Tagesrandstunden sind etwas teurer geworden. Ob das als Ansporn zu leiseren Flugzeugen genügt, wird sich erst noch zeigen. Der Lärmfünfliber für den Lärmschutz entfällt, dafür zahlen die Airlines etwas mehr in den Lärmfonds und damit soll dann die Swiss leisere Flugzeuge kaufen. Haben wir das richtig verstanden? Was die Swiss mit der einen Hand zahlt, nimmt sie mit der anderen wieder ein! Clever, nicht?

Seit bald 11 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 folgende Aufgaben im Vorstand VFSN:

- **Kommunikation**
- **Finanz- und Mitgliederbetreuung**
- **Eventmanagement**
- **Stv. Webmaster**
- **Vizepräsident**

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

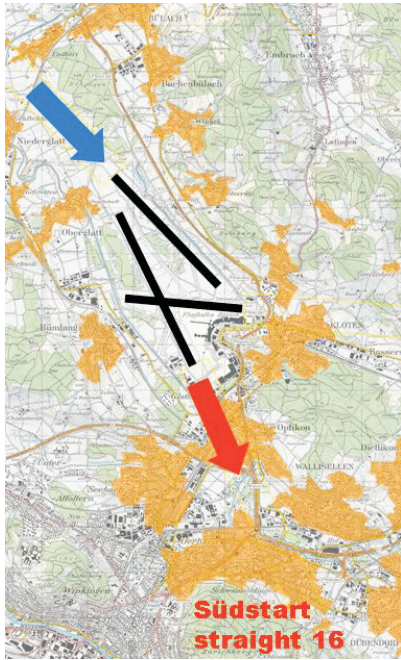
Ihre Bereitschaft etwas zu verändern und dafür auch ein paar Stunden Ihrer Freizeit einzusetzen

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

Parallelpiste durch die Hintertür!

T.M. Landungen von Norden und Südstarts straight 16 ergeben den von der Flughafen Zürich AG sehnlichst gewünschten Parallelpisten-Betrieb - und dies ohne Investitionskosten und Volksabstimmung.

Von Beginn des SIL-Prozesses an war die Parallelpiste das oberste Ziel der Flughafen Zürich AG. Die Enttäuschung nach dem kategorischen NEIN des



Regierungsrates war denn auch gross. Grotesk waren die Schreckensszenarien, die von der Aviatiklobby verbreitet wurden. Der Wirtschaftsstandort Schweiz und tausende von Arbeitsplätzen seien gefährdet, wenn die Nachfrage nach Flugbewegungen nicht erfüllt werden könnte.

Heute bestehen große Überkapazitäten bei den Airlines, die Nachfrage kann problemlos gedeckt werden. Trotzdem stottert der Wirtschaftsmotor, die Bankbranche hat zehntausende von Arbeitsplätzen abgebaut. Wer behauptet der Flughafen sei der Wirtschaftsmotor zäumt offensichtlich das Pferd am Schwanz auf.

Wider besseres Wissen und trotz der eindeutigen Faktenlage sollen Südstarts straight 16 im SIL verankert werden, um noch mehr Umsteigepassagiere nach Zürich

zu bringen und die Gier nach noch mehr Wachstum zu befriedigen. Dass dieses Wachstum nach allen vorliegenden objektiven Kriterien und Indikatoren so nicht stattfinden wird, scheint die Aviatikindustrie und Bern nicht zu interessieren.

Der SIL ist die historische Chance für die Flughafen Zürich AG und ihre Hauptkundin Lufthansa, sich alle nur denkbaren An- und Abflugverfahren ohne Rücksicht auf die Bevölkerung für die Zukunft zu sichern. Ob diese An- und Abflugverfahren dabei gültige Gesetze missachten ist irrelevant. Gegen den genehmigten SIL kann im Anschluss kein Rechtsmittel mehr ergriffen werden.

Bemerkenswert ist auch die kommunikative Entwicklung der Südstarts straight. Zuerst sollten diese nur zur Kapazitätssicherung bei Nebel und Bise über Mittag dienen. Im persönlichen Gespräch mit H. Hohmeister, CEO Swiss, wurde aber sofort klar, für den Lufthansakonzern sind alle Spitzenzeiten relevant. Der BAZL Chef war dann schon bald der Ansicht, dass mit leiseren Flugzeugen die Südstarts straight ausgeweitet werden könnten und für Bundesrätin Leuthard schliesslich ist der Straight 16 ein geeignetes Mittel für eine gerechte Lärmverteilung! Im Video der Flughafen Zürich AG sind Südstarts straight auch an normalen Tagen (ohne Nebel und Bise) in den für die Swiss massgeblichen Spitzenzeiten für zusätzliche Kapazität wünschenswert. Dies alles, damit mehr Umsteiger nach Zürich kommen.

Die Fakten sind eindeutig. Mit dem Südstart straight 16 soll das vom Regierungsrat kategorisch abgelehnte Parallelpistensystem durch die Hintertür eingeführt werden. Dem Süden drohen damit täglich mehrere Stunden Starts, die 2-3 mal so laut sind wie Landungen.

Höchste Zeit, dass nicht nur der VFSN, sondern alle Bürger und Politiker im Süden auf die Barrikaden gehen.

Attraktiver als Parallelpiste

Eine Parallelpiste ist eine große Investition. Neben den Bau- und Planungskosten müsste auch noch eine Volksabstimmung gewonnen werden. Das Ganze würde zudem Jahre dauern und sicher bis vor Bundesgericht führen.

Für Südstarts straight fallen die massiven Kosten für Bau und Planung weg. Sie sind praktisch zum Null-Tarif zu haben!

Lärmentschädigungen sind auch kein Problem, da die Kasse gemäss Flughafen Zürich AG übertoll ist. Warum? Weil Entschädigungen und Lärmsanierungen nur sehr gemächlich und restriktiv vorgenommen werden.

Warum also nicht den Straight 16 fliegen, insbesondere da auch im UVEK beide Augen zugedrückt werden, wenn die Aviatikindustrie was will.

Die sinnvolle Alternative

Starts ab Piste 32 über den dünn besiedelten Norden ermöglichen ebenfalls einen kreuzungsfreien Flugbetrieb. Im Gegensatz zu Südstarts geradeaus (Straight 16) werden damit aber um einen Faktor 3 weniger Menschen dem Lärm über dem Immissionsgrenzwert ausgesetzt.

Diesen Vorteilen für die Bevölkerung im Kanton Zürich stehen aber Nachteile für die Flughafen Zürich AG und den Lufthansakonzern gegenüber.

Die maximale Kapazität ist mit dieser Variante etwas kleiner als bei den Südstarts straight. Zudem müssen die Pisten verlängert werden, was zusätzliche Investitionen und politischen Ärger bedeutet.

Wir verlangen, dass möglichst wenig Menschen von Fluglärm belastet werden.

Die Bankenwelt zeigt es eindrücklich, massloses Wachstum und Gier sind nicht zielführend. Wann verstehen die Chefs der Flughafen Zürich AG und die Politiker diese Botschaft?

Herzlichen Dank

Wie schon an der GV 2012 angekündigt, werden sich an der GV vom 18. März 2013, Yvonne Wewerka, Patrizia Küng und Edgar Blum nicht mehr zur Wiederwahl in den Vorstand VFSN stellen.

Liebe Yvonne, liebe Patrizia, lieber Edgar - wir werden euch sehr vermissen. Im Namen aller Schneiser danken wir euch herzlich für den langjährigen und unermüdlichen Einsatz und wünschen euch alles Gute und nur das Beste für die Zukunft.

Thomas, Karsten, und alle Schneiser.



Yvonne Wewerka

Spitze Feder oder spitzes Florett, beides führt sie gezielt und mit geschickter Hand.

Deine Beiträge, auch die mündlichen, werden uns fehlen.

Patrizia Küng

Ob den Verkehr auf dem Bundesplatz oder die Finanzen des VFSN, beides hat sie fest im Griff und dirigiert es an die richtige Position.



Edgar Blum

Ihn bringt nichts aus der Ruhe, auch wenn der Beamer fehlt- am Schluss klappt es trotzdem. Es ist alles nur eine Frage der Organisation.



ZRH_2020

Flughafen Zürich mit Zukunft

Umsteiger generieren generell überdurchschnittlich viele Flugbewegungen und damit Lärm und Immissionen. Umsteiger landen und wollen so schnell wie möglich wieder starten - dazu braucht es große Spitzenkapazitäten und damit den Südstart straight 16. Wollen und brauchen wir das wirklich?

NEIN - darum ist unsere Petition so wichtig. Sie beschränkt die Zahl der Umsteiger auf ein gesundes Mass, ohne damit den Flughafen oder die Swiss zu gefährden.

Wenn Sie als Ferienreisender oder als Geschäftsfrau/-mann ab Zürich fliegen, wird das für Sie keine Nachteile haben. Das gleiche gilt für ausländische Touristen, die in Zürich das Flugzeug verlassen um ihre Ferien in der Schweiz zu verbringen.

Wir brauchen dringend noch mehr Unterschriften um unserem Anliegen mehr Gewicht zu verschaffen. Helfen Sie mit. Die Unterschriftensammlung dauert noch bis Ende März.

Jeder Schneiser, jede SchneiserIn sammelt 10 Unterschriften, dann werden wir sicher wahrgenommen. Besten Dank für Ihre Unterstützung.

Wichtige Termine:

Mahnwache:

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

- 3. März 2013
- 7. April 2013
- 5. Mai 2013
- 2. Juni 2013
- 7. Juli 2013



GV - VFSN

Montag, 18. März 2013

19:30 Uhr,

Zwicky-Fabrik,

Wigartenstrasse 13, Fällanden

Wir freuen uns auf eine rege

Teilnahme.

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 103
8117 Fällanden

Kontakt: presse@vfn.ch

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

Unterstützungskonto:
PC 87-313604-9 Herzlichen Dank.