



Editorial

Beim Flugverkehr fehlt der Fussgängerstreifen

Nach eigener Darstellung auf seiner Webseite hat das BAZL – "die schweizerische Verkehrspolizei für den Luftverkehr" - dafür zu sorgen, dass die Sicherheit des Flugverkehrs und dessen Entwicklung gefördert wird. Offensichtlich nicht zur Aufgabe dieser rund 250 aus Steuergeldern bezahlten Staatsangestellten gehört es, sich um die Anliegen der durch den Flugverkehr drangsalierten Bürger und Steuerzahler zu kümmern.

So gesehen ist es im Grunde genommen nicht verwunderlich, wenn dieser Behörde jede noch so faule Begründung recht ist, welche Kapazitätssteigerungen des Flughafens rechtfertigt, wenn Flugverfahren vorgeschlagen werden, welche vollständige gegen die Grundgedanken des Umweltschutzes und der Raumplanung verstossen und wenn brennende Anliegen wie Schallschutzkonzepte für die betroffenen Bürger in den Schubladen vergammeln.

Mit der Aktion „safty on Ground“ versuchen wir die vom Fluglärm künftig betroffene Bevölkerung dafür zu sensibilisieren, dass ein zunehmendes Verkehrsaufkommen auch seine Schattenseite hat, mit welcher sich wir uns alle auseinandersetzen sollten.

Wir, die durch den Flugverkehr betroffenen Bürger, sind nicht bereit, durch die Entscheidungsträger als Kollateralschaden abgehakt zu werden.

Reto Agustoni
Vorstand FlugschneiseSüd-NEIN

Safety on Ground

Safety on Ground darf nicht länger Tabuthema sein. Safety on Ground ist weit mehr als physische Sicherheit für die unbeteiligte Bevölkerung am Boden. Die beabsichtigten Südstarts straight widersprechen in allen Aspekten dem Grundsatz von Safety on Ground und stellen damit das grösstmögliche Risiko für die Bevölkerung dar.

Thomas Morf



Im Februar 2013 publizierte das BAZL den «Bericht zur Sicherheitsüberprüfung am Flughafen Zürich». Dass die unter dem Deckmantel Safety first vorgeschlagenen Massnahmen ausschliesslich der Kapazitätsmaximierung dienen erstaunt kaum. Dazu gehören Südstarts straight, die Auslagerung der General Aviatik nach Dübendorf und die vom Bundesgericht verbotenen Messflüge während der Nacht.

Für Bundesrätin Doris Leuthard und alle andern, die mit der Thematik nicht detailliert vertraut sind, ist somit klar, Südstarts straight sind aus Sicht Safety first zwingend notwendig. Dass dabei die

betroffene Bevölkerung am Boden absichtlich nicht berücksichtigt wurde, dürfte den meisten entgangen sein. Mit dieser vorsätzlichen Ignoranz der unbeteiligten Bevölkerung hat die Flughafen Zürich AG und das BAZL die rote Linie endgültig überschritten. Das darf nicht länger hingenommen werden.

Mit "Safety on Ground« wollen wir auf diesen Missstand hinweisen und alle Betroffenen wachrütteln. Was im Strassenverkehr gilt, muss auch für den Luftverkehr Gültigkeit haben - die schwächsten und unbeteiligten Menschen sind prioritär zu schützen. Safety on Ground beinhaltet rechtliche, gesundheitliche, raumplanerische und ökologische Aspekte, aber auch die physische Sicherheit der unbeteiligten Bevölkerung am Boden.

Unter dem Aspekt Safety on Ground darf der Südstart straight nie bewilligt werden und er ist im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) als unzulässig zu definieren. Zudem besteht dafür keine Notwendigkeit.

Mit einer Petition an den Bundesrat soll diesem Anliegen Nachdruck verschafft werden. Die Unterschriften werden vom Quartierverein Schwamendingen und dem VFSN gemeinsam dem Bundesrat übergeben.

Unterschreiben Sie die Petition und sammeln Sie Unterschriften - es ist enorm wichtig. Besten Dank.

1. Internationale Flughafen-anwohnerkonferenz

Neben Teilnehmern aus Deutschland, England, Österreich, Belgien, Frankreich war auch der VFSN als Vertretung der Schweiz am 21./22. Juni in München dabei.

Alle Bürgerorganisationen kämpfen mit den gleichen Problemen und gegen die gleichen Argumente der Luftfahrtindustrie und Politik.

Kapazitätsmaximierung, Profitgier, Ignoranz, Missachtung der Bürgerrechte und Drohungen von Arbeitsplatzverlust und wirtschaftlichem Kollaps.

Können wir gemeinsam mehr erreichen? Wenn ja, wollen auch wir unseren Beitrag leisten - darum ist der VFSN dabei.

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@vfsn.ch
044 825 25 31

Der doppelte Glücksfall

T.M. Zwei stehende Flugzeuge erhalten am 15. März 2011 irrtümlich gleichzeitig Starterlaubnis und rasen in der Folge aufeinander zu. Dieser schwere Vorfall fand auf dem Flughafen Zürich statt. Dass der Irrtum rechtzeitig erkannt wurde und ein Unfall vermieden wurde ist ein wirklicher Glücksfall.

Dieser zum Glück glimpflich abgelaufene Vorfall wurde in der Folge auch zum wahren Glücksfall für die Flughafen Zürich AG (FZAG) und den Lufthansa-Konzern gemacht. Die unter Federführung der FZAG erstellte «Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich» kommt u.a. zum Schluss, dass aus Safety Gründen Südstarts straight, die Auslagerung der General Aviation nach Dübendorf und die vom Bundesgericht verbotenen Messflüge während der Nacht notwendig sind. Diese Massnahmen entsprechen exakt der langjährigen Wunschliste zur Kapazitätsmaximierung der FZAG. Dass dabei die Bevölkerung am Boden bewusst nicht berücksichtigt wurde, ist ein Skandal (vergl. Artikel Seite 1).

Pikant, Gesetzesänderung erfolgte vor Vorfall

Im Urteil vom 22. Dezember 2010 entschied das Bundesgericht, dass Messflüge auf dem Flughafen Zürich ausserhalb der Betriebszeiten (während der Nacht) nicht zulässig sind. Das Gericht gewichtete den Schutz der Nachtruhe höher ein als die wirtschaftlichen Begehrlichkeiten der Flughafen Zürich AG. Zudem bemerkt das Bundesgericht, dass die gesetzlichen Grundlagen für eine solche Bewilligung nicht vorhanden sind.

Als Reaktion auf dieses für die Flughafen Zürich AG unerfreuliche Urteil des obersten Schweizer Gerichtes wurde vom BAZL kurzerhand die "Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt" ergänzt. Mit Beschluss vom 4. März 2011, also 11 Tage vor dem Vorfall, wird dem BAZL die Erlaubnis erteilt, Messflüge während der Nacht zu bewilligen.

Und im Nachhinein wird jetzt der Vorfall vom 15. März 2011 dazu benutzt diese kapazitätssteigernde Massnahme unter dem Deckmantel der Sicherheit zu rechtfertigen. Dieses Vorgehen stellt die Glaubwürdigkeit des Berichtes zur "Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich" generell in Frage. Einmal mehr wird versucht, mit der Begründung „Safety first“, die Kapazitätswünsche der Flughafen Zürich AG und des Lufthansa-Konzerns zu erfüllen.

Nicht vergessen - Petition gegen Südstarts straight unterzeichnen. Danke

Rechtsstaat oder Bananenrepublik?

T.M. Gemäss Regierungsrat und Bundesgericht sind Fluglärmverteilung und Südstarts straight rechtswidrig. Trotzdem werden beide vom Bundesrat propagiert und sind Bestandteil des SIL.



Frau Bundesrätin, Sie sind gefordert. Wofür entscheiden Sie sich?

Hinter gerechter Fluglärmverteilung, Opfersymmetrie, Fluglärmsolidarität, Fairflug und weiteren wohlklingenden Worthülsen verbirgt sich nur eine Absicht - möglichst viel Fluglärm in den Süden abschieben. Den Behörden und Bürgerorganisationen im Westen, Osten und Norden ist dazu kein Mittel zu schade.

Zwei Volksabstimmungen, «Fairflug» und «Kein Neu- und Ausbau von Pisten» wurden vom Zürcher Stimmvolk mit klarer Mehrheit abgelehnt. Beide Vorlagen und insbesondere die Initiative «Fairflug» wollten eine Verlagerung der Flugbewegungen in den Süden.

Im Beleuchtenden Bericht zur Abstimmung hat der Regierungsrat festgehalten, dass die von der Initiative geforderte Verteilung des Fluglärms im Widerspruch zum geltenden Umweltschutzrecht stehe. Gemäss den umweltschutzrechtlichen Prinzipien sei danach zu trachten, die Zahl der Anwohner, die von Lärmeinwirkungen über den Immissionsgrenzwerten betroffen würden, möglichst klein zu halten. Demgegenüber verlange die Initiative eine Verteilung des Fluglärms und regelmässige Starts "nach Süden geradeaus". Sie führe somit zu einer erheblichen Zunahme der Belastung der Städte und Gemeinden im Süden des Flughafens, eines der am dichtest besiedelten Gebiete der Schweiz.

Das Verwaltungsgericht gelangte 2010 zur Ansicht, dem Beleuchtenden Bericht könnten **keine** unzutreffenden oder irreführenden Aussagen entnommen werden. Diese Ansicht stützt auch das Bundesgericht in seinem Urteil vom Dezember 2010. Südstarts straight und Fluglärmverteilung sind damit als rechtswidrig bestätigt.

Trotz dieser Tatsache versuchen Nationalräte und Behördenvertreter aus Nord und Ost weiterhin eine Fluglärmverteilung zu erwirken.

Auf welcher rechtlichen Basis propagiert der Bundesrat Südstarts straight und eine Fluglärmverteilung?

Warum macht das BAZL als Aufsichtsbehörde den Bundesrat nicht darauf aufmerksam, dass seine Ideen gegen geltendes Recht und ein Bundesgerichtsurteil verstossen?

Warum werden Südstarts straight im SIL aufgeführt, wenn sie Umweltschutzrecht missachten?

Wir erwarten vom Regierungsrat, dass er sich mit aller Vehemenz gegen die widerrechtlichen Südstarts straight einsetzt. Dass diese nur bei Nebel oder Bise eingesetzt würden, dürfte sich im Betrieb schon bald als Illusion erweisen.

Wir erwarten vom Regierungsrat ein kategorischen NEIN gegen jegliche Art von Südstarts straight - zum Schutze der Menschen und der Umwelt.

Schallschutzkonzept Süd

R.A. Mit Urteil vom 22. Dezember 2010 verpflichtete das Bundesgericht die Flughafen AG u.a. wörtlich zu folgendem: ... „um die von morgendlichen Südanflügen betroffenen Anwohner gegen Aufwachreaktionen zu schützen: Der Flughafen Zürich AG wird eine Frist von einem Jahr seit Zustellung des bundesgerichtlichen Urteils gesetzt, um ein Schallschutzkonzept beim BAZL einzureichen...

Wer nun glaubt, die Flughafen AG würde die Gelegenheit nutzen um unter Beweis zu stellen, dass die Anliegen der lärmgeplagten Bevölkerung ernst genommen werden und innert weniger Monate ein taugliches Konzept vorlegen, sieht sich arg enttäuscht:

Die einjährige Frist wird durch die Flughafen AG bis auf den letzten Tag ausgereizt. Das verlangte „Schutzkonzept für die Anwohner im Süden“ der Flughafen AG datiert vom 21.12.2011! Und was inhaltlich vorgelegt wird, ist das absolut Schäbigste, was sich die Flughafen AG leisten kann:

Die Verantwortlichen des Flughafens sind der Meinung, die Häuser in der Südschneise seien bereits genügend lärmisoliert, und es reiche aus, wenn der Flughafen in einer geografisch sehr eng gefassten Zone ausschliesslich für Schlafzimmer die Kosten von Bewegungsautomaten für Fenster übernehme.

Gegen das Schallschutzkonzept Süd wurden sehr zahlreiche Einsprachen beim BAZL eingereicht. Bis heute sind inzwischen wiederum bald zwei Jahre vergangen, ohne dass ein Entscheid vorliegt! Es geschieht nichts. Wer beim BAZL oder bei der Departementsvorsteherin nachfrägt, wird mit verträglichen Sätzen beruhigt.

Die neuen Vorstandsmitglieder

Reto Agustoni, Gockhausen

Meine erste, fluglärmkritische militante Handlung war vor mehr als 10 Jahren ein Forumsbeitrag im air-port-forum unter dem Titel: „Fluglärm ist ein Abfallprodukt“. Noch am selben Tag wurde dieser Satz in Talk-täglich von TeleZürich zitiert. Darüber bin ich heute noch stolz.

Seither sind aber abertausende Flugzeuge morgens früh und abends spät über unser Haus geheult. Es hat sich gezeigt, dass Fluglärm zu gesundheitlichen Problemen führt! Wir haben viel Geld in Lärmschutz investiert. Gegen die 40 % unserer Nachbarn sind wegen dem Fluglärm weggezogen...

Wir sind geblieben und wollen nicht resignieren. Der Kampf gegen die grössenwahnsinnige Flughafenlobby muss weitergehen!



Matthias Lanzendörfer, Maur



Obwohl ich vom Fluglärm nicht ganz so schwer betroffen bin, wie viele meiner Freunde und Bekannten, habe ich mich dennoch entschlossen, mich dagegen einzusetzen.

Es ist notwendig, dass der VFSN weiter besteht und auch weiter kämpft. Die Menschen haben das Recht auf Gesundheit, Sicherheit und Eigentum, selbst dann, wenn sie in einer vom Flughafen gewünschten Flugschneise leben. Das Leben unter einer Flugschneise macht jemand nicht automatisch zu einem Bürger 2. Klasse. Dass die Flughafenvertreter im

höchsten Masse unethisch handeln ist durchaus verständlich, schliesslich müssen sie ja die Gewinne und Share-Holder-Values optimieren, und sie werden daher auch nicht netter oder ehrlicher werden, solange man sie nicht dazu zwingt.

Ich bin daher gewillt, etwas mehr Ethik in das Flughafengeschäft einzubringen. Früher war der Flughafen noch für die Bevölkerung da, und nicht umgekehrt. Der Mensch, seine Sicherheit und Gesundheit muss heute wieder im Vordergrund stehen und nicht das Profitstreben einiger weniger.

Nicht vergessen - Petition gegen Südstarts straight unterzeichnen. Danke

Wichtige Termine:

Mahnwache:

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

- 7. Juli 2013
- 4. Aug. 2013
- 1. Sept. 2013
- 6. Okt. 2013
- 3. Nov. 2013



Info-Veranstaltungen: Südstart straight - die neue Hauptstartbahn

4. Juli, Maur, Loorensaal

Beginn 20 Uhr

28. August, Greifensee, Landensaal, Organisator HEV Dübendorf & Oberes Glattal

Details: www.vfsn.ch

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@vfsn.ch

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

Unterstützungskonto:
PC 87-313604-9 Herzlichen Dank.