

VFSN-Info Für eine vernünftige Flughafenpolitik

Editorial



Liebe Schneiserinnen und Schneiser

Lesen Sie, ...

..wie von Bundesebene aus versucht wird, die Lärmschutzverordnung aufzuweichen, so dass dicht besiedeltes Gebiet überflogen werden kann (rechts).

..wie der Flughafen und das BAZL die Ausführungen der Schutzmassnahmen zu verzögern versuchen und dabei vom Bundesverwaltungsgericht unterstützt werden. Die Kosten für Lärmschutzmassnahmen soll der Bürger tragen (Seite 2).

..wie wichtig der Umweltministerin Frau Doris Leuthard der Klimaschutz ist. Der hohe CO₂-Ausstoss des Flugverkehrs ist steuerfrei. Wird sie eine CO₂-Gebühr einführen?

..wie der Kantonsrat die Pistenverfügbarkeit reduziert mit der unwahren Begründung, eine Kapazitätssteigerung des Flughafens zu verhindern — aber gleichzeitig Businessjets nach Dübendorf auslagern will und so Platz macht für zusätzliche 30'000 Bewegungen von Grossraumflugzeugen (Seite 3).

Zum Schluss: Machen Sie mit! Kommen Sie an eine Mahnwache und an den Jahrestag und engagieren Sie sich aktiv für den VFSN.

Matthias Dutli
Präsident VFSN

SCHINDLUDEREI MIT DEM IMMISSIONSGRENZWERT

Der Beurteilungspegel für den Lärm des Verkehrs auf Flughäfen wird auf der Grundlage des energieäquivalenten Dauerschallpegels LEQ ermittelt. Nicht die Spitzenwerte des Lärms gelten, sondern ein Durchschnittswert über eine definierte Zeitdauer (LEQ).

Ab 6 Uhr früh gilt der 16 Stunden LEQ. Das bringt mit sich, dass intensiver Lärm von 6 bis 7 Uhr mit anschliessender Ruhe im 16-Stunden-Durchschnitt nicht ins Gewicht fällt, obwohl die Bevölkerung aus dem Schlaf gerissen wird.

Ab 22 Uhr erfolgt eine getrennte Berechnung pro Stunde - 1 Stunden LEQ. So genügen schon wenige Flugzeuge, um den Grenzwert zu überschreiten. Das führt dazu, dass der Flughafen unter der politisch vorgegebenen Prämisse einer Fluglärmverteilung ein wirtschaftliches Interesse hat, während der durch Deutschland verordneten Sperrzeit die Anflüge über den Süden in den morgendlichen Randstunden durchzuführen und keinesfalls abends nach 22 Uhr; denn durch die Anflüge ab 6 Uhr früh – d.h. innerhalb des 16 Stunden LEQ - entsteht keine markante Veränderung der offiziellen Lärmkurve. Somit wird dort geflogen, wo am meisten Menschen wohnen, weil diese Flüge nicht mit Kosten verbunden sind!

Worauf basiert diese so verhängnisvolle Logik? Umweltschutzgesetz und Lärmschutz-Verordnung sollen die Bevölkerung vor Lärmimmissionen schützen. Konkretisiert wird dieser Schutz u.a. durch lärmschutzrechtliche Vorgaben für die Ausscheidung oder Erschliessung von Bauzonen sowie für die Bewilligung neuer Gebäude: Dort, wo der Fluglärm den Immissionsgrenzwert überschreitet, kann nur noch beschränkt gebaut werden.

Also fliegt man nach 22 Uhr dort, wo die automatische Überschreitung des auf dem einstündigen LEQ. basierenden Immissionsgrenzwertes am wenigsten Bauverbote und Einschränkungen verursacht – d.h. über dünn besiedeltes Gebiet. Für den dicht besiedelten Süden verbleiben innerhalb der deutschen Sperrzeit somit einzig die frühen Randstunden, weil der 16 Std. LEQ. zu keiner Immissionsgrenzwertverletzung führt, und dies obwohl die morgendliche Lärmbelastung wesentlich gesundheitsschädigender ist als diejenige abends nach 22 Uhr!

Das ist der wirtschaftliche Hintergrund, weshalb der Südanflug morgens erfolgt und nicht etwa abends nach 22 Uhr.

Die Lärmschutzverordnung, welche ab 6 Uhr früh den 16 Stunden LEQ. implementiert, führt zum umweltrechtlich absurden Resultat, dass die gesundheitsschädlichen Folgen der Lärmimmissionen nicht minimalisiert, sondern maximalisiert werden: es wird aus wirtschaftlichen Zwängen zum schädlichsten Zeitabschnitt dort geflogen, wo es am meisten Menschen trifft!

Die Flughafenlobby und das Bundesamt für Zivilluftfahrt sind zudem sehr erfinderisch, wenn es darum geht, den Flugbetrieb zu Lasten der Bevölkerung auszuweiten und bestehende Lärmschutznormen inhaltlich auszuhöhlen: Unter dem irreführenden Titel „Flexibilisierung der raumplanerischen Vorsorge gegen Fluglärm“ versuchen sie neuerdings den Immissionsgrenzwert in der Zeitspanne zwischen 22 Uhr bis 24 Uhr aufzuheben: die Lärmschutzverordnung soll dahingehend geändert werden, dass dann die Planungs- und Immissionsgrenzwerte nicht mehr gelten sollen. Natürlich wird der ganze Vorgang möglichst verwirrend dargestellt, damit man nicht erkennen soll, worum es im Grunde geht: um eine Aushöhlung der Schutznormen zu Lasten der Bevölkerung und zu Gunsten einer Kapazitätserweiterung des Flugverkehrs.

Der VFSN hat gegen dieses Ansinnen mit Eingabe vom 30. Mai 2014 opponiert!

Reto Agustoni



SCHUTZKONZEPT SÜD — QUO VADIS?

Die Rechtslage wäre eigentlich klar: Das Bundesgesetz über den Umweltschutz aus dem Jahre 1983 verlangt in seinem Artikel 25 ausdrücklich, dass der Flughafen - vor Aufnahme eines neuen Flugregimes - dort wo die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden können, auf eigene Rechnung die vom Lärm betroffenen Gebäude durch Schallschutzfenster oder ähnliche bauliche Massnahmen schützen muss.

Da dieser gesetzlichen Auflage bei der überstürzten Einführung der Südanflüge nicht Genüge geleistet wurde, sah sich das Bundesgericht in seiner Entscheidung zum vorläufigen Betriebsreglement vom 22. Dezember 2010 veranlasst, wörtlich folgendes festzuhalten:

„Die Anwohner werden durch den geltenden 16-Stunden-Regel ungenügend vor Aufwachreaktionen geschützt Die Südanflüge begannen bereits im Oktober 2003. Es erscheint unzumutbar, Personen, die bereits seit sieben Jahren zwischen 06.00 und 07.00 Uhr morgens (auch an Wochenenden) durch Fluglärm geweckt werden, auf das definitive Betriebsreglement zu verströmen, das nach Schätzung der Flughafen Zürich AG erst in ca. 10 Jahren in Kraft treten wird.... „

Und weiter unten befinden die Bundesrichter folgendes:

„....um die von morgendlichen Südanflügen betroffenen Anwohner gegen Aufwachreaktionen zu schützen, wird der Flughafen Zürich AG 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 in Kürze 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“ konkretisiert sich in einem zweieinhalbseitigen Brief datierend vom 21.12.2011! Was inhaltlich vorgelegt wird, ist das absolut Schabigste, was man sich vorstellen kann:

Der Flughafen hat ein Jahr gebraucht um herauszufinden, dass die Häuser in der Südschneise bereits genügend lärmisoliert seien und es ausreiche, wenn in der geografisch sehr eng gefassten Zone der Dachziegelklammerung ausschließlich die Schlafzimmerfenster der lärmgeplagten Bürger auf Kosten des Flughafens mit Fensterschliessautomaten ausgestattet werden.

Obwohl das Bundesgericht die Angelegenheit ausdrücklich als dringend bezeichnet hat, braucht das Bundesamt für Zivilluftfahrt seinerseits 21 Monate um das zweieinhalbseitige Schreiben der Flughafen AG zu prüfen und als Konzept grundsätzlich gutzuheissen! Allerdings sollen die betroffenen Bürger die Wahl haben anstelle eines Fensterschliessmechanismus einen Schalldämmlüfter einbauen zu lassen. Für neue Fenster aufkommen muss der Flughafen nur in den äusserst seltenen Fällen, wo Schlafzimmer mit Fenstern ausgerüstet sind, welche eine Einfügungsdämmung von weniger als 25 dB(A) bei geschlossenem bzw. 15 dB(A) in gekipptem Zustand aufweisen.

Sodann hat die Flughafen AG innert zwei Jahren nach Rechtskraft der Verfügung ein ergänzendes Konzept vorzulegen, welches nicht auf dem Dachziegelklammersektor basiere, sondern akustische Kriterien zur Basis habe.

Gegen diese Verfügung haben die Städte Opfikon und Dübendorf, diverse Eigentümer und auch der VFSN Beschwerde eingelegt. Die Verfügung erwächst somit nicht in Rechtskraft und der Flughafen kann sich die Hände reiben, weil bis auf weiteres die zweijährige Frist für das zusätzliche Konzept nicht zu laufen beginnt!

Bereits im Einspracheverfahren beantragte das Bundesamt für Umweltschutz vorsorglich, dass auf Grund der Dringlichkeit des Anliegens allfälligen Beschwerden gegen eine Genehmigungsverfügung des BAZL die aufschiebende Wirkung zu entziehen sei. In den Beschwerden der Stadt Dübendorf und des VFSN wurde ebenfalls und mit aller Deutlichkeit verlangt und begründet, dass in Bezug auf den Einbau von Fensterschliessmechanismen und Schalldämmlüftern keine weitere Verzögerung mehr hingenommen werden könne.

Mit Entscheidung vom 22. April 2014 setzt sich die Instruktionsrichterin des Bundesverwaltungsgerichtes über diese Bedenken hinweg und weist die Anträge auf Entzug der aufschiebenden Wirkung und sofortige Umsetzung des Schutzkonzeptes Süd kurzerhand ab: da allenfalls auf Grund der Beschwerden mit weitergehenden Massnahmen zu rechnen sei, wären unnötige Doppelspurigkeiten mit Kosten verbunden und somit zu vermeiden. Es mache wenig Sinn jetzt schon (nach 10 Jahren!) Massnahmen zu ergreifen.

Der Flughafen und die Befürworter des unbegrenzten Flugverkehrs beim BAZL lachen sich ins Fäustchen. Alles ist erneut auf die lange Bank geschoben. Es kann weiterhin auf Zeit gespielt werden!

Reto Agustoni

EINE CO2-STEUER FÜR DEN FLUGVERKEHR?



In der Sendung vom 16. Juni war die Bundesrätin Doris Leuthard bei Roger Schawinski zu Gast.

Ein dringliches Thema, das sie besonders beschäftigte, sei die Klimaerwärmung, bekannte die Umweltministerin. Denn ihr Anliegen ist es, eine gute Ausgangsposition für spätere Generationen zu schaffen.

Um etwas zur Reduktion des CO₂-Ausstosses zu tun, gibt es eine konkrete Idee: Drei grünliberale Zürcher Kantonsräte schlagen eine CO₂-Steuer auf den Flugverkehr vor in Form einer Abgabe von 10 Franken pro Flug. Die Kantonsräte begründen ihre Umweltsteuer mit dem «enormen Ausstoss von CO₂ pro Flug». Vor allem Flüge in nahe liegende europäische Städte, zu denen es mit der Bahn Alternativen gäbe, seien aus Sicht der Umwelt problematisch. Der Flugverkehr profitiere von einer Steuerbefreiung, da keine Mehrwertsteuern oder eben CO₂-Abgaben gezahlt werden müssten. Das Verursacher-

prinzip müsse auch beim Flugverkehr angestrebt werden.

Matthias Dutli

AUF WESSEN SEITE STEHT DER KANTONS RAT?

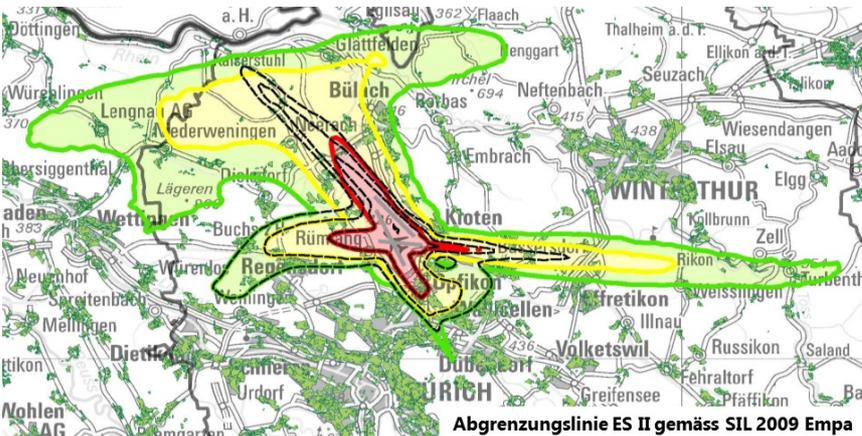
Ende März hat der Kantonsrat beschlossen, die Pistenverlängerung aus dem Richtplan zu kippen. Er hat sich damit über den Volkswillen hinweggesetzt - am 27.11.2011 haben sich fast 60 % der Stimmbürger dafür ausgesprochen, im Bedarfsfall über das Projekt Pistenverlängerung abstimmen zu können.

Möglich wurde das Abstimmungsresultat durch Abweichler im bürgerlichen Lager aus dem Osten und vor allen aus dem Norden. Dem Wachstum am Flughafen einen Riegel zu schieben war das offizielle Argument. Gegen dieses Ansinnen wäre eigentlich nichts einzuwenden. Obwohl - auch wenn wir es schon x-mal betont haben: Eine Pistenverlängerung erhöht die Kapazität des Flughafens nicht, die zuverlässige Verfügbarkeit der Piste aber steigt, was vor allem abends dringendst nötig ist. Ohne Pistenverlängerung finden, wie wir nur zu gut wissen, alle Anflüge, welche nicht im Osten landen können, über den Süden statt.

Das soll nach dem Willen der Kantonsräte auch so bleiben. Der Appell von Regierungsrat Stocker, es soll nicht jeder nur an sein Gärtlein denken, wurde nicht erhört.

Was in der Öffentlichkeit weit weniger Aufmerksamkeit erregt hat, waren zwei weitere Abstimmungen im Kantonsrat. So wurde eine Weiterführung des Flughafens Dübendorf als ziviler Flughafen (vor allem für Businessjets) beschlossen. Nicht weiter schlimm, 30'000 kleine, relative leise Flugzeuge zu begrenzten Zeiten? Ja, so wird es verkauft. Was verschwiegen wird: Das schafft Platz für 30'000 grosse und laute Flugzeuge in Zürich Kloten, also eine klare Wachstumssteigerung. Interessant, dass die bürgerlichen Kantonsräte, die aus Umwelt- und Bevölkerungsschutzgründen eine Pistenverlängerung ablehnten, hier keine Skrupel hatten, der Wachstumsmöglichkeit zuzustimmen.

Zudem haben die oben erwähnten Kantonsräte an einer dritten Abstimmung auch für „flexible Abgrenzungslinien“ gestimmt. Eine Abgrenzungslinie ist vereinfacht gesagt eine Linie um den Flughafen herum. Das Gebiet innerhalb dieser Linie darf stark belärmt werden, ausserhalb nicht. Abgrenzungslinien wurden eingeführt, um Rechtssicherheit zu schaffen, mit den Bestehenden wären z.B. Südabflüge nur in sehr geringem Ausmass möglich. Der Kantonsrat hat jetzt beschlossen, diese Abgrenzungslinien nicht definitiv im Richtplan zu verankern, sondern sie als „flexibel“ zu erklären, sie also de Facto abzuschaffen. Folge: Dem Wachstum des Flughafens Zürich wird damit Tür und Tor geöffnet. Wieder zeigten die bürgerlichen Kantonsräte keine moralischen Bedenken, dieser Wachstumsmöglichkeit zustimmen.



Wenn wir uns die Region rund um den Flughafen als grossen See mit einem enormen Abflussvolumen vorstellen, sieht die Situation jetzt wie folgt aus: Der Abfluss im Norden ist durch die DVO verstopft, der Abfluss im Osten durch eine zu kurze Piste, nur im Süden kann der Abfluss durch die flexiblen Abgrenzungslinien beliebig vergrössert werden. Die bürgerlichen Kantonsräte, wehren sich nicht so „tapfer“ gegen eine Pistenverlängerung, weil sie die Kapazität beschränken wollen. Nein, der Flughafen soll weiter wachsen, aber bitte ausschliesslich im Süden, im am dichtest besiedelten Gebiet der Schweiz. Dagegen wehren wir uns weiterhin!

Karsten Rohweder

11. JAHRESTAG SÜDANFLÜGE

Donnerstag, 30. Oktober 2014, 5:55 Uhr



Parkplätze sind beim Restaurant Rossweid vorhanden. Bei nasser Witterung gutes Schuhwerk nicht vergessen.

NUR FÜR UNSERE MITGLIEDER:

Diesen Teil gibt es ausschliesslich in der Printausgabe

MAHNMAL GOCKHAUSEN

Liebe Schneiserinnen, liebe Schneiser
Den 11. Jahrestag begehen wir am Standort des «Mahnmal Südschneise». Auch nach 11 Jahren ist unser Protest immer noch dringend notwendig. Auch nach 11 Jahren wird das Recht immer noch durch den Bundesrat und das BAZL gemäss den Wünschen der Aviatik-Industrie zurechtgebogen. Aber immer noch ist unser Widerstand ungebrochen. Als Gastredner wird Nationalrat und Stadtpräsident Lothar Ziörjen anwesend sein. Anschliessend sind Sie alle herzlich zum Frühstück im Restaurant Rossweid eingeladen. Gemeinsam sind wir stark, darum kommen Sie mit einem Nachbarn, Freund oder Bekannten an den Jahrestag resp. gewinnen diesen als Neumitglied.

WICHTIGE TERMINE:

MAHNWACHE

Jeden 1. Sonntag im Monat am Flughafen Check-in 2 10.00-11.00 Uhr



- 7. Sept 2014
- 5. Okt. 2014
- 2. Nov. 2014
- 7. Dez. 2014
- ~~4. Jan. 2015~~ fällt aus!
- 1. Feb 2015

GV VFSN

Montag, 16. März 2015

Zwicky-Fabrik

Wigartenstrasse 13,

8117 Fällanden

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme!

Details: www.vfsn.ch

Das Ziel des VFSN gemäss Statuten

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

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.