

VFSN-*info* Für eine vernünftige Flughafenpolitik

Editorial



Liebe Schneiserinnen und Schneiser

Bald ist das Jahr um. Unsere Plakat-Aktion gegen die Südstarts ist mit der Kundgebung zum 12. Jahrestag am Schwamendingerplatz in Zürich erfolgreich zu Ende gegangen.

Die Neuigkeiten in der Flughafenpolitik sind jeweils in den Ferien publik geworden, so dass viele von den Lesern nichts mitbekommen haben. Das hat uns dazu bewogen, etwas Wirbel zu machen. Ich bin sicher: das ist uns gelungen! Dass Frau Leuthard das Zepter in den Flughafenangelegenheiten nach Bern ziehen will, kommt im Kanton Zürich nicht gut an. Das ist aus den Reden der Politiker an der Jahrestagsveranstaltung deutlich geworden. Trotz den bereits verstrichenen 12 Jahren ist der Widerstand immer noch vorhanden und das Motto „wir geben nicht kleinlaut bei“ ist stärker den je .

Machen Sie mit! Kommen Sie an eine Mahnwache, an die GV und engagieren Sie sich aktiv für den VFSN. Wir kämpfen für die Einhaltung der Gesetze und die Sicherheit und Lebensqualität in unserer Region.

Matthias Dutli, Präsident

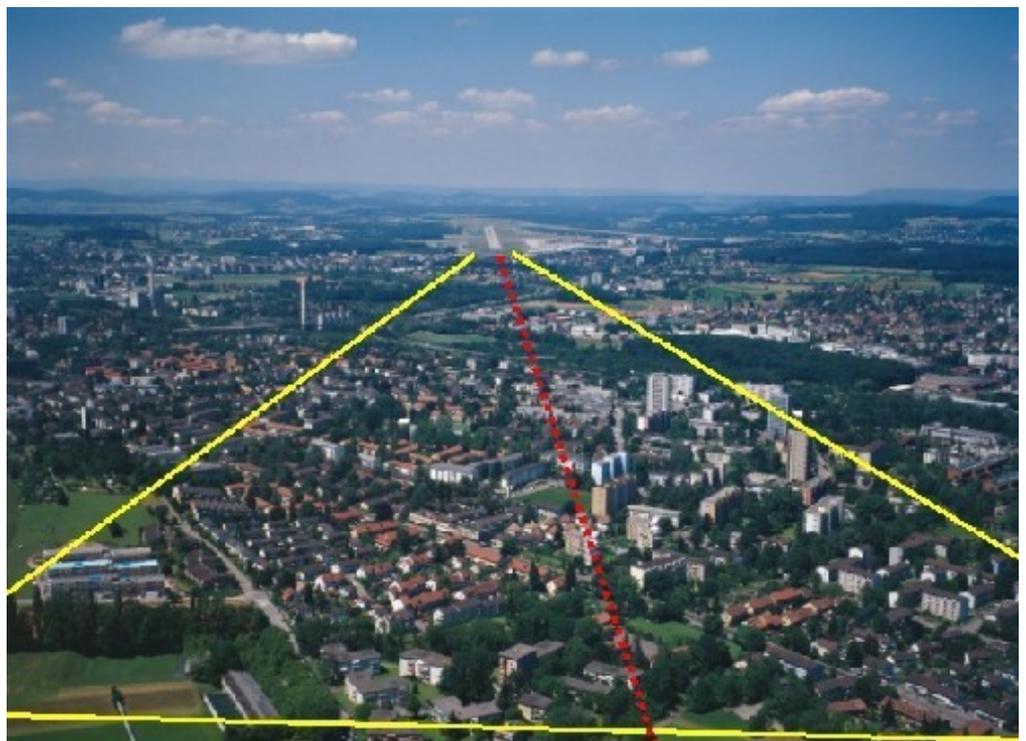
Verein Flugschneise Süd - NEIN

Es reicht: Zürich wehrt sich!

Rede von Matthias Dutli am 12. Jahrestag

Nach 12 Jahren Südüberflügen stehen wir heute vor einer brutalen Verschärfung der Situation. Nicht nur missachtet man das Volksanliegen auf Nachtruhe und Sicherheit im dichtest besiedelten Gebiet des Kantons Zürich, sondern droht offen damit, neben den Südlandungen früh morgens und spät nachts auch noch Starts über Mittag einzuführen.

Die Südstarts werden das menschenwürdige Leben im Süden der Stadt Zürich und in den Südgemeinden vernichten. Der Start über den Pfannenstiel ist ausserdem, wie wir von Tobias Mattle, Sprecher des Pilotenverbandes durch den Tages-Anzeiger erfahren haben, ein hohes Sicherheitsrisiko.



Der Bundesrat und das BAZL wollen die Zürcher Politiker entmündigen und das Verfahren an sich reissen. Unsere Sicherheit und Lebensqualität wollen sie verkaufen gegen einen internationalen Hub. Offenbar haben sie vergessen, dass an demselben grössenwahnsinnigen Plan vor ca. 10 Jahren die Swissair zugrunde gegangen ist.

Wir werden die systematische Zerstörung unserer Lebensqualität nicht ohne Widerstand hinnehmen. Politiker aus der Stadt Zürich, Dübendorf und den Greifensee-, Pfannenstiel- und Glatttalregionen müssen sich jetzt zusammentun und für unsere Rechte kämpfen.

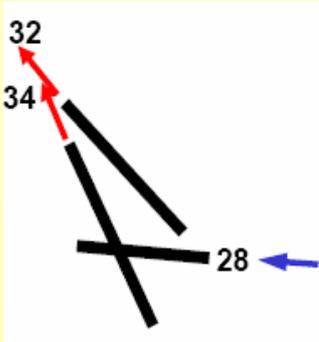
Wir danken Frau Regierungsrätin Carmen Walker Späh, dass sie sich offen für die Einhaltung der Gesetze ausspricht und somit gegen eine völlig unsinnige Verteilung der Flugrouten und auch gegen Südstarts geradeaus.

Auch wenn wir Zürcher einmal für den Flughafen gestimmt haben, müssen wir uns jetzt stark machen gegen einen Hub und vor allem für ein Flugkonzept, das keine Gesetze bricht. Eine solche Lösung gibt es! Mehr über diese erfahren Sie auf Seite 2.

Fliegen ohne Gesetze zu brechen ist möglich

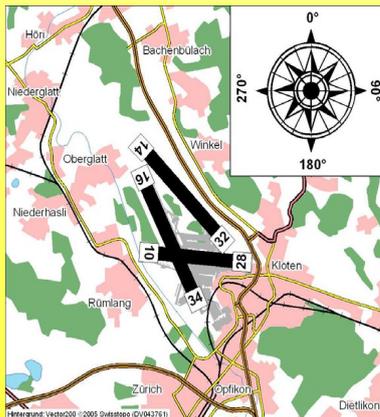
Lösung Ostkonzept

Landungen von Osten (Piste 28), Starts Richtung Norden (Piste 32 und 34)



Pistensystem am Flughafen Zürich

Der Flughafen Zürich verfügt über drei Pisten, die für Starts und Landungen genutzt werden. Jede Piste hat somit zwei Nummern. Die Nummern stellen die Himmelsrichtung auf dem Kompass dar, ohne die Ziffer Null. Massgebend ist die Bewegungsrichtung. Piste 28 zeigt somit in Richtung 280°, die Piste 10 entgegengesetzt in Richtung 100°. Piste 16/34 zeigt einerseits in Richtung 160°, umgekehrt in Richtung 340°.



Die Längen der Pisten:

Piste 10/28: 2500 m

Piste 16/34: 3700 m

Piste 14/32: 3300 m

Südanflüge und neu geplante Südstarts geradeaus sind nach gültigem Gesetz nicht erlaubt. Der Bund versucht nun, das Gesetz anzupassen, statt eine bereits mögliche Lösung umzusetzen.

Die Lösung ist eine Verlängerung der Ost-Piste 28. Dadurch kann man in den Norden starten und von Osten her landen. Dieses System hat viele Vorteile:

- ⇒ Es ist kreuzungsfrei und keine Wechsel der Anflugrichtung wegen zu kurzer oder nasser Piste 28 mehr notwendig
- ⇒ Es verschafft uns weitgehende Unabhängigkeit von Deutschland
- ⇒ Anders als im Süden gibt es im Norden und Osten Möglichkeiten für Notlandungen in nicht bebautem Gebiet – so berücksichtigen diese Routen nicht nur die Sicherheit der Fluggäste, sondern auch die der Menschen, die in der Flugschneise wohnen
- ⇒ Die Piloten müssen nicht mehr über einen 860m hohen Hügel – so hoch ist der Pfannenstiel – anfliegen oder sogar starten
- ⇒ Es werden weniger Menschen geschädigt und so müssen auch weniger entschädigt werden

Wir fordern:

...dass die obige Lösung favorisiert wird und die Diskussion über Südstarts geradeaus und eine Ausweitung des Flughafens Dübendorf eingestellt wird und ...

...dass die von Überflügen gepeinigten Menschen - egal wo - fair entschädigt werden.

Scheinargumente: Die richtigen Antworten

Stellungnahme des VFSN zu aktuell in den Medien gehandelten Argumenten für Südstarts geradeaus und Benützung des Flughafens Dübendorf:

Der Südstart straight solle aus Sicherheitsgründen eingeführt werden.

Falsch! Die vom BAZL immer wieder zitierte Sicherheitsstudie berücksichtigt nur die Situation in der Luft ohne auftretende Probleme und will den Südstart geradeaus, weil er kreuzungsfreies Fliegen ermöglichen würde – was auch anders möglich wäre, siehe oben.

Bei Problemen beim Start gäbe es für ein Flugzeug im Süden keine Stelle, wo es notlanden könnte. Tobias Mattle, Sprecher des Pilotenverbandes Aeropers und First Officer im A340-Cockpit der Swiss sagt zudem im TA vom 13.10.: „Erhöhungen wie der Pfannenstiel sind bei Take-off-Problemen ein Risiko, vor allen Dingen bei schlechter Sicht.“ Dennoch möchte das BAZL ausgerechnet Südstarts bei Nebel einführen. Geht es da wirklich um unsere Sicherheit?

Skyguide, Bundesrat und BAZL reden von drohenden Kapazitätsengpässen.

Falsch! Die Zahl der Flugbewegungen ist seit 10 Jahren rückläufig!

Maximum im Jahr 2000 mit 320'000 Flugbewegungen. Dieser Wachstumswahn leitete das Ende der Swissair ein. Seit 2005 pendeln die Flugbewegungen zwischen 260'000 und 275'000. Die Prognose der deutschen Firma Intraplan für 2015 mit 320'000 wird bei weitem nicht erreicht. Zurzeit erwartet man auf Ende Jahr eine Zahl um 270'000. Das sind 50'000 weniger als im 2000 und somit droht kein Kapazitätsengpass!

Wir brauchen Direktflüge. Zürich braucht einen Hub, um ein Tor zur Welt zu sein.

Falsch! Der VFSN anerkennt, dass Direktflüge gewährleistet werden sollten.

2014 wurden aus Kloten rund 200 Destinationen in 67 Ländern angefliegen.

Das genügt. Es braucht nicht noch mehr Direktflüge, die vorwiegend von Umsteigern benutzt werden, welche mit Dumpingpreisen nach Zürich gelockt werden. Die meisten Schweizer wählen eher zahlbare als direkte Flüge.

Der Flughafen sei ein wichtiger Wirtschaftsmotor.

Falsch! Der VFSN hat die Zahlen nach dem Grounding der Swissair geprüft. Das Grounding hatte auf die Zahlen von Arbeitslosen, Beschäftigten und Bruttosozialprodukt keinerlei Einfluss. Somit steht fest: Der Flughafen ist kein unverzichtbarer Wirtschaftsmotor für die Schweiz. Es ist umgekehrt: Geht es der Wirtschaft gut, geht es auch dem Flughafen gut.

Der Lärm sollte gerecht verteilt werden.

Falsch! Mit demselben Zynismus könnte man den Strassenverkehr von den Autobahnen auf Gässchen und Quartierstrassen leiten. Wer fair sein will, wird nie versuchen, Lärm und Gefahren „gerecht“ zu verteilen, sondern kanalisiert sie wo nicht vermeidbar, um möglichst wenig Menschen zu gefährden.

12. Jahrestag: Kundgebung in Schwamendingen



Am 30.10.2015 trafen sich die Schneiser in Schwamendingen zur Kundgebung gegen die Südanflüge und die geplanten Südstarts.

Zehn Redner aus Schwamendingen und umliegenden Gemeinden bestätigten mit klaren Worten ihre Unterstützung für die Betroffenen im Süden.

„Schwamendingen hat schon genug Lasten zu tragen.“

Zitat aus Brief von Corine Mauch

„Wir wehren uns gegen Südstarts, weil es keinen einzigen zwingenden Grund für sie gibt.“ *Jürg Eberhard Gemeindepräsident FDP Zumikon*

„Wir erwarten nun „Action“ bei den verantwortlichen Stellen. Genug ist genug.“

Reto Vogelbacher, Gemeinderat CVP Schwamendingen

„Südstarts werden eine Einschränkung in der Wohnqualität und Sicherheit geben. Es ist paradox: einerseits Lärmberuhigung im Strassenverkehr mit Tempo 30 und oben die Flieger.“ *Roger Tognella Gemeinderat FDP Schwamdingen*

„Die Südanflüge wurden im Notrecht eingeführt – also einem Recht, das für eine Notlage geschaffen wurde – und das wird jetzt missbraucht von einem überforderten Bundesrat, der nicht in der Lage ist, eine gute Lösung zu finden.“

Markus Ernst Gemeindepräsident FDP Küssnacht

„Ich wage nicht zu spekulieren, was geschehen wäre, wenn wir uns nicht gewehrt hätten.“ *Lothar Ziörjen Präsident Fluglärmforum Süd / Stadtpräsident Dübendorf*

Zwei kurze Filme (2,5 resp. 6 Min) von Quartier TV über die Kundgebung finden Sie auf www.youtube.com (Suche nach Flugschneise Kundgebung)



Heinz Schatt, (li) und Reto Vogelbacher, (re) aus Schwamendingen



Urs Bobst, Initiant Mahnmal



Maya Burri, Schwamendingen



Lothar Ziörjen, Dübendorf



Jürg Eberhard, Zumikon



Markus Ernst, Küssnacht



Rolf Rufer, Fällanden



Roger Tognella, Schwamendingen



Birgit Tognella, Schwamendingen

Auszüge aus unserer Stellungnahme, erschienen in der NZZ vom 16.10.2015:

...Im Flugverkehr sind Fragen der Sicherheit und des Umgangs mit dem Fluglärm für die Bevölkerung am Boden von grosser Relevanz: Je weniger Menschen in Flugschneisen leben, desto weniger wären im Falle eines Unfalls betroffen beziehungsweise sind der Lärmbelastung ausgesetzt. Ein Vergleich der von Flugbewegungen betroffenen Regionen zeigt: Auf jede Person nördlich des Flughafens Zürich kommen 3 im Westen, 8 im Osten und sogar 18 im Süden. Ein weiterer Ausbau des Flughafens bedeutet ein höheres Sicherheitsrisiko und noch mehr Lärm für noch mehr Menschen...

...Der Flughafen Zürich argumentiert, nur mit einem grossen Anteil an Umsteigepassagieren könne er eine Hub-Funktion erfüllen. Doch der Flughafen Zürich ist bereits heute interkontinental überproportional gut angebunden im Vergleich zu den grossen europäischen Flughäfen und deren um ein vielfach höheres Einzugsgebiet. Bereits heute werden rund 200 Destinationen in 67 Ländern angefliegen...

...Schon seit Jahren operieren die Befürworter eines Ausbaus mit falschen Wachstumswahlen, um die Forderungen zu Ausbauten und neuen Flugrouten zu untermauern. Vergleicht man die Zahlen der Befürworter hingegen mit den Zahlen von 2000, so wird dreierlei klar: Erstens hatten wir bereits 2000 eine Spitze wie nun für 2020 prognostiziert. Zweitens bleibt dank grösseren Flugzeugen Raum, um auf die gestiegene Nachfrage zu reagieren. Drittens ist 2030 noch weit entfernt; eine Prognose über die wirtschaftlichen Verhältnisse, die wir dann haben werden, scheint sehr gewagt.

Wachstum kann auch anders erreicht werden. Im Vergleich zu 2000 konnten 2014 mit 20 Prozent weniger Bewegungen 3 Millionen Passagiere mehr befördert werden. Dies, weil die Flugzeuge besser ausgelastet waren und so mehr Passagiere aufnahmen. Die geplante Beschaffung neuer Flugzeuge der Swiss geht in diese Richtung: Sie will kleinere Maschinen durch grössere ersetzen. Das bedeutet mehr Passagiere, aber nicht mehr Flugbewegungen. *Den vollständigen Artikel finden Sie auf www.vfsn.ch*

NUR FÜR UNSERE MITGLIEDER:

Diesen Teil gibt es ausschliesslich in der Printausgabe

WICHTIGE TERMINE:

MAHNWACHE

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



- 6. Dez. 2015
- ~~3. Jan. 2016~~ fällt aus
- 7. Feb 2016
- 6. März 2016
- 3. April 2016

GV VFSN

Montag, 21. März 2016

Zwicky-Fabrik

Wigartenstrasse 13,

8117 Fällanden

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme!

Details: www.vfsn.ch

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!