

Editorial



Liebe Schneiserinnen und Schneiser

Mit der Schaffung der Position eines Geschäftsführers wurde beim VFSN der Grundstein gelegt neue Leute für die Vorstandsarbeit motivieren zu können. An der GV vom 26.3.2018 konnte der Vorstand auf sechs Personen verdoppelt werden. Es ist ein Glücksfall, dass Matthias Dutli nur das Amt als Präsident niedergelegt hat, sein Wissen und Handeln aber nach wie vor als Vorstandsmitglied einbringen wird. Darüber sind wir alle sehr froh. Ich danke an dieser Stelle für das in mich, meine Vorstandskollegin und Vorstandskollegen gesetzte Vertrauen.

Eine unserer ersten Amtshandlungen ist ein moderierter Workshop zu den Zielen des VFSN sowie der Strategie und Umsetzung derselben, siehe Seite 8

Die Tatsache, dass es in der Schweiz diverse Regionen gibt, welche mit Veränderungen der Flugrouten konfrontiert sind mag Zufall sein oder nicht. Auf jeden Fall war es für uns Anlass das Thema näher zu betrachten. Festgestellt haben wir, dass Wünsche, Ängste, Bedürfnisse und Rechtsansprüche der betroffenen Bevölkerung vom BAZL völlig ignoriert werden. Aus diesem Grund haben wir den hier publizierten offenen Brief verfasst.

Danke für Ihr Interesse und Ihre Unterstützung des

Verein Flugschneise Süd – NEIN

Edi Rosenstein, Präsident

OFFENER BRIEF ANS BUNDESAMT FÜR ZIVILLUFTFAHRT

Rauer Gegenwind für Fluglärmgegner im ganzen Land

Egal, ob in Basel, Bern oder Zürich - umstrittene Anflugrouten werden hart bekämpft. Die Gegner setzen sich vehement dafür ein, dass der Fluglärm über Wohngebieten nicht noch mehr zunimmt. Das findet viel Gehör in der Bevölkerung, aber nicht bei Ihnen, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL). Sie stellen sich taub, obwohl der Lärm ohrenbetäubend ist. Was ist es, das die nationale Flugbehörde dermassen auf stur schalten lässt? Geht es um Sicherheitsfragen oder spielen innen- und aussenpolitische Argumente eine zentrale Rolle? Oder sind es letztlich nur Ausreden, damit die Flughäfen schwarze Zahlen schreiben können? Eines ist klar: Beim Stichwort Anflug blinken die Warnlampen, und das nicht nur auf dem Rollfeld, sondern vor allem in den Köpfen der Bevölkerung. Ob in Zürich, Basel oder Bern - das Thema Anflug beschäftigt viele Menschen in der Nähe von Flughäfen. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um einen Hub wie Kloten oder einen kleineren Flughafen handelt. Eines fällt überall auf: Die Flughafenbetreiber drängen mit Unterstützung der nationalen Flugbehörde auf mehr Kapazität. Dabei sind die Gegenargumente überall ähnlich und die Gegner zahlreich. Es geht um die Gesundheit der lärmgeplagten Bevölkerung. Ein Blick nach Basel zeigt: Auf dem Euro-Airport Basel-Mülhausen hat im Jahr 2017 der Anteil der umstrittenen Südanflüge die kritische Zehn-Prozent-Marke überschritten. Seit 2007 führen diese über dicht besiedeltes Gebiet.

Dagegen wehren sich seither die betroffenen Schweizer Gemeinden. Der Flughafen Basel verkündete am 24.4.2018 man wolle bis Ende 2019 die Anzahl Starts zwischen 23 und 24 Uhr halbieren. Dass hiermit jedoch das Niveau von 2014

avisiert wird wurde geflissentlich verschwiegen. Obwohl der Südanflug dann benützt werden darf, wenn der Rückenwind eine bestimmte Stärke erreicht, muss vermutet werden, dass die Südpiste vermehrt auch sonst als valable Option angesehen wird. Angesichts der wirtschaftlichen Interessen der Flughafenbetreiber ist das zwar nachvollziehbar. Leidtragend ist aber immer die Bevölkerung.

Auch in der Region Bern regt sich seit Jahren Widerstand gegen den Südanflug auf Belpmoos. Nach der öffentlichen Ausschreibung der Südpiste wurden zahlreiche Einsprachen gegen das Projekt erhoben. Das BAZL hat den Südanflug letztlich doch bewilligt, entgegen aller Widerstände der Bevölkerung

Fortsetzung auf Seite 2



Fortsetzung des offenen Briefes ans BAZL von Seite 1

... Seit Jahren setzt sich der Flughafen für seinen Südanflug ein und genau so lange kämpfen hunderte von Einzelpersonen, Organisationen und Gemeinden dagegen. So hat zum Beispiel der Gemeinderat von Münsingen im Kanton Bern beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde eingereicht. Mehr als 300 Einsprachen gingen gegen die Pläne des Flughafens Bern-Belp ein. Dem BAZL waren all diese Reaktionen aus der Bevölkerung gleichgültig; Sie haben nie darauf reagiert. Unter den Kritikern des Südanflugs in Bern befinden sich aber nicht nur Lärmgegner. Die Kritik kommt auch von unerwarteter Seite. Sogar flugsportbegeisterte Kreise sind von der unnachgiebigen und nicht nachvollziehbaren Haltung des BAZL entrüstet. So wehren sich diverse Berner Sport- und Aviatikverbände gegen die Südanflüge. Sie wären von neuen Einschränkungen im Luftraum betroffen. Wird beim Flughafen Bern-Belp der Südanflug eingeführt, betrifft dies zum Beispiel auch die Gleitschirmflieger. Auch sie fühlen sich von Ihnen und von den Flughafenbetreibern übergangen. Den Südanflug bezeichnete kürzlich ein engagierter Gleitschirmpilot als «Schlag ins Gesicht» der Gleitschirmpiloten, die sich stets kompromissbereit gezeigt hätten.

— Wenn sogar Gemeinden und flugaffine Kreise im Dialog mit Ihnen Schiffbruch erleiden und an Ihrer Transparenz zweifeln, ist es erlaubt, weitere kritische Fragen aufzuwerfen.

In Zürich muss die Bevölkerung seit 14 Jahren Südanflüge ertragen, nachdem vor fast 20 Jahren ein Staatsvertrag mit Deutschland scheiterte. Auch in Basel spielen internationale Abkommen bei der Flugroutenbestimmung eine Rolle. Doch sowohl in Basel wie auch in Bern werden alle Gegenstimmen mit dem Totschlagargument der Flugsicherheit zum Schweigen gebracht. Das versuchte auch der Flughafen Kloten, doch diese Argumente wurden überzeugend widerlegt. Dabei scheint es auf der Hand zu liegen, dass manche Entscheidungen

auf wirtschaftlichen Überlegungen basierten; jenen der Flughafenbetreiber oder auch – was es nicht besser macht – jenen der Kantone oder des Bundes. Man stellt die wirtschaftlichen Interessen über jene der lärmgeplagten Bevölkerung. Alle Schweizer Flughäfen sind seit ihrer Eröffnung sicher, sonst dürften sie nicht betrieben werden. Man fragt sich wessen Interessen das BAZL vertritt. BR Doris Leuthard, welche auch für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation zuständig ist, betont bei jeder sich bietenden Gelegenheit wie wichtig ihr die Anliegen der Bevölkerung sind. Bei diesem Dossier findet sie aber offensichtlich nur Gehör für die Vertreter der Flughäfen und im Falle von Zürich für die deutsche Swiss. Vielleicht will sie aber auch ihren Heimatkanton Aargau schützen, sonst hätte sie sich für den leicht realisierbaren gekröpften Nordanflug eingesetzt. Auch das Bundesamt für Umwelt scheint sich nicht für die Gesundheit der Bewohner zu interessieren. Eine von ihrem Departement vor Jahren in Auftrag gegebene Gesundheitsstudie wurde bis heute nicht veröffentlicht, obschon sie mit Steuergeldern finanziert wurde. Nötig wären mutige und wegweisende Entscheide wie die Limitierung der Flugbewegungen, eine Besteuerung des Kerosins und lenkungswirksame Flughafenengebühren für Flugzeuge und Passagiere, so wie dies umverkehR & Klug und 16 weitere Organisationen in ihrem offenen Brief vom 9.4.2018 an BR Leuthard gefordert haben.

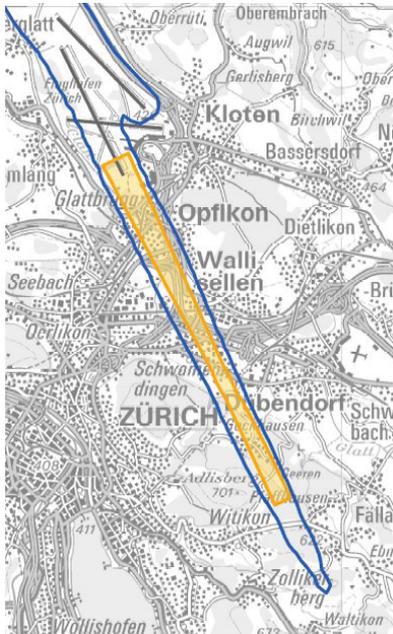
Mit freundlichen Grüßen

Verein Flugschneise Süd—NEIN

5. Juni 2018

Wir setzen uns ein für ein Schutzkonzept, das diesen Namen verdient

Das Bundesgericht hat im Urteil vom Dezember 2010 vom Flughafen Zürich verlangt, dass er ein Schutzkonzept erstellt um die vom Südanflug betroffenen Menschen vor dem Aufwachen zu schützen. Frist war Dezember 2011. Fakt ist, dass die Menschen bis heute nicht geschützt sind.



Der Flughafen hat das „Schutz-Konzept“ im Dezember 2011 dem BAZL vorgelegt. Vorgeschlagen wurden «Fenstermötörchen» für die Schlafräume. Diese schliessen das Fenster kurz bevor es mit den Landeanflügen los geht. Obwohl Tausende jeden Morgen erwachen, wollte der Flughafen diese nur für die Region bis Gockhausen installieren. Alle Bewohner weiter südlich sollten leer ausgehen. Erst fast 3 Jahre nach dem Bundesgerichtsurteil hat das BAZL dieses dringende Schutzkonzept mit Auflagen genehmigt. Das war kaum im Sinne des Bundesgerichts.

Dübendorf, Opfikon und der VFSN erhoben dagegen Einsprache, da das Konzept keinen richtigen Schutz darstellte. Nach langem Schriftverkehr bis im Juni 2015 entschied das Bundesverwaltungsgericht endlich im Oktober 2015. Das sind **58 Monate nach dem Bundesgerichtsentscheid! Unsere Beschwerde wurde teilweise gutgeheissen** und es wurde eine verbindliche Frist von 2 Jahren für die Umsetzung der Massnahmen festgelegt. Zudem wurde der Flughafen verpflichtet ein erweitertes Konzept vorzulegen, welches deutlich mehr Menschen schützen soll.

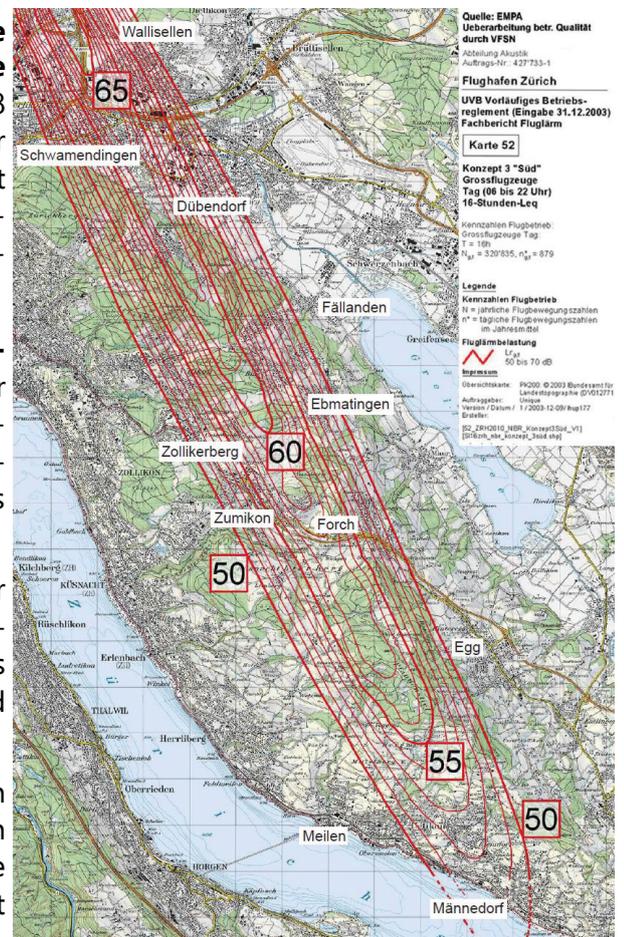
Im 2017 hat der Flughafen die Erweiterung dieses erweiterte

Schutzkonzept dem BAZL vorgelegt. Im Januar und Februar 2018 wurde es endlich öffentlich aufgelegt. Der obere Plan zeigt, dass der bestehende Schutzkorridor (gelbe Fläche) nur minimal ausgedehnt wurde (blaue Linie). Der Flughafen will den Schutz vor dem Aufwachen nur knapp bis Zollikoberberg ausweiten, weil er die Schutzmassnahmen bezahlen muss.

Der VFSN und die Stiftung gegen den Fluglärm haben im Februar 2018 Einsprache erhoben, weil nach wie vor ein grosser Teil der Bevölkerung nicht genügend geschützt wird, obwohl der vom Bundesgericht geforderte Schutz problemlos möglich wäre. Der Schutzbereich müsste allerdings bis Männedorf ausgedehnt werden, was jedoch für den Flughafen mit Mehrkosten verbunden wäre.

Im unteren Bild zeigen die roten Linien die Lärmberechnungen der Empa für Südanflüge, die im Jahr 2003 gemacht wurden. Die äussersten Linien zeigen die Lärmbelastung mit 50 Dezibel. Gemäss dieser Berechnung müsste der Schutzkorridor viel breiter sein und somit bis Männedorf gehen, **siehe Lärmwerttabelle auf Seite 8.**

Mit unserer Einsprache und wohl auch noch weiteren notwendigen rechtlichen Schritten wehren wir uns für die betroffenen Menschen und Mitglieder. Wir fordern, dass der vom Bundesgericht verlangte Schutz der Menschen vom Flughafen endlich und rasch umgesetzt wird.



Mit Ihrer Unterstützung des VFSN ermöglichen Sie, dass wir diese Rechtsverfahren durchführen können und unserem Vereinsziel näher kommen. Danke!

Die Einsprache ziehen wir natürlich sofort zurück, sobald keine Südanflüge mehr stattfinden.

Für Sicherheit und Lebensqualität in unserer Region



Worüber sprechen wir eigentlich? Glossar und Erklärungen der Abkürzungen

ADS	(Automatic Dependent Surveillance) Bordseitiges Ortungsverfahren, das zur Zeit für Europa erprobt wird: Die Flugzeuge übermitteln kontinuierlich ihre eigene Position über Satellit an Bodenstationen zur Darstellung der Luftlage
AMIKI	Warteraum bei Weinfelden (TG)
AW ES II	Alarmwert für die Empfindlichkeitsstufe II (Wohnzonen und Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen): 65 dB(A) für den Tag (6–22 Uhr) 65 dB(A) für die erste Nachtstunde (22–23 Uhr) 60 dB(A) für die zweite (23–24 Uhr) und letzte (5–6 Uhr) Nachtstunde
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAZL	(Bundesamt für Zivilluftfahrt) Rechtliche Aufsichtsbehörde über die Luftfahrt. Untersteht dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Betriebs-element	Betriebselement bezeichnet eine einzelne An- oder Abflugroute mit dazugehöriger Infrastruktur (Piste, Rollwege etc.)
Betriebs-variante	Betriebsvariante ist eine Kombination von mehreren Flugbetriebskonzepten, um den Flughafen während des ganzen Jahres bei wechselnden Wind- und Sichtverhältnissen und unter Berücksichtigung von politischen Restriktionen (z. B. DVO) zu betreiben
dB(A)	Dezibel. Lärmesseinheit
DVO	Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung des deutschen Luftfahrt-Bundesamtes, das die deutschen An- und Abflugbeschränkungen für den Flughafen Zürich regelt. Zurzeit gilt die 220. Durchführungsverordnung vom 10. März 2005
Erweiterte Linkskurve	Die Startroute ab Piste 16 nach Westen wird Richtung Osten und in einer erweiterten Linkskurve zurück über den Flughafen geführt
Flugbetriebs-konzept	Flugbetriebskonzept bezeichnet einen stabilen Betriebszustand des Flughafens mit Starts und Landungen bei bestimmten meteorologischen Bedingungen z. B. Nordkonzept mit Landungen von Norden und Starts nach Osten und Süden
Fluglärm-forum Süd	Das Fluglärmforum Süd ist die Plattform der Gemeinden und Städte im Süden des Flughafens Zürich als Behördenorganisation. Es vertritt rund 300'000 Menschen in den Kantonen Zürich, St. Gallen und Schwyz, die alle von den Südanflügen betroffen sind. www.fluglaermforum.ch
FVL	(FlugverkehrsleiterIn) Auch Air Traffic Controller oder Fluglotse genannt. Überwacht und leitet alle in seinem Zuständigkeitsbereich verkehrenden Flugzeuge vom Start bis zur Landung
GIPOL	Warteraum bei Frick (AG)
GNA	Gekröpfter Nordanflug
IFR	(Instrument Flight Rules) Flüge nach Instrumentenregeln finden im kontrollierten Luftraum statt und beanspruchen die Dienste der Flugsicherung für den sicheren und effizienten Ablauf der Flüge

IGW ES II	Immissionsgrenzwert für die Empfindlichkeitsstufe II (Wohnzonen und Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen): 60 dB(A) für den Tag (6–22 Uhr) 55 dB(A) für die erste Nachtstunde (22–23 Uhr) 50 dB(A) für die zweite (23–24 Uhr) und letzte (5–6 Uhr) Nachtstunde
ILS	Instrumentenlandesystem. Ermöglicht auch bei schlechtesten Sichtverhältnissen die sichere Landung
Info-Forum	Jährliches Informationstreffen welches die Kantonal Volkswirtschaftsdirektion organisieren muss um den Austausch mit den Betroffenen zu pflegen
KLUG	Die Koalition Luftverkehr Umwelt + Gesundheit (KLUG) setzt sich für eine Reduktion der schädlichen Emissionen des Luftverkehrs ein. www.flugemissionen.ch/klug/
Lägern	Radaranlage der skyguide auf der Lägern (866 m ü. M.) in der Region Baden erfasst die Verkehrslage im östlichen Luftraum der Schweiz
LSV	Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986
LUPO	Bericht des Bundesrats über die Luftfahrtpolitik der Schweiz vom 10. Dezember 2004.
MLS	(Microwave Landing System, Mikrowellenlandesystem) Im Mikrowellenbereich arbeitendes Navigationssystem für den Landeanflug. Wird in den nächsten Jahren parallel zu den bestehenden ILS installiert und später deren Aufgabe als Blindlandesystem übernehmen
NAPEF	Warteraum beim Napf
Nordanflug-konzept	Landungen von Norden auf Pisten 14 + 16, Starts Richtung Westen und Süden auf Pisten 28 und 16, bei Bise Richtung Ostenauf Piste 10
Ostanflug-konzept	Landungen von Osten auf Piste 28, Starts Richtung Norden auf Pisten 32 + 32
Piste 10-28	Auch «Westpiste» genannt, 2500 m lang. Verläuft West-Ost
Piste 14-32	Auch «V-Piste» genannt, 3300 m lang. Verläuft Nordwest-Südost
Piste 16-34	Auch «Blindlandepiste» genannt, 700 m lang. Verläuft Nord-Süd
Pisten-nummerierung	Die Pistennummern sind die ersten zwei Stellen der geographischen Zielrichtung der Piste (14 = 140°)
PW ES II	Planungswert für die Empfindlichkeitsstufe II (Wohnzonen und Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen): 57 dB(A) für den Tag (6–22 Uhr) 50 dB(A) für die erste Nachtstunde (22–23 Uhr) 47 dB(A) für die zweite (23–24 Uhr) und letzte (5–6 Uhr) Nachtstunde
Richtplan	Mit dem Richtplan koordiniert der Kanton Zürich die raumwirksamen Tätigkeiten und bestimmt in den Grundzügen, wie sich sein Gebiet räumlich entwickeln soll. Der Richtplan ist Führungs- und Koordinationsinstrument für die gesamtkantonale räumliche Entwicklung. Er ist für Behörden verbindlich.
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979
RPV	Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000
SANTIS	Warteraum beim Säntis

SIL	Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt. Raumplanerisches Instrument des Bundes gemäss RPG Artikel 13
Single European Sky	Ein von der Europäischen Kommission ausgearbeitetes Konzept zur radikalen Neustrukturierung des Europäischen Luftraums und der Flugsicherungsinstitutionen
skyguide	Schweizerische Aktiengesellschaft für zivile und militärische Flugsicherung. Leitet und überwacht den Flugverkehr im schweizerischen und im zugewiesenen ausländischen Luftraum auf den Flughäfen Zürich, Genf, Bern-Belp und Lugano-Agno sowie auf Militärflugplätzen. Skyguide hat auch die Aufsicht über die Flugsicherungsdienste von verschiedenen regionalen Flughäfen
Slot	(Zeitfenster) Zugeteilte Zeit, in welcher ein Ab- oder Anflug ausgeführt oder ein Fixpunkt überflogen werden muss. Die Slot-Zuteilung ist ein Instrument, um den Verkehrsfluss zu steuern und die Pünktlichkeit zu erhöhen
Stiftung gegen Fluglärm	Die gemeinnützige Stiftung gegen den Fluglärm wurde im Jahr 2000 mit dem Ziel gegründet, die Bevölkerung vor gesundheitsschädlichen Immissionen des Flugbetriebs zu schützen. www.stiftungfluglaerm.ch
Südanflugkonzept	Landungen von Süden auf Piste 34, Starts Richtung Norden und Westen auf den Pisten 32, 34 + 28
Südstarts straight	Startroute ab Piste 16 geradeaus in Richtung Süd
Unique Zurich Airport	(Flughafen Zürich-Kloten) Grösster interkontinentaler Flughafen der Schweiz und europäische Drehscheibe (Hub). Die Flugverkehrsleitung wird von skyguide durchgeführt. Unique heisst die Betreibergesellschaft des Flughafens
USG	Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983
vBR	Vorläufiges Betriebsreglement, vom BAZL am 29. März 2005 genehmigt. Rechtsverfahren im Gang; das Verfahren ist zurzeit vor dem Bundesverwaltungsgericht hängig
VFSN	Verein Flugschneise Süd - NEIN. Kämpft seit Juni 2002 gegen die Überflüge im Süden des Flughafens Zürich mit seinem Einzugsgebiet von rund 300'000 Menschen. www.vfsn.ch
VIL	Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994
ZFI	«Zürcher Fluglärm-Index» Beurteilungsmass der Fluglärmbelastung, der die Zürcher Bevölkerung in der Volksabstimmung vom 25. November 2007 zugestimmt hat. Durch seinen Ansatz den effektiven Lärm über 18 Stunden auszumitteln ist seine Aussagekraft fragwürdig
sbfz	Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich. Vereint alle betroffenen Organisationen und führt 1 - 2 jährlich einen "Runden Tisch" durch. www.schutzverbandzuerich.ch

„Neue Schneiser“ akquirieren!

Je mehr Mitglieder der VFSN hat, umso mehr Gewicht hat er bei Behörden und Medien. Sind Ihre Freunde, Verwandten und Nachbarn Mitglied beim VFSN? Gehen Sie aktiv auf sie zu und laden Sie diese ein unseren Kampf zu unterstützen.

VFSN Info-Stände in der Region



Den bis anhin an den monatlichen Mahnwachen am Flughafen demonstrierten Protest tragen wir seit März 2018 in Form von Info-Ständen in die betroffene Region. Nebst Broschüren und Gummibärchen gehen wir die Thematik auch mal mit Humor und oft mit vertieften Gesprächen an.



Unserer nächsten Info-Stände:

Samstag, **9.6.2018**

Fällanden, von 08.30 bis 11.30 Uhr

Samstag, **30.6.2018**

Zumikon, von 09.00 bis 14.00 Uhr

Samstag, **1.9.2018**

Wädenswil, von 08.00 bis 12.00 Uhr

Samstag, **15.9.2018**

Stäfa, von 08.00 bis 12.00 Uhr

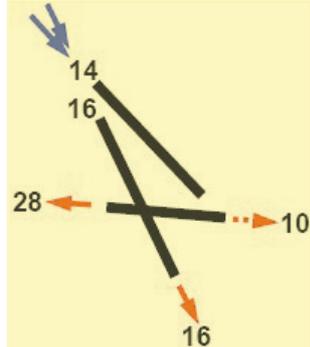
Machen Sie Freunde, Nachbarn, Verwandte darauf aufmerksam und kommen Sie vorbei.

Nordanflugkonzept

Landungen von Norden (**Piste 14 und 16**), Starts Richtung Westen (**Piste 28**) und Süden (**Piste 16**), bei Bise Richtung Osten (**Piste 10**)

Generelle Anwendung:

06:00 - 07:00 Mo - Fr
06:00 - 09:00 Sa und So,
Feiertage D



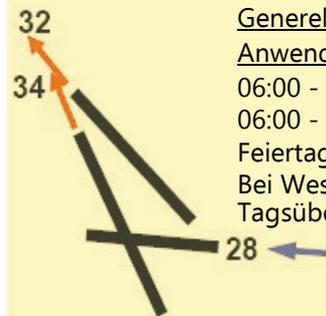
Ostanflugkonzept

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

Generelle

Anwendung:

06:00 - 07:00 Mo - Fr
06:00 - 09:00 Sa und So,
Feiertage D
Bei Westwind auch
Tagsüber

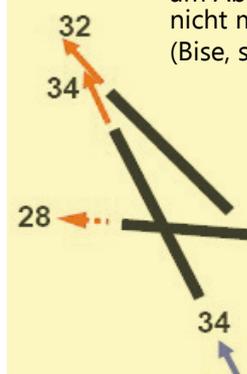


Südanflugkonzept

Landungen von Süden (**Piste 34**), Starts Richtung Norden (**Piste 32 und 34**) und teilweise Westen (**Piste 28**)

Generelle Anwendung:

06:00 - 07:00 Mo - Fr
06:00 - 09:00 Sa und So,
Feiertage D
am Abend, wenn Ostanflüge
nicht möglich sind
(Bise, schlechte Sicht etc.)



Lärm? Was bedeuten die dB(A)-Werte	
0 dB	Hörschwelle
10 dB	Blätterrauschen, ruhiges Atmen
20 dB	leises Flüstern
25 dB	Grenzwert für gewerblichen Lärm in der Nacht
35 dB	Obergrenze für Nachtgeräusche in Wohngebieten, Schlaf-, Lern- und Konzentrationsstörungen möglich
40 dB	leise Unterhaltung
45 dB	Obergrenze für Taggeräusche in Wohngebieten
50 dB	normale Unterhaltung, Zimmerlautstärke
60 dB	laute Unterhaltung, Stressgrenze
65 dB	erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen bis hin zum Herzinfarkt
70 dB	Haushalts- und Bürolärm, Staubsauger, Haartrockner
75 dB	PKW
80 dB	Starker Verkehr, LKW
85 dB	Gehörschutz im Gewerbe, jahrelang ausgesetzt treten Hörschäden auf

Melden Sie Ihre

Lärmbelastigungen

bei der

Lärmstelle des Flughafens:

Tel. 043 816 21 31 oder via

laerm@zurich-airport.com

Sie dürfen uns beim Mail gerne ins cc:

nehmen: info@vfsn.ch

Danke.



Aktiv mitgestalten und etwas bewirken!

Wir wären dankbar um Unterstützung in folgenden Bereichen

- ◆ Aviatische, politische oder juristische Beurteilungen
- ◆ Kreatives Mitdenken anlässlich von Brainstormings
- ◆ Betreuung unserer Social Media Aktivitäten
- ◆ Leserbrief schreiben
- ◆ Verfassen von Texten
- ◆ Betreuung unseres Lagers
- ◆ Organisation von Anlässen und Mailings

Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme

unter 044 825 25 31 oder gf@vfsn.ch

Die Vorstandsarbeit:

Dank den Wahlen an der GV vom 26.3.2018 entstand ein doppelt so grosser VFSN-Vorstand. Dieser hat sich unterdessen konstituiert, Ressorts und Zuständigkeiten festgelegt und sich am 28.5.2018 anlässlich eines moderierten Workshop intensiv mit dem Ziel des VFSN, den Massnahmen und weiteren strategischen Aspekten auseinander gesetzt. Es wurde ausdrücklich und einstimmig am bestehenden Zweck des VFSN: „Überflüge der südlichen Region des Flughafens Kloten durch zivile Flugzeuge zu verhindern“ festgehalten. Allianzen mit anderen, z.B. Lärm-, Gesundheit- oder Umweltorganisationen sollen avisiert werden.

Impressum:

Verein Flugschneise Süd - NEIN, 8117 Fällanden, info@vfsn.ch, 044 825 25 31 www.vfsn.ch

PC Konto 87-313604-9 — Danke für Ihre finanzielle Unterstützung unserer Aktionen