

November 2008

Mitgliederinformation

Die Parallelpisten sind vom Tisch. Aber ein neuer Navigationsstandard erlaubt es bald, aus Zürichs City-Flughafen doch einen Europa-Mega-Hub zu machen. Die Verlängerung der Piste 28 soll die Basis dafür bilden.

Der Zürcher Kantonsrat und das Zürcher Volk haben es in der Hand, diesen Irrwitz zu stoppen und für einen zukunftsweisenden City-Airport anstatt für die Abwertung unseres Lebensraumes durch eine Hub-Wüste zu entscheiden.

Liebe Mitglieder, Gönner und Interessierte

Im Juni 2008 haben wir über die Pläne für einen Europa-Mega-Hub mit Parallelpisten für Golf- und Fernost-Fluggesellschaften in Zürich berichtet. In der Zwischenzeit sind die befürchteten Parallelpisten infolge grossen Widerstands gestrichen worden.

Wer allerdings glaubt, mit den Parallelpisten wären auch die Pläne für den Mega-Hub und die massive Erhöhung der Flugbewegungen fallengelassen worden, täuscht sich. **Die Flughafen-Promotoren mussten sich zwar von den Parallelpisten verabschieden, doch nun arbeiten sie mit Hochdruck am alternativen «Plan B», um ihre Hub-Immissionsschleuder mitten im attraktiven Kanton Zürich doch noch zu realisieren.**

Wie soll das ohne Parallelpisten gehen? Die Antwort heisst ganz einfach: Neuer Navigationsstandard für Flugzeuge und Verlängerung der Piste 28. Den für einen Mega-Hub benötigten Kapazitätsausbau wollen die Expansionskreise in Zürich und Bundesbern jetzt wie folgt umsetzen: **Eine Verlängerung der Piste 28 unter Anwendung des neuen Navigationsstandards RNAV-RNP 0.3 erlaubt die Anzahl der Flugbewegungen gegenüber heute massiv zu steigern.**

Neuer Navigationsstandard mit Pistenverlängerung 28 ermöglicht Mega-Hub für interkontinentale Airline

Der neue Navigationsstandard von Eurocontrol basiert auf modernsten Navigationstechnologien und erlaubt eine massive Erhöhung der Kapazität eines Flughafens (mehr dazu im folgenden Kapitel «Mehr Kapazität mit neuem Navigationsstandard RNAV-RNP 0.3»).

In der für Bevölkerung und Zürcher Gemeinden unheilvollen Kombination von Pistenverlängerung 28 und neuem Navigationsstandard soll nach dem Willen des Finanz-Immobilien-Polit-Filzes künftig im dicht besiedelten Kanton Zürich, dem ein internationales Städte-Rating 2008 zur Zeit noch die weltweit höchste Lebensqualität attestiert, ein Mega-Hub betrieben werden. Was Dubai mit seinem Hub mitten in der Wüste abwickelt, möchten die Expansionsstrategen künftig mitten im hochwertigen Lebensraum des Kantons Zürich und den angrenzenden Gebieten auch machen.

Selbstverständlich setzen die Herrschaften alles daran, ihre eigenen privilegierten Wohnlagen im Zürcher Süden von den unweigerlichen Schäden ihrer eigenen Expansionspolitik auszuklammern.

Mehr noch: Die eigenen Immobilien-Zugewinne und fette Gewinne verbandelter Investment-Firmen und Immobilienkreise wären automatisch garantiert, wenn es gelänge, Liegenschaften in vom Gesetzgeber garantierten «fluglärmfreien Zonen» zu erstellen und zu verkaufen. Auf Kosten jener, die zugleich Verluste erleiden. Darum dreht sich das ganze Theater des so genannten «Fluglärmstreits».

Es ist gar kein Streit. Es ist die rücksichtslose Politik der wirtschaftlich und politisch einflussreichsten Kreise der Schweiz (im Regierungsrat u.a. vertreten durch Rita Fuhrer und Ursula Gut) gegenüber ihren Untertanen, dem Zürcher

Volk. Diesem wird der Teufel an die Wand gemalt: Wenn der Grossteil des Kantons sich nicht dem Mega-Hub füge, koste es Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze. Mit Blick auf die Finanzkrise, die wir der gleichen Denke aus den höchsten Etagen von gierigen Bank-Spekulanten und Immobilien-Jongleuren verdanken, wäre zu wünschen, dass das ewig geprellte Volk dieses immer gleiche Märchen langsam durchschaut.

Weil die Verlängerung der Piste 28 so dargestellt wird, als wäre sie ein Schutz gegen Fluglärm für den Süden Zürichs, erscheint sie vielen Bewohnern dort als attraktiv. Was die Promotoren dabei geflissentlich verschweigen:

Der zwangsläufig folgende massive Mehrverkehr wird dann vor dem Hintergrund der deutschen Beschränkungen unweigerlich auch südliche Gebiete stark belasten. D.h. massiver Fluglärm dann also auch für die Südgemeinden, obwohl dieser ja ausschliesslich für die anderen Kantonsgebiete und angrenzende Kantone vorgesehen war. Dann werden nämlich Flugzeuge angesichts der deutschen Beschränkungen unweigerlich vor einer Landung via Ostanflug auf Piste 28 im grossen Stil über den Zürichsee und das Zürcher Oberland geleitet werden müssen.

Woher denn soll die gewaltige Nachfrage für diesen angestrebten massiven Hub-Mehrverkehr kommen? Im Vordergrund stehen interkontinentale Airlines aus Asien und der Golf-Region, darunter Cathay Pacific und die Emirates Airlines, eine der am schnellsten wachsenden Fluggesellschaften. Sie brauchen einen erstklassigen Hub in Europa, wo der Transit für europäische Zubringerflüge für ihren interkontinentalen Verkehr abgewickelt werden kann. **Um als Europa-Hub den Ansprüchen einer solchen global führenden, fremden Fluggesellschaft zu entsprechen, soll der Flughafen Zürich nach dem Willen der Expansionslobby die benötigte Riesenkapazität bereitstellen.**

**Mehr Kapazität,
mehr Flexibilität
und mehr Sicherheit mit neuem
Navigations-
standard
RNAV-RNP 0.3**

Der neue Navigationsstandard RNAV-RNP 0.3 von Eurocontrol vereint die modernsten Navigationstechniken. **Uns liegt die Kopie eines Schreibens von BAZL-Chef Cron vor, in dem er bestätigt, dass die Einführung des neuen Standards RNAV-RNP 0.3 bis 2015 vorgesehen ist.** Dies wird **weit reichende Auswirkungen auf den Flugverkehr und den Lebens- und Wirtschaftsraum «Greater Zurich»** haben, zu denen die verantwortlichen Stellen bislang diskret schweigen.

Die **wesentlichsten Effekte des Navigationsstandards RNAV-RNP 0.3** sind folgende:

- Er erhöht die Kapazität des Flughafens: Es können mehr Flugzeuge in einem gegebenen Luftraum sicher verkehren.
- Er steigert die Flexibilität von Flughafen und Pistensystem ohne bauliche Veränderungen.
- Er steigert die Sicherheit und reduziert die benötigten Abstände zwischen Flugzeugen.
- Er macht kürzere Flugwege und das Umfliegen von Hindernissen und Orten möglich.
- Er bietet mehr Sicherheit bei tiefer Hindernisfreiheit.
- Er ermöglicht meist tiefere Wetterminima (Flugbetrieb bei tieferen Wolkenuntergrenzen, Flugbetrieb bei geringerer Sicht). Damit werden die vorhandenen Pisten verstärkt nutzbar.

Zusammenfassend bedeutet das eine **grosse Leistungssteigerung und damit wirtschaftliche Besserstellung für den City-Airport Zürich, ohne dass nur ein Meter Piste um- oder ausgebaut werden muss. Würde der neue Navigationsstandard aber mit einer Verlängerung der Piste 28 kombiniert, wäre der Dambruch zum Europa-Mega-Hub mit einem riesigen Verkehrsaufkommen nicht mehr abzuwenden.** Die deutschen Beschränkungen würden dabei unweigerlich zu einem hoffnungslos überfüllten schweizerischen Luftraum im nordöstlichen Viertel der Schweiz zwischen Aargau, Zentralschweiz, St. Gallen und Schaffhausen führen.

**Zürcher
Regierungsrat
drängt in Bern
auf vollendete
Tatsachen –
zum Schaden
der eigenen
Bevölkerung**

Angeichts dieser konkreten, massiven Bedrohungssituation durch den geplanten Mega-Hub kommt den **demokratischen Instrumenten der im Zürcher Kantonsrat zu behandelnden Initiativen** entscheidende Bedeutung zu. Das ist ein Problem für die zuständige Zürcher Regierungsrätin Fuhrer, die nicht viel von schweizerisch-demokratischer Tradition hält. Sie selbst und Ihre Lobby-Auftraggeber sehen sich mit folgenden kantonalen Initiativen konfrontiert, die sie aus der Welt schaffen möchten:

FAIRFLUG-Volksinitiative:

Darüber wird das Zürcher Stimmvolk abstimmen können, weil niemand dieses demokratische Recht ausser Kraft setzen kann. Daneben warten im Zürcher Kantonsrat aber immer noch zwei sehr wichtige Behördeninitiativen auf ihre Behandlung. Beide Initiativen sind wichtige Ergänzungen zu FAIRFLUG.

Behördeninitiative 1:

«Maximal 320'000 Flugbewegungen und 8 Stunden Nachtruhe»

Sie wurde von 69 Zürcher Gemeinden dem Kantonsrat eingereicht. Weil eine Nachtruhe von 8 Stunden keine Mehrheit bei den Parteien findet, wird im Kantonsrat um einen Gegenvorschlag mit max. 320'000 Flugbewegungen und 7 Stunden Nachtruhe gerungen. Diese Initiative kann die FAIRFLUG-Volksinitiative mit einer Flugbewegungs-Begrenzung ideal ergänzen. Fluglärmsolidarität unterstützt diese Initiative.

Behördeninitiative 2:

«Keine Neu- und Ausbauten von Pisten»

Sie wurde von 42 Zürcher Gemeinden dem Kantonsrat eingereicht. Luftfahrtpolitik ist Sache des Bundes. Um diese Tatsache hat Fuhrer ein gross angelegtes Verwirrspiel mit den Kompetenzen inszeniert. Wann immer es den Plänen zum Ausbau des Flughafens und zur Begünstigung der privilegierten Kreise dient, schiebt sie den Bund vor. Was Fuhrer der Bevölkerung verschweigt, ist folgendes: **Die Entscheidungshoheit über das Pistensystem liegt beim Kanton Zürich. Diesbezügliche Entscheide des Kantonsrates müssen vom Bund akzeptiert werden. Ein «Ja» des Kantonsrates zur Behördeninitiative «Keine Neu- und Ausbauten von Pisten» ist für das Wohl der Bewohner im ganzen Kanton Zürich entscheidend.** Denn allein schon mit dem heute bestehenden Pistensystem und dem neuen Navigationsstandard ist in Zukunft ein sehr leistungsfähiger Flugbetrieb gewährleistet. Zudem wird die Bevölkerung vor dem mass- und sinnlosen Ausbau des Flughafens mit grenzenloser Belärmung fast aller Gebiete geschützt. Fluglärmsolidarität unterstützt diese Behördeninitiative.

Alle drei Initiativen werden vom Zürcher Regierungsrat dem Kantonsrat zur Ablehnung empfohlen. **Alle drei Initiativen widersprechen den Zielsetzungen des Regierungsrates, der Hand in Hand mit dem Filz der Finanz- und Immobilienlobby einen massiven Ausbau des Flughafens Zürich auf Kosten der betroffenen Bevölkerung vorantreibt.**

Die drei Initiativen hätten längst in der vorbereitenden Kommission KEVU des Zürcher Kantonsrates behandelt werden können. Doch unsere Recherchen zeigen, dass der Regierungsrat **die Behandlung der Initiativen möglichst verzögert**. Das hat folgenden Grund: Fuhrer setzt sich im SIL-Prozess mit Nachdruck für einen schnellen Entscheid zugunsten der masslosen Expansion mit Pistenverlängerung 28 und Variante J ein. Sie will damit via Bundesbern vollendete Tatsachen schaffen mit dem **Ziel: Würde der Kantonsrat die anstehenden Flughafen-Initiativen zu spät mit «Ja» annehmen, könnte dieses «Ja» in Bundesbern nicht mehr in die SIL-Entscheidungsfindung über den künftigen Flughafenbetrieb einfließen.**

Der Zürcher Kantonsrat spielt also eine entscheidende Rolle in diesem Poker. Werden Sie darum in Ihrem eigenen Interesse direkt aktiv: Nehmen Sie mit den Parlamentariern, die Sie in den Kantonsrat gewählt haben, Kontakt auf. Schreiben Sie ihnen eine E-Mail, einen Brief oder Fax oder rufen Sie Ihre Vertreter im Kantonsparlament einfach an. Fordern Sie Ihre Kantonsräte auf, die beiden Behördeninitiativen anzunehmen.

Machen Sie ihnen klar, dass Sie von ihnen den Schutz unserer legitimen Bürgerinteressen fordern und ein kantonsrätliches Kopfnicken zum Ausverkauf unseres Lebensraumes an Hochfinanz-Spekulanten und Heuschrecken ablehnen.

Adressen Kantonsräte:

Als Excel-Tabelle oder PDF auf der Internetseite des Kantonsrates
http://www.kantonsrat.zh.ch/internet/fs1_main.asp?MNID=212

Schuld am Misserfolg der Verhandlungen mit Deutschland haben die Verantwortlichen in Bern und Zürich

Die von der Schweizer Verhandlungsdelegation – mit ihren Exponenten Fuhrer und BAZL-Chef Cron – vorgebrachten Argumente, Informationen und Unterlagen zur Mega-Hub-Expansion in Zürich sind von den Zuständigen Deutschlands mit der sprichwörtlich deutschen Gründlichkeit analysiert worden.

Aus gut unterrichteten Quellen wissen wir heute verlässlich: Neben verschiedenen anderen Informationen der Schweizer Delegation waren auch die vorgebrachten **Angaben zur Wertschöpfung und zur Beschäftigtenzahl des Flughafens Zürich nicht plausibel und nicht nachvollziehbar bis falsch:**

Je nach Auftraggeber der jeweiligen Studie weichen die Zahlen zur Wertschöpfung der Schweizer Luftfahrt-Branche deutlich voneinander ab: Im einen Bericht ist die Rede von einer Wertschöpfung über CHF 24 Mia., im nächsten von CHF 20 Mia., in einem weiteren von 12 Mia. Und im Nachhaltigkeitsbericht des Schweizerischen Bundesamtes für Zivilluftfahrt vom Juni 2008 sogar nur

von 6.7 Mia., also rund ein Viertel der höchsten angeführten Zahl. Der Bund selber hat für die gesamte Schweizer Luftfahrt die Beschäftigtenzahl ermittelt und auf Vollzeit-Arbeitsstellen umgerechnet (Synthesebericht zur Nachhaltigkeit im Luftverkehr, Juni 2008): Das Ergebnis sind 43'400 so genannte Vollzeitäquivalente. Die Schweizer Delegation hat aber in ihren Verhandlungen 150'000-160'000 Vollzeitbeschäftigte angeführt. Also rund das Vierfache.

Die Schweizer Verhandlungsdelegation konnte auch folgende Punkte nicht mit plausiblen, nachvollziehbaren Zahlen belegen: 1) Die Begründung für das erwartete Wachstum der Flugbewegungen sowie den dafür notwendigen Ausbau und Umbau; 2) Die verwendeten Argumente zur Sicherung der Erreichbarkeit und zur Sicherung des Standorts.

Es überrascht den wachen Beobachter somit nicht, dass die Schweizer Delegation versagt hat und derart erfolglos blieb. **Bitter nur, dass die Verantwortlichen die negativen Konsequenzen ihres politischen Debakels bequem den eigenen Bürgerinnen und Bürgern aufhalsen, die nun die Zeche bezahlen sollen.** Wie so oft – und gerade jüngst extrem bei den Banken.

Soll Schweizer Bevölkerung für Verhandlungspleite bluten? Gemeinsame Kampagne

Statt in Verhandlungen endlich eine Entlastung für die Zürcher Bevölkerung herauszuholen, macht es sich Fuhrer einfach und hat den Deutschen in vorauseilender Willfährigkeit eine Pistenverlängerung 28 und den forcierten Ausbau der Ostanflüge angeboten.

Fuhrer will so die eigene Bevölkerung zusätzlich noch mehr belasten, um ihr Versagen zu verdecken und Deutschland mit diesem skandalösen Geschenk milde zu stimmen.

In gemeinsamer Kampagne mit dem Bürgerprotest Fluglärm Ost und unterstützt von anderen Bürgerorganisationen werden wir uns gegen die angestrebte Pistenverlängerung zur Wehr setzen. Details der Kampagne geben wir noch nicht bekannt. So viel sei gesagt: Vom Zürcher Kantonsrat erwarten wir ein klares «Ja» zur Behördeninitiative **«Keine Neu- und Ausbauten von Pisten».**

Die deutsche Position zum Zürcher Fluglärm

In den schweizerischen Medien wird oft über den Fluglärmkonflikt Schweiz-Deutschland berichtet. Nie wird jedoch die deutsche Position klar aufgezeigt. Wir holen das hier nach:

Die gemeinsame deutsche Position von Waldshut über Stuttgart bis Berlin ist in einem Manifest, das uns vorliegt, wie folgt festgehalten:

Grundsätzliches: Trotz der zu erwartenden Flugverkehrsbelastung und des geringen Nutzens für die südbadische Region ist, mit Rücksicht auf gute Nachbarschaft, eine begrenzte Belastungsübernahme akzeptabel. Basis der Festlegungen ist grundsätzlich die Flugbewegungsanzahl. Lärmkriterien wie Leq oder ZFI oder ZFI+ sind, da nicht aussagefähig oder nicht nachvollziehbar, auszuschliessen. Nach Einführung der Propfan-Triebwerke (mit etwa 30 % höherer Lärmbelastung) ist eine neue Beurteilung der Lärmsituation erforderlich. Ein Flughafen ist, wenn er organisch im Umfeld eingebettet ist, ein sinnvoller Teil der Verkehrsinfrastruktur. Sein sicherer und wirtschaftlicher Betrieb ist mittelfristig sicherzustellen.

Maximal 80'000 Anflüge:

Maximal 80'000 Anflüge über deutsches Gebiet pro 12 Monate rollierend kalkuliert (Linien und Charter und General Air).

In dieser Zahl sind enthalten:

- Alle Anflüge aus der nördlichen Hemisphäre (Winkelöffnung 80 km nördlich vom Flughafen 90 Grad) zur Landung auf den Pisten 14 und 16. Alle Anflüge ausserhalb dieser Begrenzung fliegen den Flughafen direkt über die Ost- (oder West-) oder Südpisten an.
- Anflüge, die aus Wetter- und/ oder Sicherheitsanforderungen über die Pisten 14 oder 16 abzuwickeln sind (Nachträglicher Einzelnachweis der Gründe erforderlich).
- Eine für Sonderereignisse vorgesehene Flugbewegungsanzahl von 5'000

Keine Starts mit Auswirkungen auf deutsches Hoheitsgebiet

Keine Warteräume (auch keine «Warteflüge»)

Festlegung der An-/Ab- und Überflughöhen nach Low Drag/Low Power und/oder Continuous descent approach (CDA) Prinzipien

Ausschluss von Paketen (Verkehr oder andere)

Mittel:

- Die DVO ist den nicht verhandelbaren Positionen anzupassen. Dies bedeutet die Beibehaltung der heutigen Sperrzeiten und eine punktuelle Erweiterung zum Erreichen einer langfristig akzeptablen Belastungssituation.
- Eine Festlegung von An-/Abflugverfahren und deren Absicherung sind unerlässlich.
- Keine Ausnahme ohne nachprüfbare Begründung und vorherige Genehmigung

Sanktionen

Das akzeptierte Kontingent wird mit einem monatlich rollierenden «Forecast» überwacht. Zeichnet sich eine Überschreitung der Flugbewegungsanzahl ab, wird der Schutz der Menschen mit einer Anpassung der Sperrzeiten gewährleistet. Die Voraussetzung für Sanktionen ist die absolute Transparenz der Flugbewegungen im deutschen Luftraum. Ein wesentlicher Beitrag ist z.B. die öffentliche Überwachung mit Web-Zugang, wie sie bereits in Frankfurt und München verfügbar ist.

**General-
versammlung
20. November 2008
in Bassersdorf**

Die weitere Arbeit gegen den Pistenausbau und für FAIRFLUG benötigt erhebliche Mittel, die FLS und FAIRFLUG dringend brauchen. Wir bitten Sie im Namen des FLS-Vorstandes herzlich, Ihre und unsere Anliegen mit **Bezahlung Ihres Mitgliederbeitrages für das Vereinsjahr 2009 oder mit einer Spende** zu stärken. Wir werden weiterkämpfen, weil es um mehr geht als je zuvor: Entweder bleibt das bestehende Pistensystem des Zürcher City-Flughafens unverändert, oder unser wertvoller Lebensraum wird durch einen Mega-Hub mit verlängerter Piste 28 vernichtet.

Gerne begrüßen wir auch Sie an unserer 7. Generalversammlung am Donnerstag, 20. November 2008, 19.30 Uhr, im kath. Kirchgemeindehaus (Franziskuszentrum) in Bassersdorf.

Als Gastreferenten sprechen: CVP-Nationalrat Urs Hany «Warum es für den Flughafen Zürich keine Neu- und Ausbauten von Pisten braucht» und Ralph Weidenmann, Co-Präsident Bürgerprotest Fluglärm Ost «Was droht dem Osten? Die Regierungsratsentscheide».

Herzlichen Dank

Fluglärmsolidarität
Bürgerinitiative für solidarische Fluglärmverteilung



RA Kurt Klose, Co-Präsident



Dr. Walter Rohr, Co-Präsident

Beilage:

FLS-Einzahlungsschein
für Mitgliederbeitrag Vereinsjahr 2009 und Spenden
Postfinance Konto 84-4786-0

07. November 2008

**Kennen wir Ihre
aktuelle
e-mail-Adresse?**

Für viele unserer Mitglieder und Gönner haben wir keine oder zumindest keine aktuellen e-mail-Adressen.

Bitte geben Sie uns noch heute Ihre aktuelle e-mail-Adresse bekannt an: info@fluglaermsolidaritaet.ch

Nennen Sie bitte dabei Ihren vollständigen Namen und Ihre Adresse. Danke.