

# Von eigener Regierungsrätin verraten und verkauft

## *Brisanter Kuhhandel mit Deutschland*

**Im Juli 2007 wurden die Weichen neu gestellt. Ein brisanter Kuhhandel soll Deutschland zur Übernahme der Südanflüge bewegen. BFO deckt auf.**

Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer brachte am 3. April 2008 die Position des Kantons Zürich für das künftige An- und Abflugregime in Bern ein. Es sollte eine Position der Mehrheit sein, denn vorgängig musste die politische Haltung der zwölf Bezirke, aller Flughafen-Anrainergemeinden und der Bürgerorganisationen zur eigenen Meinungsbildung konsultiert werden. Zu diesem Schritt ist der Kanton gesetzlich verpflichtet; dies verlangt Artikel 4 des Flughafengesetzes.

### Mehrheit gegen Pistenausbau

Das Ergebnis dieser Konsultationen war eindeutig: Eine überwiegende Mehrheit ist gegen jeglichen Pistenausbau und für einen Flugbetrieb auf der Basis des heutigen Pistensystems. Die Auswertung des Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) wird noch deutlicher: 83 Prozent der Bürgerinnen und Bürger, die gemäss ZFI übermässig mit Fluglärm belastet sind, wohnen in Bezirken, die sich gegen einen Pistenausbau einsetzen (siehe Artikel auf Seite 3). Wir erinnern uns: Der ZFI stammt von Regierungsrätin Fuhrer. Auch das Stimmverhalten des Zürcher Kantonsrats deckt sich mit dem Willen der Bevölkerung. Bereits zweimal konn-



**Demokratie  
Version «Fuhrer»:  
«Ich muss eine  
Mehrheitsmeinung  
nicht übernehmen.»**

te sich das Parlament zum Pistenausbau äussern; beide Male lehnte es einen Ausbau deutlich ab.

### Verraten

Fuhrers Eingabe in Bern entsprach jedoch nicht dem eindeutigen Resultat der Befragungen: Sie verlangt einen Pistenausbau und eine Ostausrichtung nach der so genannten Variante J. Dies bedeutet sechs zusätzliche Stunden Ostanflug. Wieso

sie bewusst die Mehrheitsmeinung ignorierte, beantwortet Fuhrer einem Journalisten wie folgt: «Ich bin zwar verpflichtet, die Meinungen der Gemeinden und Bürgerorganisationen anzuhören, nicht aber, sie zu übernehmen. Auch wenn es eine Mehrheitsmeinung ist. Mit dieser Realität muss unsere Demokratie leben». Diese arrogante Haltung ist eine Missachtung der urschweizerischen Demokratie. Wie eine Feudalherrscherin hörte sich Fuhrer die Meinung ihrer Untertanen gelangweilt an um danach die gegenteilige Haltung zu vertreten, die ihr bereits im Vorfeld von der Flughafenlobby diktiert wurde. Wenn eine Regierungsrätin die Vertretung der Volksmeinung als überflüssige Last betrachtet, dann wird sie selber zur Last für die Demokratie und verhindert eine mehrheitsfähige Lösung durch Höhergewichtung ihrer Eigeninteressen.

### Verkauft

Nun soll also mittelfristig die Piste ausgebaut und der Ostanflug forciert werden. Dies ist der brisante Kuhhandel, den Rita Fuhrer bereits im Vorfeld Deutschland versprochen. Bereits am 20. Juli 2007 hat unsere Volkswirtschaftsdirektorin am Unternehmerforum in Stuttgart ihrem Amtskollegen aus Baden-Württemberg, Volkswirtschaftsminister Ernst Pfister, versprochen, dem deutschen Nachbarn mit einem Pistenausbau und sechs zusätzlichen Stunden Ostanflug entgegen

*Fortsetzung auf Seite 2*

Fortsetzung von Seite 1

zu kommen. Im Gegenzug soll Deutschland kurzfristig die täglich 56 Minuten Südanflug übernehmen; langfristig sind auch diese via Osten geplant.

Noch wenige Monate vor diesem Ministertreffen sprach sich der Gesamtregierungsrat klar und deutlich (6:1) gegen einen Pistenausbau aus. Dieses kurz vor den Regierungswahlen gemachte Versprechen wurde am 7. Juli 2007 – nur sechs Monate später – wieder gebrochen. Zwei Wochen später fand das erwähnte Unternehmerforum statt; perfektes Timing für den vorgesehenen Kuhhandel und den Verrat an der Bevölkerung.



### Für Schnellleser

Regierungsrätin Fuhrer offeriert Baden-Württemberg einen Pistenausbau und zusätzlich sechs Stunden Ostanflug, falls Deutschland die morgendlichen Südanflüge wieder übernimmt. Die Mehrheit im Kantonsrat, in den Bezirken und den Bürgerorganisationen, die gegen einen Pistenausbau sind, werden ignoriert. «Ich muss eine Mehrheitsmeinung nicht übernehmen. Mit dieser Realität muss unsere Demokratie leben» so Volkswirtschaftsdirktorin Fuhrer.

## Wundermittel ohne Wirkung

### Der GNA erweist sich als gekröpfte Lüge

**Lange hat man der Bevölkerung vorgegaukelt, den gekröpften Nordanflug (GNA) als Ersatz für die Süd- und zusätzlichen Ostanflüge einzusetzen. BFO zeigt auf, dass dies gar nie geplant war.**

Krumm wie eine Banane aber alles heilend: Der gekröpfte Nordanflug (GNA). Er wurde der Bevölkerung im Osten des Flughafens als langfristiger Ersatz für die neuen Ostanflüge seit Oktober 2001 versprochen. «Der GNA steht aus der Sicht des Kantons Zürich für eine Entlastung der Bevölkerung von den zusätzlichen Ost- und den neuen Südanflügen» so formulierte «unsere» Regierungsrätin Fuhrer ihre offizielle Flughafenpolitik. «Der GNA könnte ermöglichen, den Flughafen im Regelfall wieder von Norden anzufliegen und die täglichen Ost- und Südanflüge zu ersetzen» doppelte die Flughafenbetreiberin Unique nach. Trotz dieser Versprechungen war gar nie geplant, die abendlichen Ostanflüge abzuschaffen.

#### Ostanflug soll bleiben

Wie uns Regierungsrätin Fuhrer schriftlich mitteilte, weise der frühere Betrieb vor 2001 – also ohne Ostanflüge – eine

#### Fazit:

**Die Versprechungen zur Entlastung der Bevölkerung östlich des Flughafens waren nie geplant, umgesetzt zu werden.**

geringere Kapazität als das heutige Ostkonzept aus und auf diese will man nicht verzichten. Die Flughafenbetreiberin wie auch Fuhrer sind sogar dankbar für die einseitige Verordnung (DVO). Es ermöglicht ihnen eine Optimierung der An- und Abflüge, bei denen sie nur noch zur Entlastung des Südens zu Kompromissen bereit sind. Obwohl auch der morgendliche Einsatz des GNA die heutige Kapazität verringern würde (Unique hätte grosszügigerweise auf alle Starts verzichtet!), war man zur Entlastung der Südschneiser bereit, diesen Kapazitätsverlust in Kauf zu nehmen. Die Volkswirtschaftsdirktorin begründet das Festhalten am Ostanflug auch mit der Verlängerung der Nachtruhe. In der Tat wurde im Jahr 2001 eine Verlänge-

rung der Nachtruhe auf sieben Stunden beschlossen, auf deren Umsetzung wir heute noch – sieben Jahre später! – warten.

Man stelle sich einmal vor, Deutschland würde die einseitige Verordnung (DVO) aufheben und die ursprüngliche Nordausrichtung wieder zulassen. Der Ostanflug würde auch unter diesen Voraussetzungen bestehen bleiben! Weder die Weiterentwicklung eines satellitengestützten GNA noch die Aufhebung der DVO bringen den Ostanflug also zum Verschwinden.



### Für Schnellleser

Vier Jahre lang wurde der Bevölkerung im Osten von der Flughafenbetreiberin Unique und dem Zürcher Regierungsrat versprochen, der gekröpfte Nordanflug (GNA) würde auch die Bevölkerung östlich des Flughafens entlasten. Alles nur eine Lüge! Es wurde gar nie geplant, den Osten jemals zu entlasten. Eine höhere Kapazität wird stärker gewichtet.

# Überraschendes Resultat

**Wundertüte ZFI zeigt die wirklich Betroffenen**

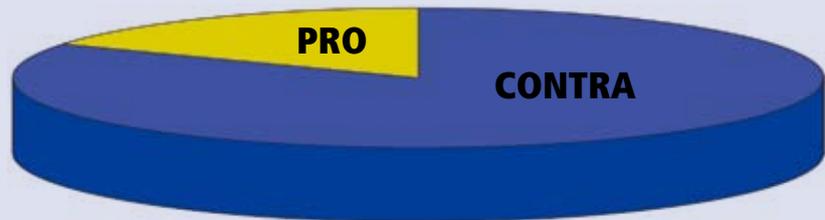
**Der erste Bericht zum Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) zeigt die Anzahl Betroffener durch übermässigen Fluglärm.**

Der Gegenvorschlag zur Volksinitiative für eine realistische Flughafenpolitik, der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) misst die Anzahl Personen, die übermässig durch Fluglärm belastet sind. Das Zürcher Stimmvolk hat am 25. November 2007 diesem neuen Messinstrument zugestimmt und am 26. Mai 2008 wurde der erste Bericht veröffentlicht.

**41'800 Menschen stark belästigt**

Von Ende 2005 bis Ende 2006 stieg die Zahl der stark belästigten Personen um 8,5 Prozent an. Der Hauptgrund war vor allem auf die Veränderung der verschiedenen Flugrouten zurückzuführen und – zu einem geringeren Teil – auch auf die Bevölkerungszunahme. Per Ende 2006 waren 41'800 Menschen übermässig stark durch Fluglärm belastet. Der Richtwert erlaubt maximal 47'000, danach muss reagiert werden. Die Volkswirtschaftsdirektion, zuständig für das Flughafendossier, sieht zwei Ansätze zur Reduktion dieser Messgrösse: Bevölkerungsstopp rund um den Flughafen und neue Flugrouten forcieren. Das Paradoxe an den neuen Flugrouten ist die Tatsache, dass dafür der Flughafen ausgebaut wer-

## Die Haltung der Fluglärm-betroffenen (ZFI) zum Pistenausbau, aufgeteilt nach Wohnort



### PRO Pistenausbau

**17%**

**Bezirke:**  
Uster, Meilen,  
Horgen, Hinwil,  
Affoltern, Zürich

### CONTRA Pistenausbau

**83%**

**Bezirke:**  
Bülach, Dielsdorf,  
Dietikon, Winterthur,  
Andelfingen, Pfäffikon

den muss. Mit Pistenverlängerungen zu weniger Belärmten?

### Widerspruch

Die geographische Auswertung der Belastungen spricht jedoch klar gegen diese Ausbaupläne: 83 Prozent der Menschen, die nach der Messgrösse ZFI stark mit Fluglärm belastet sind, wohnen in Bezirken, die sich gegen einen Pistenausbau ausgesprochen haben. Die Massnahmen, die von Regierungsrätin Fuhrer vorgeschlagen werden, sollen somit die Regionen entlasten, die lediglich 17 Prozent der fluglärm-belastenden Bevölkerung repräsentieren. Dies

widerspricht zwar der Logik, entspricht jedoch der bisherigen Flughafenpolitik des Zürcher Regierungsrates: Drei Regionen ausgrenzen für die völlige Lärmbefreiung einer einzelnen Region. Die Arroganz der Flughafenlobby kannten jahrelang die Bürgerinnen und Bürger in Süddeutschland und ist schlussendlich verantwortlich für die gesamte Problematik. Scheinbar hat man aus diesen Fehlern nichts gelernt. Nähme man die Auswertung des ZFI-Berichtes nämlich einigermaßen ernst, wäre klar, dass die Pläne für einen Pistenausbau sofort entsorgt werden müssten.

## Kurzmeldungen

### Rückblick

Im Oktober 2007 reichte BFO eine Petition «Pistenausbau NEIN» in Bern ein. 27'134 Bürgerinnen und Bürger unterzeichneten dieses Anliegen innerhalb von nur drei Monaten. Noch während der Unterschriften-Sammelaktion wurde BFO von Bundesrat Moritz Leuenberger für ein längeres, persönliches Gespräch im Bundeshaus empfangen. Damit ist BFO die erste und bis heute einzige Bürgerorganisation, die von einem Bundesrat empfangen wurde.

### Foulspiel

«Nur für die Ausschaffung von randalierenden Fans wird die Nachtruhe während der EURO 08 aufgehoben» wurde der Bevölkerung im Vorfeld der Fussball-EM versprochen. «Um Blut und Leid mit Verlusten von Menschenleben zu vermeiden» rechtfertigte die SVP-Fraktion ihre Zustimmung zur Aufhebung der Nachtruhe. Die Nachtruhe wurde jedoch nur für den Rückflug der Zuschauer und den Weitertransport der Fussballmannschaften aufgehoben.

### Für Schnellleser

Der Zürcher Fluglärm Index (ZFI) zeigt erstmals die Belastungen durch Fluglärm. 83 Prozent der mit Fluglärm stark belasteten Bevölkerung wohnt in Bezirken, die einen Pistenausbau ablehnen. Nicht oder nur wenig belastete Gemeinden im Süden möchten den Flughafen weiter ausbauen, den Fluglärm jedoch in den Regionen im Norden, Westen und Osten konzentrieren.

# Kollisionsrisiken beim Ostanflugkonzept

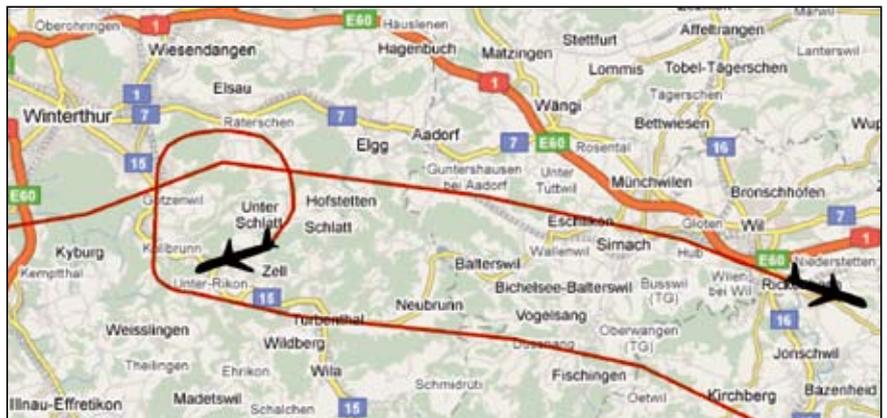
*Wenn Vermutungen zur Realität werden*

**Ausweichmanöver einer Swiss-Maschine im Endanflug zeigt die Risiken des Ostanflugkonzepts, die bisher immer abgestritten wurden.**

Die letzte BFO-Informationszeitung von März 2008 befasste sich eingehend mit den Risiken rund um das komplizierte Ostanflugkonzept. «Zeitbombe Ostanflug» war der Titel und in vier Artikeln zeigten wir auf, warum das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) bewusst wegsieht. Das BAZL bemühte sich umgehend, in einem zweiseitigen Schreiben an BFO die aufgedeckten und von uns publizierten Risiken zu verharmlosen oder ganz zu negieren. Doch die Realität holt nun auch die Technokraten in Bern ein.

## Risiken bleiben bestehen

So beschrieben wir im Artikel «Hilferuf der Fluglotsen» ausführlich die Problematik der An- und Abflugstrassen, die gleichzeitig über das Tösstal geführt werden. Dies provoziert unnötigerweise Kollisionsrisiken. Doch auch hier schaut das BAZL weg. Ein Vorfall vom 11. Juli 2008 zeigt jedoch, dass diese Risiken real sind. Eine Swiss-Maschine musste den Landeanflug abbrechen und eine Zusatzschleife fliegen, da ein startendes Flugzeug entgegengesetzt auf einem möglichen Kollisionskurs war. Und wieder regt sich Widerstand von Seiten der Fluglotsen.



Die Swiss-Maschine musste den Landeanflug abbrechen und eine Schleife ziehen.

Das BAZL bestätigt sogar erstmals die Probleme beim Ostanflugkonzept: «Wir würden heute die An- und Abflugrouten anders planen, wenn wir den Flughafen neu bauen könnten» rechtfertigt sich das BAZL gegenüber den Medien. Im zurzeit laufenden SIL-Prozess werden die An- und Abflugrouten der nächsten 25 Jahre neu festgelegt; dies wäre also eine Chance für die Berner Technokraten, auf die erkannten Sicherheitsrisiken endlich einzugehen. Doch statt die Situation zu entschärfen, soll das komplizierte Ostanflugkonzept sogar noch weiter forciert und ausgebaut werden. Mit der vom BAZL und dem Zürcher Regierungsrat gewählten Variante J werden die Kollisionsrisiken über dem Tösstal massiv zunehmen. Und beim nächsten Unfall wäscht man sich dann wieder die Hände in Unschuld!

## Für Schnelleser

Vor wenigen Monaten zeigten wir mögliche Kollisionsrisiken beim neuen und komplizierten Ostanflugkonzept auf. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) stritt alles ab. Unsere Befürchtungen wurden nun am 11. Juli 2008 zur Realität: Eine Swiss-Maschine musste den Landeanflug abbrechen, da ein startendes Flugzeug auf einem möglichen Kollisionskurs war.

## Impressum

### Redaktion:

Vorstand Bürgerprotest Fluglärm Ost

### Herausgeber:

Bürgerprotest Fluglärm Ost  
Postfach 19, 8484 Weisslingen  
[info@fluglaerm-ost.ch](mailto:info@fluglaerm-ost.ch)  
PC-Konto 87-192974-1

## Geburtenstopp

Das Zürcher Stimmvolk hat dem Richtwert ZFI – Zürcher Fluglärm Index – an der Urne zugestimmt. Dieser Index regelt, dass maximal 47'000 Menschen stark mit Fluglärm gestört werden dürfen. Wenige Stunden nach der Abstimmung haben wir von der zuständigen Regierungsrätin erfahren, dass sie sich vorstellen könne, diese Zahl nach oben anzupassen!

«Wenn der Flughafen alles unternimmt, aber die Gemeinden rund um den Flughafen weiter wachsen, dann ist es nicht die Schuld des Flughafens, wenn der Richtwert überschritten wird.» Wahrscheinlich wird demnächst ein Geburtenstopp in den Anflugschneisen verhängt, da man ein Bevölkerungswachstum um jeden Preis verhindern möchte.