

INFO BÜRGERPROTEST FLUGLÄRM OST

www.fluglaerm-ost.ch

Die unbequeme Wahrheit

Die Sünden von heute sind die Lasten von morgen

Die politische und wirtschaftliche Forderung nach unbeschränktem Wachstum nur mit der «Arbeitsplatzlüge» zu begründen, greift zu kurz. Die Belastung der Bevölkerung und die Schädigung unserer Umwelt bleiben dabei völlig unberücksichtigt.



Flugverkehr: Klimaschädlichstes Verkehrsmittel.

Das klimaschädliche Kohlendioxid CO₂ wird erst nach rund 120 Jahren in der Atmosphäre abgebaut. Die heutigen Sünden werden uns und unsere Nachkommen folglich noch weit über 100 Jahre belasten. Der Mensch als Ursache der Klimaerwärmung muss sich seiner Verantwortung stellen. In den Kyoto-Protokollen haben sich die Industriestaaten dazu verpflichtet, den weltweiten CO₂ Ausstoss zu reduzieren. Hierfür werden den Industrieunternehmen Schadstoffzertifikate zugeteilt, die es ihnen erlauben, nur eine bestimmte Menge an klimaschädlichen CO₂ Gasen zu produzieren. Ein Industriezweig wurde jedoch auf Drängen derer Lobby gänzlich von jeglichen Verpflichtungen ausgeklammert: Die Flugindustrie!

Heute bereits sind die Fluglobby und ihre Auftraggeber für über 10 Prozent des CO₂ Ausstosses und für rund 14 Prozent der gesamten Treibhausgas-Emissionen verantwortlich. Obwohl die Flugindustrie damit eine der klimaschädlichsten Branchen ist (ein Flug nach Teneriffa und zurück ist so klimaschädlich wie ein ganzes Jahr Auto fahren), hat es deren Lobby mit der Arbeitsplatz-Lüge geschafft, sich aus der Verantwortung zu stellen.

Die Arbeitsplatzlüge

Auch in der Schweiz – und ganz speziell im Kanton Zürich – werden rücksichtslose Wachstumspläne mit Umsteigetouristen damit verteidigt, dass Zehntausende

von Arbeitsplätzen vom Wohle der Flugindustrie abhängig sind. Eine Studie der Zürcher Volkswirtschaftsdirektion zeigt auf, dass 23'770 Arbeitsplätze direkt (Luftfahrtunternehmen, Airport) oder indirekt (Zulieferfirmen) von dieser Branche abhängig sind. Dies entspricht einem Anteil von 0,3 Prozent der Schweizer Bevölkerung. Allein der Gemeindeverbund «Region Ost», der die Anliegen der Bevölkerung östlich des Flughafens vertritt, *Fortsetzung auf Seite 2*

Inhalt

Wahlinformationen 3



Interview mit Markus Kägi 4

Interview mit Martin Graf 5



Die Arbeitsplatzlüge 6



Schwindel mit Nachtruhe 7

In eigener Sache 8

Editorial

Fritz Kauf, Co-Präsident
 Bürgerprotest Fluglärm Ost



Alle vier Jahre wird der Kantonsrat neu gewählt, das nächste Mal am 15. April 2007. Falls wir eine Lösung bei der Fluglärmdebatte erreichen möchten, ist es wichtig, wie der Standortkanton des Flughafens vertreten wird. Es ist für die Bevölkerung der betroffenen Regionen fatal, wenn selbst ihre eigenen Politiker sich für ein unbeschränktes Wachstum einsetzen. Wie können wir so unseren berechtigten Anliegen in Bern je glaubwürdig Gehör verschaffen? Eine fachliche Beurteilung der bisherigen Flughafenpolitik ist unsere Aufgabe, eine weitere politische Stellungnahme zu den Parlamentariern steht uns jedoch nicht zu. Dies bedeutet, dass wir uns ausschliesslich auf die Flughafenpolitik konzentrieren.

An der letzten BFO Generalversammlung haben unsere Mitglieder – mit einer Gegenstimme – dem Antrag zugestimmt, bei den nächsten Kantonsratswahlen Parlamentarier zu unterstützen, die sich für ein Pistenmoratorium (Postulat Hany) eingesetzt haben. Wir haben das Kriterium einer Unterstützung noch mit dem Abstimmverhalten beim Gegenvorschlag zur Flughafeninitiative ergänzt. Das Ergebnis ist eine Namensliste mit Parlamentariern, die sich gegen einen Pistenaus- oder Neubau und für einen Bewegungsplafond einsetzen bzw. so abgestimmt haben. Wir können es den Stimmbürgern jedoch nicht abnehmen, wie sie dieses Thema bei der Wahl berücksichtigen und gewichten.

Auch die gleichzeitig angesetzten Regierungswahlen werden für die künftige Flughafen-debatte entscheidend sein. Der ganze Kanton Zürich wird in Bern bei der Bestimmung der künftigen Betriebsvariante von einer einzigen Person vertreten; durch Unique-Verwaltungsrätin Rita Fuhrer. Trauen Sie ihr?

Fortsetzung von Seite 1

ist Vertreterin von 450'000 Menschen oder 20-mal mehr als die gesamte Flugindustrie direkt oder indirekt beschäftigt. Es ist allerhöchste Zeit, die einseitige und rücksichtslose Politik der Fluglobby zu ändern. Es kann nicht sein, dass persönliche Mandate wichtiger sind als die Gesundheit und Sicherheit der Bevölkerung. Wir zeigen Ihnen in dieser Wahl-Infozeitung, welche Parlamentarier die Zeichen der Zeit erkannt haben und zum Wohle unserer Umwelt, unserer Lebensqualität und unserer Nachkommen bereit sind,

auf ein weiteres Wachstum der Umsteigetouristen zu verzichten. Transitpassagiere sind das einzige Segment am Flughafen Zürich mit Wachstum. Es ist aber auch das Segment mit dem geringsten wirtschaftlichen Nutzen für die Schweizer Wirtschaft und unseren Tourismus. Und nur für die Generierung von Landgebühren zu Gunsten der Flughafenbetreiberin Unique müssen unserer Parlamentarier nicht gewählt werden!

*Die Sünden von heute
 sind die Lasten von morgen;
 auch in der Flughafenpolitik!*

Parlament wünscht keinen Plafond

Gut schweizerischer Mittelweg ausgeschlagen

Bürgerlicher Kantonsrat lehnte Kompromissvorschlag ab. Mit dem Fluglärmindex ZFI bleibt die jahrelange Rechtsunsicherheit weiter bestehen.

Am 11. Mai 2006 reichten 69 Gemeinden eine Behördeninitiative als Gegenvorschlag zur Flughafeninitiative ein. Mit einem Plafond bei 320'000 Flugbewegungen und einer Nachtruhe von 8 Stunden liegt dieser Behördenvorschlag genau in der goldigen Mitte zwischen der Volksinitiative für eine realistische Flughafenpolitik (250'000 Bewegungen und 9 Stunden Nachtruhe) und dem Gegenvorschlag der Verkehrskommission des Kantonsrates (320'000 Bewegungen und 7 Stunden Nachtruhe). Die Initianten der Volksinitiative teilten dem Kantonsparlament vor der entscheidenden Abstimmung (5.2.2007) mit, dass sie bereit wären, die Volksinitiative zurück zu ziehen, falls sich die Parlamentarier auf die Eckwerte der Behördeninitiative als Kompromiss einigen würden.

Plafond unerwünscht

Es kam völlig anders. Statt sich auf eine klare Bewegungszahl als Gegenvorschlag zu einigen, setzte sich die bürgerliche Allianz aus 90 FDP und SVP Kan-

tonsräten am 5. Februar 2007 durch und entschied sich für den umstrittenen Zürcher Fluglärm Index (ZFI) von Rita Fuhrer. Bei Erreichen von 320'000 Bewegungen berät sich der Zürcher Regierungsrat und stellt einen Antrag an den Kantonsrat. Es besteht für die Bevölkerung keinerlei Sicherheit, dass bei 320'000 Flugbewegungen ein Plafond umgesetzt wird, dies hat die bürgerliche Koalition nämlich strikt abgelehnt. Wir werten dies als ein klares Bekenntnis zu einem unbeschränkten Wachstum am Flughafen gegen die Interessen der Bevölkerung. Wenn die Flugzeuge nur einen Dezibel leiser werden, führt dies beim ZFI zu rund 80'000 mehr möglichen Flugbewegungen. Regierungsrätin Fuhrer nennt dies eine gerechte Waage; wir nennen es Betrug am Bürger. Es war von Anfang an klar, dass weder Frau Fuhrer noch die bürgerlichen Kantonsräte irgendeinen Plafond der Flugbewegungen wünschen oder akzeptieren. Dies haben sie uns – wie auch unseren nördlichen Nachbarn – seit Jahren bzw. Jahrzehnten bei jeder Gelegenheit mehr als deutlich gemacht. Nur – und hier sind Sie gefragt – hat das letzte Wort immer noch der Stimmbürger. Und deshalb jetzt erst recht:

***JA zur Volksinitiative
 für eine realistische Flughafenpolitik!***

Abstimmverhalten entscheidend für BFO

In Zusammenarbeit mit dem Dachverband Fluglärmenschutz (Zusammenschluss der Fluglärmorganisationen aus dem Westen, Norden und Osten) und ZgF (Zürich Nord gegen Fluglärm aus Schwamendingen) hat Bürgerprotest Fluglärm Ost eine Liste mit Kantonsratskandidaten zusammengestellt, die sich am 15.4.07 zur Wahl ins Parlament stellen. Alle hier aufgeführten Parlamentarier erfüllen die folgenden zwei Kriterien: Ablehnung von Pistenneu- oder Ausbau und Annahme der Flughafeninitiative (Plafond bei 250'000 Flugbewegungen und 9 Stunden Nachtruhe) oder der Behördeninitiative (Plafond bei 320'000 Flugbewegungen und 8 Stunden Nacht-

ruhe) als Gegenvorschlag zur Flughafeninitiative. Ob ein Parlamentarier auf dieser Liste aufgeführt wird, hat nicht BFO entschieden, sondern jeder Kantonsrat mit seinem eigenen Abstimmverhalten. Die Empfehlung stützt sich auf die reine Flughafenpolitik und macht keine weiteren Aussagen zu anderen politischen Themen. Jeder Stimmbürger muss für sich selber entscheiden, welchen Stellenwert er dem Thema «Flughafen» gibt. Wir schreiben es den Stimmbürgern nicht vor, was ins Zentrum zu stellen ist. Für eine Fluglärmorganisation ist es jedoch entscheidend, wie weit der Flugverkehr noch wachsen soll und wie lange die Nachtruhe ist.



Bezirk Winterthur Stadt

L-Nr.*	Name	Partei	Ort
2	Ursula Braunschweig-Lütolf	SP	Winterthur
6	Hans Fahrni	EVP	Winterthur
4	Lilith Claudia Hübscher	Grüne	Winterthur
2	Cécile Jacqueline Krebs	SP	Winterthur
2	Jorge Serra	SP	Winterthur
2	Hedi Strahm	SP	Winterthur

Bezirk Uster

L-Nr.*	Name	Partei	Ort
2	Peter Anderegg	SP	Dübendorf
2	Barbara Bussmann	SP	Volketswil
2	Stefan Feldmann	SP	Uster
6	Heinz Jauch	EVP	Dübendorf
2	Andrea Kennel Schnider	SP	Dübendorf
10	Thomas Maier	GLP	Dübendorf

Bezirk Winterthur Land

L-Nr.*	Name	Partei	Ort
2	Bernhard Egg	SP	Elgg
2	Marianne Trüb Klingler	SP	Dättlikon
6	Thomas Ziegler	EVP	Elgg
NEU			
6	Marianne Baumann-Bürki	EVP	Turbenthal
4	Urs Hans	Grüne	Neubrunn
6	Markus Schaaf	EVP	Rämismühle

Bezirk Hinwil

L-Nr.*	Name	Partei	Ort
7	Stefan Dollenmeier	EDU	Rüti
6	Gerhard Fischer	EVP	Bäretswil
2	Karin Maeder-Zuberbühler	SP	Rüti
4	Peter Weber	Grüne	Wald

Bezirk Pfäffikon

L-Nr.*	Name	Partei	Ort
6	Hanspeter Amstutz	EVP	Fehraltorf
2	Ueli Annen	SP	Illnau
4	Esther Hildebrand	Grüne	Effretikon
NEU			
4	Nese Cetinkaya	Grüne	Effretikon
4	Urs Dietschi	Grüne	Weisslingen
Vorstandsmitglied Flughafeninitiative, DVFS			
4	Martin Graf	Grüne	Effretikon
4	Lilian Huber	Grüne	Madetswil
4	Simon Koller	Grüne	Pfäffikon

Bezirk Bülach

L-Nr.*	Name	Partei	Ort
2	Regula Götsch Neukom	SP	Kloten
2	Ruedi Lais	SP	Wallisellen
Vorstand Flughafeninitiative			
6	Peter Reinhard	EVP	Zürich
4	Susanne Rihs-Lanz	Grüne	Glattfelden
2	Priska Seiler Graf	SP	Kloten
Vize DV Fluglärmenschutz			
NEU			
3	Jean-Luc Cornaz	FDP	Winkel
Präsident IGEL			
4	Regula Käser	Grüne	Kloten
2	Moritz Stutz	SP	Bachenbülach
Vorstand ZUF			

* L-Nr. = Listennummer

«Prüfung eines Pistenausbaus muss möglich sein»

Interview mit Regierungsratskandidat Markus Kägi, SVP

Fragen an Regierungsratskandidat Markus Kägi, SVP. Seit 10 Jahren Ombudsmann des Kantons Zürich

Herr Kägi, der Regierungsrat hat sich gegen einen Pistenausbau ausgesprochen. Damit bezog er im laufenden SIL-Prozess eine klare Position. Falls nach der Regierungsratswahl neu abgestimmt würde, wie ist Ihre persönliche Haltung?

Markus Kägi: Im Planungsverfahren zum SIL-Prozess hätte ich mich nicht gegen die Prüfung eines Pistenausbau- oder Neubaus ausgesprochen, weil eine seriöse Planung alle Optionen offen halten muss.

Laut einer umstrittenen Studie des Bundes wird die Nachfrage in den nächsten 25 Jahren auf 450'000 Flugbewegungen steigen (aktuell 260'000 Bewegungen). Sind Sie für die Befriedigung dieser Nachfrage oder gibt es für Sie hier Grenzen?

Selbstverständlich gibt es Grenzen! Dem Flughafen sind bereits heute durch die bestehende Pistenstruktur Grenzen gesetzt.

«Die deutsche Verordnung (DVO) muss weg!»

Aber Sie wären bereit, die bestehende Pistenstruktur, also diese Grenzen zu ändern?

Ja, wenn ein Ausbau es ermöglicht, dass dadurch weniger Menschen belärmt werden.

Für welche Nachtruhe setzen Sie sich ein und soll diese durch einen Verspätungsabbau wieder aufgeweicht werden?



Ich setze mich für eine 7-stündige Nachtruhe ein. Ein Verspätungsabbau darf nicht länger als eine halbe Stunde gewährt werden.

Das Parlament hat sich für den Zürcher Fluglärm Index (ZFIplus) als Gegenvorschlag entschieden. Sind Sie zufrieden?

Zentral ist, dass bei 320'000 Flugbewegungen ein «Marschhalt» eingelegt wird und aufgrund des ZFI die Lärmentwicklung aufgezeigt werden kann. Eine unbeschränkte Ausweitung der Flugbewegungen lehne ich ab. Den heutigen Vorschlag der Begrenzung auf 320'000 inkl. ZFI unterstütze ich.

Bei Erreichen der 320'000 geschieht ja eigentlich nichts, es sei denn, der Regierungsrat stellt einen Antrag. Wie würde Ihr Antrag aussehen? Plafond ja oder nein?

Eine Neubeurteilung kann ich erst zu diesem Zeitpunkt treffen. Es kommt z.B. darauf an, wie leise die Flugzeuge werden.

Der gekröpfte Nordanflug gilt als Lösung des gordischen Knotens. Wie stehen Sie dazu?

Obwohl ich ein «Direktbetroffener» bin, setze ich mich für den GNA ein, weil der Flughafen seine Ausrichtung nach Norden hat. Eigentlich will ich zum «alten Regime» zurück. Daher müssen mit Deutschland intensivere und umfassendere Gespräche geführt werden.

Realistisch wird Deutschland die jetzige Anflugbeschränkung nicht wieder auflösen. Falls der GNA trotz aller Bemühungen nicht eingeführt werden könnte, wo soll morgens und abends geflogen werden?

«Status Quo, alles andere wäre nicht ehrlich»

Nochmals, die DVO muss weg! Das kann nur durch intensive Kontakte auf allen Stufen geschehen. Ich glaube an eine «Gesamtlösung», d.h., die Verhandlungen des Bundes dürfen sich nicht nur auf das Flughafendossier beschränken. Baden-Württemberg muss sich im Klaren sein, dass es durch den Flughafen in vielerlei Hinsicht profitiert und damit ebenfalls «Lasten», die durch den Betrieb des Flughafens entstehen, mitzutragen hat. Eine klare Antwort auf Ihre Frage kann ich im heutigen Zeitpunkt und mit meinem heutigen Wissensstand nicht geben.

Dann fischen wir halt mal im Trüben. Sind Sie in diesem Fall bereit, den Süd- und Ostanflug für die Aufrechterhaltung der Flugverbindungen morgens und abends zu gewähren; also Status Quo?

Für den Status Quo. Alles andere wäre nicht ehrlich.

«Ich bin klar gegen jeglichen Pistenausbau»

Interview mit Regierungsratskandidat Martin Graf, Grüne Partei

Fragen an Regierungsratskandidat Martin Graf, Grüne Partei, Stadtpräsident Illnau-Effretikon.

Herr Graf, der Regierungsrat hat sich gegen einen Pistenausbau ausgesprochen. Damit bezog er im laufenden SIL-Prozess eine klare Position.

Falls nach der Regierungsratswahl neu abgestimmt werden würde, wie ist Ihre persönliche Haltung?

Martin Graf: Ich war und bin klar gegen jeglichen Pistenausbau. So etwas kommt überhaupt nicht in Frage. Der Flughafen ist gebaut und es gibt keine weiteren Investitionen in die Pisteninfrastruktur.



(Foto Manu Reichling)

«In den Randstunden auf wichtige Verbindungen konzentrieren»

Laut einer umstrittenen Studie des Bundes wird die Nachfrage in den nächsten 25 Jahren auf 450'000 Flugbewegungen steigen (aktuell 260'000 Bewegungen). Sind Sie für die Befriedigung dieser Nachfrage oder gibt es für Sie hier Grenzen?

Nein, ich bin gegen die blinde Befriedigung irgend einer Nachfrage. Der Flughafen braucht einen klaren Deckel und zwar nicht nur wegen Lärm. Vor allem der Schadstoffausstoss wie Stickoxyde (NoX) und CO₂ schaden unserer Umwelt. Eine Plafonierung ist also auch eine Schadstoffbegrenzung. Dies sind wir unserer Umwelt und unseren Nachkommen schuldig. Die absolute Minimalforderung ist ein Plafond bei 320'000 Bewegungen.

Für welche Nachtruhe setzen Sie sich ein?

Acht Stunden Nachtruhe plus Verspätungsabbau, also 7,5 Stunden netto.

Das Parlament hat vor Jahren entschieden: 320'000 Flugbewegungen und 7 Stunden Nachtruhe. Würden Sie diesen Auftrag im Regierungsrat unterstützen?

Ja, dies ist die absolute Minimalforderung.

Der gekröpte Nordanflug gilt als Lösung des gordischen Knotens. Wie stehen Sie dazu?

Man soll die Möglichkeiten nutzen und diese auch voll ausschöpfen. Die Ausrichtung des Flughafens und der Siedlungsstruktur verlangt die Nordausrichtung. Nur glaube ich nicht daran, dass Deutschland von dem bereits Erreichten abweichen wird.

«Eine Plafonierung ist auch eine Schadstoffbegrenzung.»

Realistisch wird Deutschland die jetzige Anflugbeschränkung nicht wieder auflösen. Falls der GNA trotz aller

Bemühungen nicht eingeführt werden könnte, wo soll morgens und abends geflogen werden?

Ich bin ebenfalls der Meinung, dass Deutschland nicht zurückkriechen wird, trotzdem muss man es natürlich mit geschickten Verhandlungen versuchen. Beim Status Quo müsste die Restmenge verteilt werden, d.h. der Osten und der Süden würden in einem solchen Fall Lasten mittragen müssen. In diesen Randstunden wäre es jedoch nötig, dass der Flughafen sich auf die wichtigsten Verbindungen konzentriert.

«Der CO₂ Austoss muss reduziert werden!»

Kerosin ist der einzige Treibstoff der nicht besteuert wird. Die Luftfahrt wurde aus den Kyoto Verträgen gestrichen; muss also keine CO₂ Reduktion erreichen. Wie ist Ihre Haltung in diesen Umweltfragen?

Angesichts der ganzen Umweltproblematik ist es völlig diskussionslos, dass sowohl Kerosin besteuert wie der CO₂ Ausstoss reduziert werden muss. Der Stadtrat von Illnau-Effretikon hat bereits 2005 beschlossen, allfällige Flüge über «my climate» zu kompensieren, d.h. Flüge werden CO₂ neutral durchgeführt.

Der Kanton Zürich hat sich verpflichtet, allfällige Entschädigungszahlungen im Zusammenhang mit Fluglärm ab einer Höhe von 1,2 Milliarden vorzufinanzieren. Ist es Aufgabe des Kantons, private Infrastrukturen zu finanzieren?

Der Flughafen ist privatisiert, also wäre auch der Flughafen für die Finanzierung zuständig. Ich glaube aber persönlich, dass der Flughafen die Anwohner gar nie in dieser Höhe entschädigen wird.

Neue Hub Pläne

Unique wirbt für die Swiss-Konkurrenz

Seit kurzem wirbt die Flughafenbetreiberin für die Swiss-Konkurrenz Air Berlin. Sie sponsert Radiowerbung des deutschen Billig-Anbieters.

Seit Ende November 2006 betreibt die deutsche Billig-Fluglinie Air Berlin neu ein Drehkreuz für Umsteigetouristen in Zürich. Transitpassagiere aus Bremen, Stuttgart, Hamburg, Berlin und Frankfurt steigen in Zürich um, um weiter auf die Balearen zu fliegen. Dem Schweizer Tourismus und der Schweizer Wirtschaft verbleibt keinerlei Wertschöpfung; der Bevölkerung jedoch Lärm und Dreck. Eine profitiert jedoch von diesem Unsinn: Die Flughafenbetreiberin Unique. Damit sie auch weiterhin fleissig Landegebühren kassieren kann, sponsert sie neuerdings Radiowerbung für Air-Berlin; die Konkurrentin von Swiss!

Verkehrte Welt

Seit Jahren wollen uns Wirtschaftsvertreter weis machen, dass unser Flughafen einen massiven Wettbewerbsnachteil gegenüber der ausländischen Konkurrenz aufweise. Dass dem nicht so ist, zeigten die letzten Wochen. Aufgrund einer Ankündigung der Europäischen Union, künftig auch die Branche Luftverkehr in die Verpflichtung aufzunehmen, den CO₂-Ausstoss reduzieren zu müssen, reagierte Lufthansa wie folgt: «Man überlege sich in einem solchen Fall, den Hub von Frankfurt nach Zürich zu verlegen, da die Schweiz nicht zur EU gehöre und folglich diese Verpflichtung nicht einhalten müsse!» Die Fluglobby freut's und die Flughafenbetreiberin Unique kündigte bereits an, noch über genügend Kapazitäten zu verfügen. Der Flughafen Wien beklagt sich über den bevorstehenden Wettbewerbsvorteil des Flughafens Zürich. Und unsere Wirtschaftsvertreter? Sie fordern fleissig weiter, dass der Steuerzahler für Lärmgebühren, Sicherheitsgebühren und Entschädigungszahlungen aufkommen soll. Verkehrte Welt.

Wirtschaftswachstum auch ohne Flugverkehr

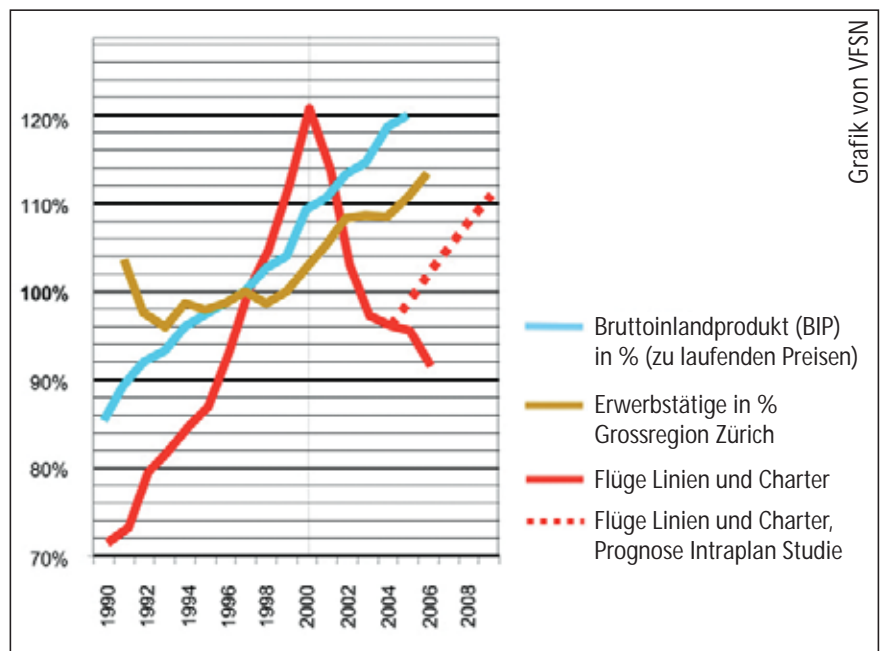
Viele Politiker argumentieren mit der «Arbeitsplatzlüge»

Quantitatives Wachstum wird nur mit Umsteigetouristen erreicht. Der Zunahme der Belastung für Umwelt und Bevölkerung steht keinerlei Nutzen der Wirtschaft gegenüber.

Viele Politiker – ob nun Kantons- oder Regierungsräte – machen das Wohl der gesamten Schweizer Volkswirtschaft von der Anzahl Flugbewegungen abhängig. «Je mehr geflogen wird, desto besser geht es der Wirtschaft!» wird die Forderung nach unbeschränktem Wachstum begründet. Die unter dem Begriff «Arbeitsplatzlüge» verbreitete These, hält einem Vergleich jedoch nicht stand. Während das massgebliche Bruttoinlandprodukt der Schweiz sowie die Zahl der neu geschaffenen Arbeitsplätze seit sechs Jahren ununterbrochen stiegen, sanken die Flugbewegungen um rund 20 Prozent (siehe Grafik). Die einzigen beiden Segmente am Flughafen Zürich, die jüngst stark zulegen konnten, sind die

Zahl der Umsteigetouristen und die General Aviation. Während die Transitpassagiere keinen einzigen Franken in der Schweiz konsumieren und lediglich Lärm und Schadstoffe produzieren, liefern sie dem Schweizer Bürger keinerlei Mehrwert. Daneben glänzen die Business-Jets der General Aviation mit einer Umweltbilanz, die weltweit – im negativen Sinn – einzigartig ist: Die 40'443 Flugbewegungen der General Aviation im letzten Jahr beförderten insgesamt 51'227 Passagiere oder durchschnittlich 1,26 Personen pro Flug!

Die Zahlen auf der Grafik sprechen eine eindeutige Sprache und zeigen schonungslos die Angstmacherei der Fluglobby mit der «Arbeitsplatzlüge». Aber selbst wenn eine gewisse Korrelation zwischen Direktflügen und Wirtschaftswachstum bestehen würde (was ja offensichtlich nicht der Fall ist), kann dies nicht als Argument für die Vernachlässigung der Sicherheit der Bevölkerung und die Belastung des Klimas und unserer Lebensqualität herangezogen werden.



Der Schwindel mit der Nachtruhe

Jahrelange Verzögerung einer Nachtruheverlängerung

wurde damit beauftragt, eine Standesinitiative in Bern für eine siebenstündige Nachtruhe einzureichen.

FDP Regierungsrat Jeker musste Anfangs August 2003 diese Standesinitiative in der Verkehrs-

kommission in Bern vertreten. «Seit der Einreichung dieser Standesinitiative habe sich die Situation verändert. Der Flughafen werde demnächst ein neues Betriebsreglement mit einer siebenstündigen Nachtruhe einreichen. Damit sei die Standesinitiative überflüssig geworden.» so Ruedi Jeker in Bern. Die Verkehrskommission folgte den Ausführungen Jekers und verwarf die Standesinitiative. In der Zwischenzeit wurden sechs Betriebsreglemente – alle mit einer siebenstündigen Nachtruhe – eingereicht aber nie umgesetzt. Unter Entzug sämtlicher Rechtsmittel wurden neue Anflugwege,

Instrumentenlandesysteme, Luftraumsenkungen und Projektierungszonen umgesetzt, auf eine Verlängerung der Nachtruhe wartet die Bevölkerung immer noch!

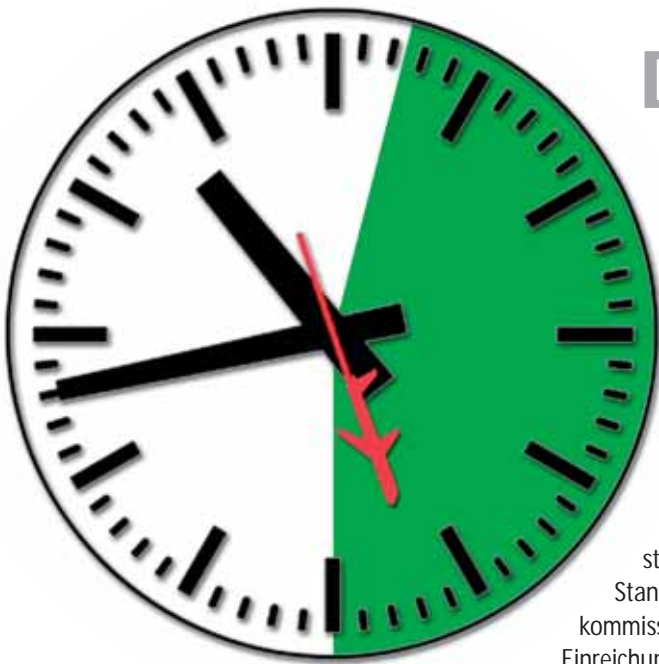
Fadenscheinige Argumente

Wir haben aus der Vergangenheit gelernt und ziehen daraus ein klares Fazit: Will die Bevölkerung eine längere Nachtruhe als die heutigen 5,5 Stunden, muss sie dies selber in die Hand nehmen. Unsere Politik und die Wirtschaft haben sich dadurch ausgezeichnet, immer wieder fadenscheinige Gründe zu erfinden, um die dringend notwendige Nachtruheverlängerung zu verhindern. Der neuste Streich in diese Richtung heisst Zürcher Fluglärm Index ZFI und stammt aus der Küche der FDP und SVP Kantonsräte. Damit soll die Nachtruhe auf sieben Stunden ausgedehnt werden. Glauben sie ihnen?

Statistischer Unsinn

Regierungsratskandidat Thomas Heiniger von der FDP äusserte sich kürzlich in einem Interview, dass er einer Pistenverlängerung und einer Ostausrichtung zustimmen würde, sofern damit die Gesamtzahl der lärmbelästigten Bevölkerung sinkt. Hier macht es sich Herr Heiniger etwas zu einfach. Die Zahl der Fluglärmopfer kann man nur mit der völligen Umkehr des bisherigen Flugregimes senken. Dabei spielen die Südflüge keine Rolle; wichtig für die Statistik – und auf diese beruft sich Herr Heiniger – ist nur die Umkehr der Südstarts. Anstatt nach Süden sollen die Starts neu nach Norden erfolgen. Da der Luftraum im Norden dadurch mit Starts belegt wäre, würde man künftig ausschliesslich von Osten her landen; auch hier die völlige Umkehr des bisherigen Flugregimes. Die jetzigen Fluglärmgebiete Opfikon-Glattbrugg, Wallisellen und Schwamendingen werden praktisch fluglärmfrei und die bisher verschonten Gebie-

te im Osten und Teile des Nordens (die Starts nach Norden erfolgen nicht über die gleiche Region wie die Landungen aus Norden) werden zu Fluglärmghettos. Im Süden des Flughafens erreicht man eine Entlastung von 50'000 Menschen und im Osten und Norden werden neu 49'000 Menschen mit konzentriertem Lärm von 06.00 Uhr bis Mitternacht dauerbeschallt. Die Gesamtbelastung – und damit sind wir wieder am Anfang unserer Aussage – nimmt statistisch gesehen ab. Aber zu welchem Preis? Mit einer Verlängerung der Nachtruhe profitieren ALLE Regionen rund um den Flughafen! Die Gesamtzahl der belasteten Menschen nimmt sofort ab, ohne dass man ein neues Gebiet für das Wachstum der Umsteigetouristen opfert. Leider werden diese Massnahmen von der Flughafenlobby bitter bekämpft. Ihre Argumente sind deshalb scheinheilig, denn ihnen geht es nur um ein unbeschränktes Wachstum.



Heute gilt immer noch:
nur 5 1/2 Stunden Nachtruhe.

Schon vor rund sechs Jahren wurde eine Nachtruhe von sieben Stunden beantragt. Politik und Wirtschaft haben deren Umsetzung bis heute jedoch bewusst verhindert.

Am 12. Juni 2001 reichte die Flughafenbetreiberin Unique ein neues Betriebsreglement ein, welches unter anderem eine siebenstündige Nachtruhe verlangte. Die in zweiter Instanz erteilte Bewilligung für diese Nachtruheverlängerung wurde von der gleichen Flughafenbetreiberin am 22. Januar 2002 erfolgreich mittels superprovisorischer Verfügung vor Bundesgericht verhindert. Die Nachtruhe blieb bei fünf Stunden.

«Kontraproduktiv und unvernünftig»

Am 20. Januar 2003 hat der Kantonsrat die Einzelinitiative Schächli zur Verlängerung der Nachtruhe auf sieben Stunden angenommen. Die SVP-Fraktion im Kantonsrat meinte dazu: «Die SVP ist für die Beibehaltung des bisherigen Nachtflugverbots von fünf Stunden». Für die FDP-Fraktion war eine Nachtruheverlängerung «kontraproduktiv, unvernünftig und hinderlich». Trotz der negativen Argumentation der Flughafenturbos wurde der längeren Nachtruhe mit 91 zu 77 zugestimmt. Der Zürcher Regierungsrat

Kleben Sie Rita eine ...

... BFO-Briefmarke auf den Umschlag



BFO setzt seit Mitte Dezember eine eigene Briefmarke im Kampf gegen einen Pistenausbau ein. Mit der Botschaft «Pistenausbau NEIN» führen wir damit unsere Kampagne konsequent weiter. Bereits über 7000 A (1 Franken) und

B-Marken (0,85) wurden von unseren Mitgliedern bestellt. Die offiziellen Wertzeichen können ohne Aufpreis und ohne Versandkosten bei uns bestellt werden:

*Bürgerprotest Fluglärm Ost,
Postfach 19, 8484 Weisslingen oder
per Email info@fluglaerm-ost.ch*

**Beteiligen Sie sich an der Aktion für eine
realistische Flughafenpolitik**

Unterstützen Sie den Förderverein der Flughafeninitiative mit einer Spende auf das Postscheckkonto **85-510414-7**

Haben Sie gewusst dass...

... die Gewerkschaften der Flugindustrie mit dem Slogan «Mein Arbeitsplatz = ihr Fluglärm» für ihre Anliegen werben?

... täglich 20 Direktflüge von Zürich nach London verkehren und kein einziger von einer Nachtruheverlängerung betroffen wäre?

... das fliegende Personal von deutschen Airlines ihr Einkommen zu 100% in Deutschland versteuern müssen, selbst wenn sie in der Schweiz wohnen?

Impressum

Redaktion:

Vorstand Bürgerprotest Fluglärm Ost

Herausgeber:

Bürgerprotest Fluglärm Ost
info@fluglaerm-ost.ch
www.fluglaerm-ost.ch
PC Konto 87-192974-1

Neu in den Regierungsrat

Martin Graf

(Stadtpräsident Illnau-Effretikon)

unser Vertrauensmann für das Flughafendossier



Unterstützen Sie uns
im Kampf gegen noch
mehr Fluglärm –
werden Sie Mitglied!

Ich möchte BFO- Mitglied werden:

- Einzelmitglied (Fr. 40.–)
- Familienmitglied (Fr. 60.–)
- Ich möchte eine Spende tätigen
(Einzahlungsschein wird zugestellt)
- Ich wünsche Informationen über BFO

Name Vorname

Strasse

PLZ/Ort

E-Mail

Bürgerprotest Fluglärm Ost, Postfach 19, 8484 Weisslingen,
info@fluglaerm-ost.ch, PC-Konto 87-192974-1

Melden Sie sich jetzt online an unter:

www.fluglaerm-ost.ch

