

INFO BÜRGERPROTEST FLUGLÄRM OST

www.fluglaerm-ost.ch

Ist der Osten bereit für eine Gross-Demonstration?



Nachdem der Süden des Flughafens mit einem Demonstrationszug durch die Stadt Zürich auf seine Anliegen aufmerksam machte, stellt sich die Frage, ob die Bevölkerung östlich des Flughafens ebenfalls zu einer Grosskundgebung bereit ist. Mit der Realisierung neuer Abflugstrassen, der Bewilligung von Dual-Landing und Wide-Left-Turn, der baldigen Einführung des Instrumentenlande-

systems und der Gefahr von RELIEF (Hauptlanderichtung Ost sowie einer Pistenverlängerung) müsste man eigentlich meinen, dass die Bereitschaft für eine «Abstimmung mit den Füissen» auch im Osten vorhanden sei.

Nachdem der Bürgerprotest Flüglärm Ost bereits verschiedene kleinere Demonstrationen durchgeführt hat (z.B. an der

Generalversammlung von Unique), wäre sie auch bereit, eine Grosskundgebung zu organisieren. Dabei ist sie jedoch auf die Unterstützung unserer Gemeinden und der Bevölkerung angewiesen. Bitte teilen Sie uns ihre Meinung bezüglich einer Teilnahme und/oder einer aktiven Mithilfe an einem Grossanlass per Post oder per Email mit:

Bürgerprotest Flüglärm Ost,
Postfach 19, 8484 Weisslingen
info@fluglaerm-ost.ch.

Inhalt

Rote Karte für Rita Fuhrer 2



Neue Abflugstrassen 3



ILS für Piste 28 4



Region Wil/Hinterthurgau 5

Unwahre Zahlen 6

Mit RELIEF nach Bern 7

Editorial

Thomas Koch,
 Präsident Bürgerprotest Fluglärm Ost



Sie halten die Ausgabe Nummer 3 der BFO-News in Händen. Es geht um Informationen, Aufklärung von Desinformationen und Aufdeckung von Falschinformationen im Zusammenhang mit der Fluglärmproblematik. Es ist uns ein grosses Anliegen, die Bevölkerung östlich des Flughafens sachlich und richtig zu informieren. Dass wir dabei ab und zu auch eine spitze Feder führen, ist Absicht. Zu häufig werden wir von den Verantwortlichen angelogen, zu häufig missbrauchen unsere Volksvertreter ihre Position. Dies gilt es schonungslos aufzudecken. Dabei brauchen wir aber auch die Unterstützung aus der Bevölkerung. Das beste Beispiel ist der von BFO eingereichte Sammelkurs gegen das neue Betriebsreglement. Dank Ihrer zahlreichen Unterstützung konnten wir mit einem eigenen Anwalt einen Rekurs zusammenstellen, der wesentlich dazu beigetragen hat, dass die kapazitätssteigernde Massnahme «Wide-Left-Turn» vorerst nicht eingeführt wird. All diese Informationen finden Sie in dieser Ausgabe. Wir haben aufgrund der Wichtigkeit die Auflage dieser Zeitung auf 100'000 erhöht. Damit können wir das ganze Gebiet östlich des Flughafens abdecken; dies auch dank Unterstützung durch den Gemeindeverbund «Region Ost». Dass dies nicht ganz ohne Kosten geht, versteht sich von selbst. Falls diese Informationen für Sie wichtig und nützlich sind, wären wir für eine finanzielle Unterstützung dankbar. Denn nach der Ausgabe 3 wird es auch eine Nummer 4 geben. Benutzen Sie den Talon auf der letzten Seite für Ihre Anmeldung, Ihr Interesse oder Ihre Unterstützung.

Akzeptanz – die Antwort auf RELIEF

Der Osten zeigt Rita Fuhrer die rote Karte

Was legitimiert einen Volksvertreter, einen ganzen Kanton in Bern am SIL-Prozess zu vertreten? Vor der Einsitznahme des Winterthurer Stadtrates Hans Hollenstein in den Regierungsrat des Kantons Zürich sprach sich die alte Besetzung für eine vertiefte Prüfung des Projekts RELIEF aus. Dies sah die Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer als Freikarte an, den Osten dem künftigen Betrieb des Cityflughafens Zürich zu opfern. Mit dem Projekt «Pistenverlängerung» und «Hauptanflugachse Ost» geht Rita Fuhrer nach Bern in den SIL-Prozess und will



Die wesentlichen Punkte von «Akzeptanz»:

- Möglichst zurück zur alten Nordausrichtung
- Einsatz des gekröpften Nordanfluges
- Verteilung der Restmenge auf Süd und Ost
- Abflugroute nach Osten nicht über die Ballungsgebiete Winterthur, Wil und Frauenfeld
- Abflugrouten beim Südstart direkt zur Destination führen
- Nachtruhe von acht Stunden
- Begrenzung bei 320'000 Bewegungen pro Jahr

damit unseren Lebensraum unbewohnbar machen. Die Mehrheit im Regierungsrat hat längst «gekippt», und die Flughafenturbos Fierz und Fuhrer stehen in der Minderheit. Dem treten nun unse-

re wahren Interessensvertreter, die Region Ost, entgegen. Der Zusammenschluss von 83 Gemeinden östlich des Flughafens als Vertreter von 380'000 Einwohnern will mit der Eingabe des Projekts «Akzeptanz» in den SIL-Prozess für unsere Lebensqualität einstehen. Damit zeigen sie Regierungsrätin Fuhrer klar und deutlich die «rote Karte». Der BFO begrüsst die Anstrengungen der Region Ost und sieht sich in seinen Anliegen wesentlich besser vertreten als durch Rita Fuhrer.

Anspruch auf Entschädigung

Im Juni 2005 erhielten Tausende von Grundstückbesitzern von flughafennahen Gemeinden Post von ihrer Gemeinde. Die Aufforderung, sich an einer Sammelklage für die Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen infolge des gesteigerten Ostanfluges zu beteiligen, sollte auf jeden Fall wahrgenommen werden. Mit einem symbolischen Unkostenbeitrag von Sfr. 150.– wahrt man

sich so sein Recht auf Entschädigung. Die Vorteile einer Unterbrechung der Verjährung und das geringe Prozessrisiko sind gute Argumente, hier mitzumachen. Angeschrieben wurden all diejenigen Grundeigentümer, welche nach heutigem Ermessen (Überschreitung der Immissionsgrenzwerte) gute Chancen auf Entschädigung haben. Bei Fragen wenden Sie sich an Ihren Gemeindegemeinschreiber.

Neues Betriebsreglement – Für jeden etwas!

Kapazitätssteigernde Wünsche von Unique mehrheitlich berücksichtigt

Das vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) genehmigte Betriebsreglement hat drei Entscheide, welche unsere Region zum Teil heute schon mit zusätzlichem oder sogar neuem Fluglärm belasten. Wir erklären Ihnen die Auswirkungen auf Ihren Lebensraum.

Dual-Landing

Das reissverschlussähnliche Landen von Süden und Osten während der sensiblen Morgenstunden (werktags von 06.00 bis 07.00 Uhr und am Wochenende sogar bis 09.00 Uhr) soll, sobald technisch möglich, eingeführt werden. Dies ist der erste Schritt der Abschiebung der Morgenanflüge zurück in den Osten! Dadurch wird die Bevölkerung östlich des Flughafens also nicht nur abends mit Anfluglärm beschallt, sondern zukünftig auch wieder morgens. Dies betrifft die Gebiete, welche heute bereits unter Anfluglärm zu leiden haben. Der Grund hierfür wird im Gesuch von Unique ehrlicherweise sogar genannt: Kapazitätssteigerung! Erwähnenswert wäre noch, dass das BAZL mehr bewilligte, als Unique überhaupt beantragte, denn werktags wurde gar

kein Dual-Landing gefordert! Wir versprechen uns grosse Chancen im juristischen Kampf gegen diesen Unsinn.

Neue Abflugstrassen

Durch die Verlegung eines Warteraumes von Deutschland (Singen) in die Schweiz (Weinfelden) mussten auch die Luftstrassen im Osten neu definiert werden. Dies hat zur Folge, dass die Abflugstrasse in den Osten nicht mehr wie bisher nördlich über Winterthur, sondern neu südlich verläuft. Dies wiederum bedeutet, dass die Gebiete Nürensdorf, Brütten, Winterberg, Kyburg, Winterthur-Seen, Sennhof, Schlatt, Weisslingen, Turbenthal bis Wil/St. Gallen neu auch unter Abfluglärm zu leiden haben. Obwohl der neue Warteraum gar nicht immer belegt ist, soll die neue Abflugstrasse künftig perma-

Dual-Landing und die Lüge mit der Kapazität

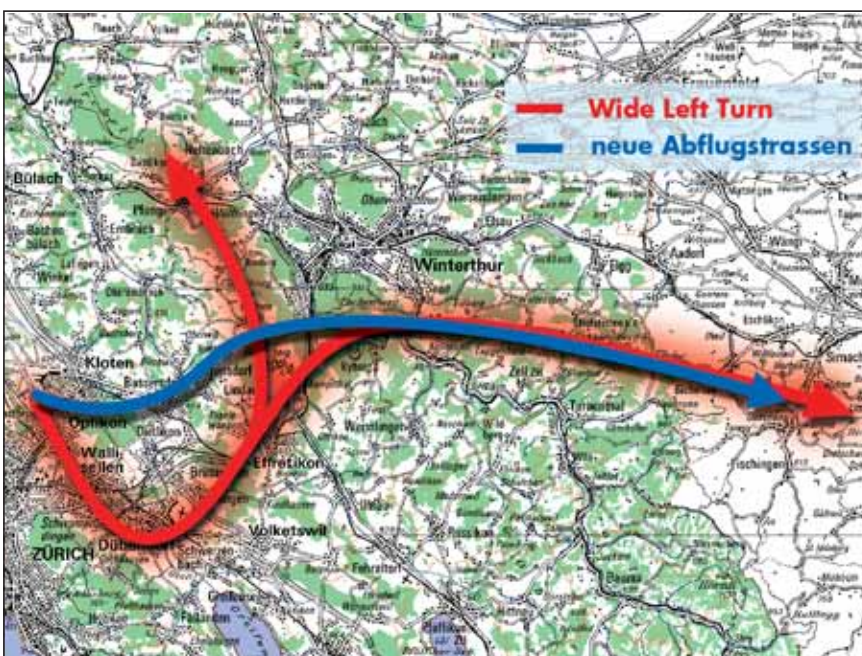
Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat erklärt, dass der Cityflughafen Unique den geforderten Kapazitätsnachweis (die Nachfrage nach Landungen) für die Zeit zwischen 06.00 und 07.00 Uhr morgens erbringen konnte. Bisher landen in dieser ersten Morgenstunde circa 14 bis 15 Flugzeuge, und zwar von Süden. Da die vorhandene Kapazität beim Südanflug heute schon 26 Landungen pro Stunde beträgt, müsste dieser Kapazitätsnachweis einer Steigerung von 100 Prozent gleichkommen. Unique müsste dem BAZL beweisen, dass künftig mehr als die möglichen 26 Landungen zwischen 06.00 und 07.00 Uhr geplant sind. Und wie äussert sich das BAZL dazu? «Wir haben das Dual-Landing unter der Voraussetzung bewilligt, dass es zu keiner Kapazitätssteigerung kommt!» Eigenartige Rechenmaschinen, die man in Bern benutzt!

nent benutzt werden. Für die Flugsicherung sei ein Umstellen auf die alte Abflugroute während der Zeit, in welcher der Warteraum gar nicht belegt ist, zu aufwendig, teilte uns die Flugsicherung Skyguide auf Anfrage mit.

Wide-Left-Turn

Aufgrund einer Sicherheitsüberprüfung stellte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) fest, dass jahrzehntelang ein Kollisionsrisiko bestand, wenn gleichzeitig Flugzeuge von Norden landen und andere nach Süden mit einem Left-Turn, welcher vor allem den Osten belärmt, starten. Die Lösung dieses Sicherheitsproblems (= zeitliche Separation) bedeutete gleichzeitig eine Kapazitätsreduktion für die Flughafenbetreiberin (die bisherige Kapazität konnte nur unter Missachtung von Sicherheitsstandards aufrechterhalten werden!). Die Lösung für den

Fortsetzung auf Seite 4



Fortsetzung von Seite 3
Neues Betriebsreglement
 Flughafen, der Wide-Left-Turn, bedeutet gleichzeitig eine Mehrbelastung für den Osten. Per 30. Oktober 2005 sollte unter Entzug sämtlicher Rechtsmittel ein neuer Abflug eingeführt werden, um die vom Flughafen gewünschte Kapazität wieder herzustellen. Liegt die Destination im Osten, führte dieser neue Abflug über Opfikon, Dübendorf, Brüttsellen (also weiter nach Süden als bisher) mit der

obligaten Linkskurve neu nach Effretikon auf die neue Abflugroute Winterthur-Seen – Turbenthal – Wil – St.Gallen. Bei Destinationen im Westen oder Süden flöge man die Linkskurve auf der Höhe Effretikon länger, sodass man wieder zurück über Winterberg, Brütten fliegt. Der Wide-Left-Turn würde den bisherigen Left-Turn über den Osten nicht ersetzen, sondern ergänzen. Es käme in der Folge zu vermehrten Stars auf der Piste 16 mit Left-Turn. Die gewünschte Entlastung

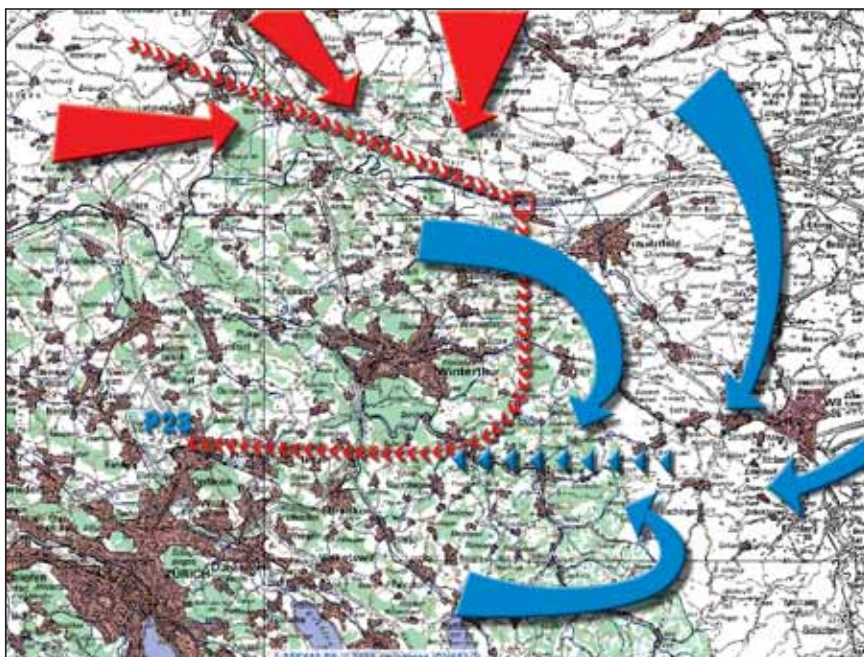
der bisher belasteten Gebiete Kloten, Bassersdorf, Birchwil u.v.a. würde mit der Einführung des Wide-Left-Turns nicht realisiert. Diese Feststellung des BFO wurde mittlerweile von der Rekurskommission bestätigt, weshalb die aufschiebende Wirkung der Rechtsmittel wieder hergestellt wurde. Aber aufgeschoben ist nicht aufgehoben, weshalb BFO auch weiterhin sämtliche juristischen Mittel gegen das neue Betriebsreglement ergreifen wird.

ILS auf Piste 28

Einführung verzögert sich

Das per Herbst 2005 einzuführende Instrumentenlandesystem (ILS) auf die Ost-Westpiste 28 verzögert sich bis in den Herbst 2006. Da die Stadt Kloten Rechtsmittel dagegen ergriffen hatte, wurde der Bau für einen Monat gestoppt. Der Cityflughafen Zürich entschuldigte sich für diese Verzögerung nun bei der Bevölkerung im Süden des Flughafens. Ein Baustopp von einem Monat musste also für eine Verzögerung von einem ganzen Jahr herhalten. Durch die Einführung des ILS 28 werden am Abend mehr Anflüge über den Osten stattfinden, da es zu weniger wetterbedingten Ausnahmen kommen wird. Das ILS ist die Voraus-

setzung, künftig alle Anflüge im Osten zu konzentrieren, was BFO klar bekämpft. Der instrumentengestützte Anflug wird über völlig neue Regionen im Osten führen (siehe Grafik). Die neuen Gebiete, welche voraussichtlich ab Herbst 2006 durch diesen neu zu führenden Anflug betroffen sein werden, sind Turbenthal, Zell, Wildberg, Region Aadorf und Region Wil.



Solidair

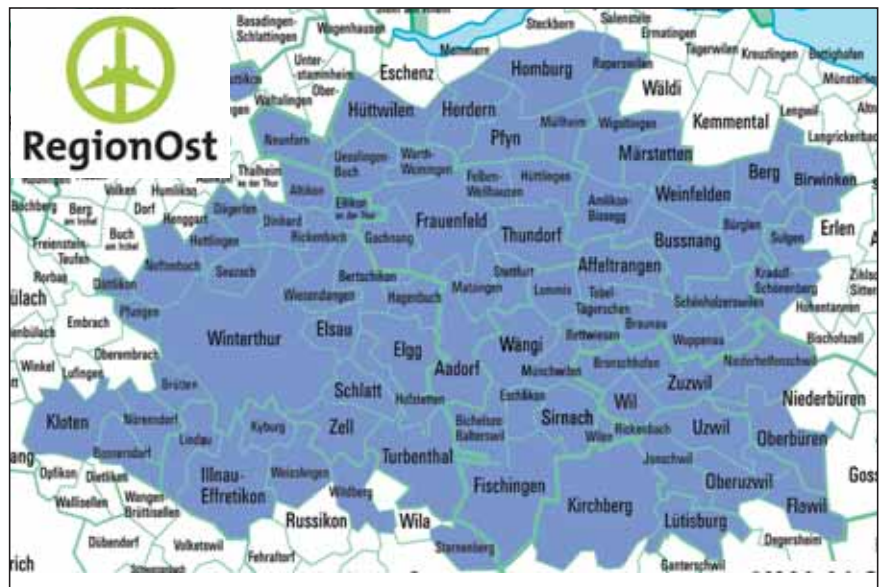
Die Parteien SVP und FDP sowie der Gewerbeverband der Bezirke Bülach und Dielsdorf bringen, unabhängig von der kantonalen Parteispitze, ein eigenes Konzept zur Lösung des Fluglärmproblems. Unter dem Namen «Solidair» soll der Flugbetrieb so weit als möglich von Norden betrieben werden. Durch deutsche Restriktionen bedingte Anflüge über andere Gebiete sollen auf Süden und Osten aufgeteilt werden. Damit unterscheiden sich SVP und FDP der Flughafenbezirke Bülach und Dielsdorf klar von der kantonalen Parteispitze, die den Südanflug zum Tabuthema erklärt hat. Der Vorschlag «Solidair» ähnelt dem Konzept «Akzeptanz» der Region Ost.

RuF – Plattform der Bürgerorganisationen rund um den Flughafen

BFO als Vertreter des Ostens
 Ende Juni 2005 wurde die Öffentlichkeit über die Gründung von RuF (Rund um den Flughafen) orientiert. Diese Plattform dient 20 Bürgerorganisationen als Vertreter von 30'000 Mitgliedern aus allen Himmelsrichtungen zur Bildung von Konsenslösungen. Verlängerung der Nachtruhe und Bewegungsbegrenzung – es gibt viele gemeinsame Anliegen, egal, woher man kommt. Erste Forderungen gegenüber der Regierung wurden bereits gestellt. BFO ist Mitgründer dieser Plattform und der alleinige Vertreter des Ostens im Kanton Zürich.

Wer ist die Region Ost?

Am 18. Juni 2004 gründeten Gemeindevertreter aus Exekutiven und Parlamenten aus den Kantonen Zürich, Thurgau und St. Gallen die Region Ost. Mit der Unterzeichnung der Charta Ost wurde als erstes Ziel genannt: Keine Konzentration des Fluglärms im Osten. Mittlerweile umfasst die Region Ost 83 Gemeinden, welche eine Bevölkerung von 380'000 Menschen vertreten. Damit ist sie der mit Abstand grösste politische Zusammenschluss in der Schweiz im Kampf für mehr Lebensqualität. Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO) pflegt eine rege Kommunikation mit unseren politischen Vertretern. Eine Bürgerorganisation wie BFO hat einen anderen Wirkungskreis im Kampf gegen Fluglärm, jedoch stimmen wir unsere Aktionen mit der Region Ost jeweils ab. BFO ist den Vertretern der Region Ost dankbar für ihren intensiven Einsatz zu Gunsten un-



serer Region und unserer Lebensqualität und hofft auch künftig auf eine gute Zusammenarbeit. (www.region-ost.ch)

BFO erreicht juristischen Teilerfolg!

Lebensqualität geht vor Kapazitätssteigerung

Am 31. Dezember 2003 reichte die Flughafenbetreiberin Unique das vorläufige Betriebsreglement ein. Die Auswirkungen auf den Lebensraum östlich des Flughafens sind immens, weshalb BFO entschieden hat, juristisch dagegen vorzugehen. Am 3. Mai 2005 reichten wir zusammen mit 230 Haushalten, also rund 500 Personen, einen Sammelrekurs ein. Vor kurzem konnten wir einen ersten juristischen Teilerfolg feiern. Die Rekurskommission des UVEK (REKU INUM) folgte dem Antrag von BFO und stellte die aufschiebende Wirkung bei der Einführung des so genannten Wide-Left-Turn (siehe separater Artikel) wieder

her. Dies bedeutet, dass grosse Gebiete östlich des Flughafens vorerst vor diesem zusätzlichen Lärm verschont bleiben. Die Rekurskommission stützte sich in ihrer Begründung im Wesentlichen auf die Argumente von BFO. Wir sind stolz, zusammen mit unseren Rekurrenten einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung unserer Lebensqualität geleistet zu haben und danken all den Bürger/innen, die diesen Sammelrekurs unterstützt haben. Bürgerprotest Fluglärm Ost war der einzige Vertreter im Osten, der einen Rekurs gegen den Entzug der aufschiebenden Wirkung beim Wide-Left-Turn eingereicht hat! Wir sind also nicht einer unter vielen, sondern der Bürgervertreter im Osten.

Region Wil/ Hinterthurgau neu betroffen

Informations- veranstaltung für die Bevölkerung

Durch die Einführung (seit 14. April 2005) einer neuen Abflugstrasse, welche direkt über die Region Wil / Hinterthurgau führt, formiert sich dort ebenfalls Widerstand. Schon bald wird es nicht nur Starts, sondern auch tiefe Landeanflüge über diese Region geben. Mit der Einführung des Instrumentenlandesystems ILS 28 (siehe separater Artikel) wird diese Region neu zu einem eigentlichen Drehkreuz. Damit die lärm-betroffene Bevölkerung umfassend über die Gründe der neuen Abflugstrasse sowie die Aussichten auf noch mehr Fluglärm informiert wird, organisiert eine regionale Kerngruppe zusammen mit BFO einen Informationsabend.

Donnerstag 29. September 2005, 20.00 Uhr, findet in der Aula Lindenhof in Wil (Zugang über Toggenburgerstrasse, Rotschürstrasse) eine Informationsveranstaltung statt. Als Referenten treten Kurt Baumann, Gemeindeammann von Sirnach und Vorstand der Interkantonalen Regionalplanungsgruppe Wil, und Ralph Weidenmann, BFO, auf.



Unwahre Zahlen für unbeschränktes Wachstum

Unique-Verwaltungsrätin Rita Fuhrer im Kampf gegen Volksinitiative

Die Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin und Unique-Verwaltungsrätin Rita Fuhrer ist klare Gegnerin einer Bewegungsbegrenzung am Cityflughafen Zürich. Um der drohenden Gefahr aus der Bevölkerung (Volksinitiative für eine realistische Flughafenpolitik kommt 2007 zur Abstimmung) zu begegnen, wurde bei INFRAS eine Studie bestellt und mit Steuergeldern bezahlt. Unter dem Namen «Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich» wurde eine bereits im Jahr 2003 für den Cityflughafen Zürich erstellte Studie einfach nochmals aufgewärmt. Obwohl in dieser Studie – im Gegensatz zur ersten – ein Teil der Wertschöpfungskette (induzierter Effekt als Nettobetrachtung) wahrheitsgetreuer gerechnet wurde, benutzt Regierungs-

Umweltqualität wird nicht berücksichtigt

«Auf der Basis des vorliegenden Gutachtens können die Standorteffekte eines Flughafenbaus nicht in zuverlässiger Weise quantifiziert werden. Darüber hinaus wurden wichtige Standortfaktoren wie die Umweltqualität nicht berücksichtigt».

Prof. Dr. Michael von Hauff und Prof. Dr. Jens Horbach (Gutachten zu den Beschäftigungsauswirkungen eines Ausbaus des Flughafens Frankfurt)

rätin Fuhrer gegenüber den Medien, in ihren Newslettern und in ihren Referaten ganz bewusst die offensichtlich falschen Zahlen. Die von ihr verwendete Bruttobetrachtung des induzierten Effektes besagt, dass jemand, der seinen Arbeitsplatz am Flughafen bei einer Airline oder bei einem Lieferanten verliert, nie mehr einen Franken konsumieren werde; nicht für Brot, Milch, Schuhe oder Zahnpasta. Obwohl die Studie klar auf diesen Fehler

Ausbau ohne Einfluss

«Bei Ausbauten der grössten Flughäfen Deutschlands ist nicht mit nennenswerten zusätzlichen katalytischen Arbeitsplätzen zu rechnen».

Prof. Friedrich Thiessen
Fakultät für Wirtschaftswissenschaften,
Universität Chemnitz
(Untersuchung grosser Flughäfen)

hinweist und auch die richtige Netto-Rechnung (klein, versteckt aber dennoch findbar!) veröffentlicht wurde, stimmt unsere Volksvertreterin das Lied des Arbeitsplatzabbaus an und verbreitet unbegründet Angst, indem sie ganz bewusst die falschen Zahlen verwendet und publiziert. Auf Anfrage von BFO heisst es bei INFRAS: «Bereits ab einem Wirtschaftswachstum von zwei Prozent absorbiert die Volkswirtschaft 100% des Verlustes, der durch eine Plafonierung bei 250'000 Flugbewegungen entstehen würde». Dies bedeutet, dass kein einziger Arbeitsplatz verloren ginge! In der Studie wird auch der Nutzen einer sol-

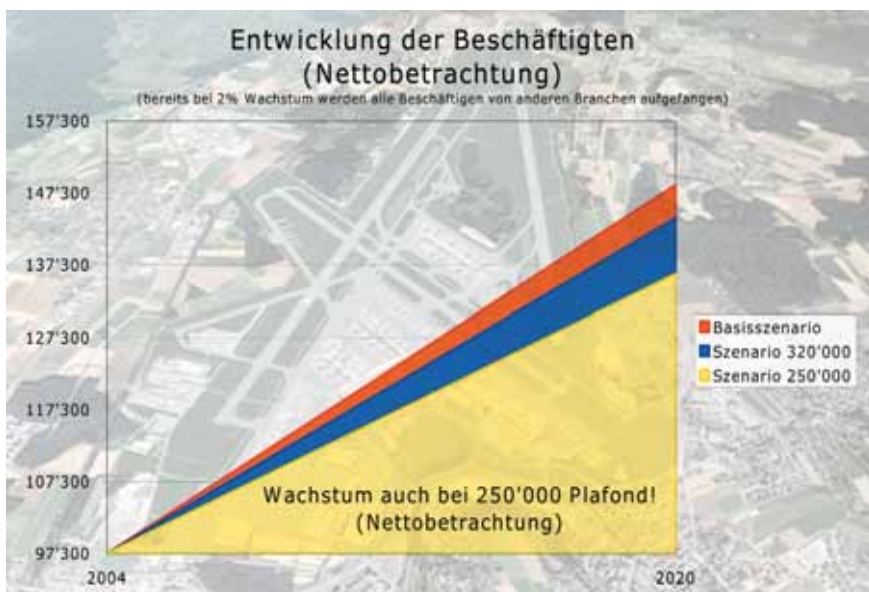
chen Plafonierung erwähnt: Eine deutliche Lärminderung, vor allem in den Nacht- und Randstunden, geringere Lärmkosten, deutliche Verminderung der weiteren Umweltkosten sowie kein weiterer Anstieg der Lärm- und Umweltschadensbelastung. Planungssicherheit für Anwohner und Bauherren sowie ein gewisser Preiserhöhungsspielraum für

Die Job-Lüge

«Eine Hypothese, dass der Arbeitsmarkt in Relation zur Grösse eines Flughafens positiv beeinflusst wird, lässt sich nicht bestätigen. Der Einfluss einer Flughafeninfrastruktur auf den Arbeitsmarkt ist statistisch nicht nachweisbar».

Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung Essen

Airlines wegen Angebotsverknappung. Zusammengefasst würden alle profitieren, ausser vielleicht das börsenkotierte Privatunternehmen Unique, bei dem Rita Fuhrer bekanntlich ja im Verwaltungsrat sitzt!



SIL-Prozess

Die Weichen werden auf «RELIEF» gestellt

Im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) wird in Bern der künftige Betrieb des Flughafens Zürich geregelt werden. Weder der Kanton St. Gallen noch der Kanton Thurgau dürfen an diesem Prozess teilnehmen. Als alleinige Vertreterin des Kantons Zürich wird die Unique-Verwaltungsrätin Rita Fuhrer die Interessen der Bevölkerung wahrnehmen. Sie hat uns bereits erklärt, wie ihre Interessen aussehen werden: Mittels Pistenverlängerungen will sie den Osten zur Hauptanflugroute umfunktionieren. Abklärungen für diese Pistenverlängerung laufen bereits im Hintergrund. Mit dem von Rita Fuhrer in Bern eingebrachten Projekt RELIEF wird der Osten zu einem «Sicherungsraum» mit «Abgrenzungslinien» umfunktioniert. Damit kommt die im Süden des Flughafens wohnhafte Regierungsrätin ihrem deklarierten Ziel einen grossen Schritt näher: «Die zukunfts-tauglichen Gebiete» (Zitat aus der RELIEF Studie) im Süden des Flughafens fluglärmfrei zu machen und den Osten von jeglicher Wohnnutzung konsequent freizuhalten. Unterstützung erhält Rita Fuhrer von Regierungsrätin und Baudirektorin Dorothee Fierz, die praktischerweise beim Entscheid über das Projekt RELIEF ebenfalls im Verwaltungsrat der Flughafenbetreiberin Unique sass.

Dass dieses eine Million Franken teure Projekt in keiner Weise unabhängig war, hat BFO bereits mehrfach aufgezeigt. So wurden beispielsweise die meisten Schlussergebnisse von Relief bereits anderthalb Jahre früher in einer von der

Baudirektion selber erarbeiteten Studie veröffentlicht. Dieses «Abschreiben» nennt die Baudirektion «ein unabhängiges Projekt». Wir nennen es eine Alibiübung, welche den Steuerzahler eine Million Franken kostete!

Was ist der SIL-Prozess?

Mit dem Sachplan «Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)» verfügt der Bund über ein Planungs- und Koordinationsinstrument für den Infrastrukturbereich der Zivilluftfahrt. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung legt der SIL unter anderem differenzierte, auf das Kriterium der Lärmbelastung ausgerichtete Entwicklungsgrundsätze fest. Am 18. Oktober 2000 verabschiedete der Bundesrat den Konzeptteil des SIL mit einer Gesamtsicht und strategischen Leitlinien für eine koordinierte Planung und Entwicklung der Infrastruktur sowie einem Konzept für anlagespezifische Entscheide – den Objektblätter.

SIL-Objektblatt

Die SIL-Objektblätter enthalten die verbindlichen Aussagen zu den Rahmenbedingungen für den Betrieb, zum Flugplatzperimeter, zur Lärmbelastung und Hindernisbegrenzung, zu Natur- und Landschaft sowie zur Erschliessung. Die

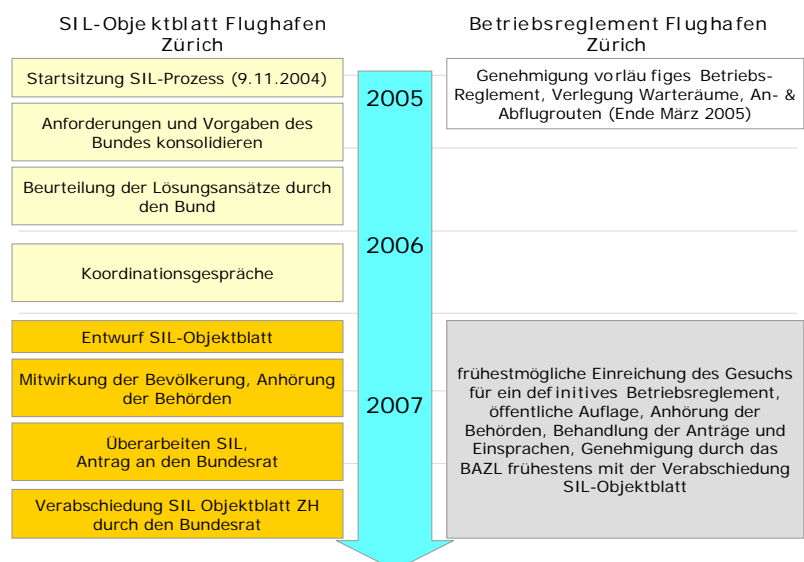
Inhalte werden als Text und Anlagekarte dargestellt. Die Arbeiten am Objektblatt Landesflughafen Zürich wurden nach umfangreichen Koordinationsgesprächen Ende 2003 sistiert. Die Suche nach tragfähigen Lösungen für den Betrieb des Flughafens Zürich ist nach dem Scheitern der Mediation in eine neue Phase getreten. Der Bund hat den Prozess zur Erstellung des Objektblattes für den Flughafen Zürich im Rahmen des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) im November 2004 wieder aufgenommen.

Teilnehmer am Koordinationsprozess:

- Bund: BAZL (Gesamtführung), ARE, BUWAL, Luftwaffe
- Kantone: Zürich (Rita Fuhrer), Aargau und Schaffhausen
- Flughafen Unique
- Deutschland (nur Begleitung auf fachlicher Ebene)
- Skyguide
- Swiss



SIL-Objektblatt Zürich - Roadmap



2. Mitgliederversammlung von BFO

Am Donnerstag, 27. Oktober 2005, 20.00 Uhr, findet die zweite Mitgliederversammlung von Bürgerprotest Fluglärm Ost im Ebnettsaal (Ebnetstrasse) in Nürensdorf statt. Wir halten Rückblick auf

ein ereignisvolles Jahr und wagen im zweiten Teil einen Ausblick ins neue Jahr. Hierzu haben wir auch dieses Mal kompetente Redner aus der Politik eingeladen. Lassen Sie sich überraschen.

BFO deckt auf!

Lärmbulletin ist wichtige Informationsquelle

Mit unserem regelmässig per Email erscheinenden Lärmbulletin haben wir schon so manche Ungereimtheiten aufgedeckt. Was unsere Bulletinempfänger exklusiv erhalten, lesen sie teilweise anderntags als Schlagzeile in den Medien. So haben wir den Missbrauch des Lärmfünflibers aufgedeckt und den versuchten Insiderverkauf von Bauland durch die Baudirektion. Oder können Sie sich noch an den nicht existierenden Sicherheitsbericht über das Projekt RELIEF erinnern, den die Unique-Verwaltungsrätin Dorothee Fierz in einem schlechten Licht erstrahlen liess? Das Forderungspapier des Komitees Weltoffenes Zürich, welches eigentlich nicht für die Öffentlichkeit bestimmt war und von allen Zeitungen abgedruckt wurde? Die Bauverbote in

Kloten, die trotz gegenteiliger Behauptung der Baudirektion verhängt wurden? Es gibt noch viele Beispiele, welche ihren Ursprung bei BFO haben. Abonnieren Sie das Bulletin und lesen Sie heute die Schlagzeilen von morgen. www.fluglaerm-ost.ch (unter Hot-Links «Newsletter»)



Alles schon mal dagewesen

Europäischer Gerichtshof
für Menschenrechte entschied
zu Gunsten der Nachtruhe

Im Oktober 2001 entschied der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte, dass die Anwohner des London Airports Heathrow ein Anrecht auf Respektierung ihres Privat- und Familienlebens haben. Der Beklagte und Unterlegene war niemand geringerer als die Regierung des Vereinigten Königreiches. Der Streitpunkt war die Gewährung einer menschenwürdigen Nachtruhe. Wie im Fall des Cityflughafens Zürich versuchte die Regierung, mit bezahlten Studien zu beweisen, dass die Wettbewerbsfähigkeit eines privatrechtlichen Flughafens höher zu gewichten sei als die Lebensqualität der Bevölkerung. Es waren die falschen Argumente, wie die Niederlage vor Gericht bewies.

Impressum

Redaktion:

Thomas Koch, Ralph Weidenmann,
Fritz Kauf, Dominik Bruderer

Druck:

Mattenbach AG, 8411 Winterthur

Herausgeber:

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



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

Ich möchte BFO- Mitglied werden:

- Einzelmitglied (Fr. 30.–)
 Familienmitglied (Fr. 50.–)

Ich möchte eine Spende machen
(Einzahlungsschein wird zugestellt)

Ich möchte 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

Nutzen Sie die Online-Anmeldung unter:

www.fluglaerm-ost.ch

