

1/ Politikerbrief

Dezember 2012



Luftansicht eines Kunden des Flughafens Zürich

Editorial

Geschätzte Leserinnen und Leser

Die Menschen rund um den Flughafen Zürich sind zu Kompromissen bereit, um den jahrelangen Fluglärmstreit beizulegen. Obwohl wir uns bewusst sind, dass wir durch unsere Kompromissbereitschaft unsere eigene Lebensqualität nochmals negativ beeinflussen werden. Eine Lösung erfordert jedoch Zugeständnisse von allen Seiten. Einen einseitigen Vertrag unter Reduzierung unserer Lebensqualität gibt es nicht. **Weder heute noch morgen!**

Lesen Sie auf den nächsten Seiten, wie der Fluglärmstreit gelöst werden kann. Ebenfalls werden wir Missverständnisse aufklären, damit ungünstige Lösungsansätze im richtigen Licht erscheinen und verworfen werden. **Damit können wir verhindern, dass Steuergelder verschwendet werden und die Sicherheit beim An- und Abflugregime gesenkt wird.**

Es erwarten Sie also in dieser ersten Ausgabe wichtige Themen, die Ihnen bei Ihren politischen Entscheiden helfen werden. Wir danken Ihnen für Ihr Interesse am Flughafen Zürich, an der Lösung des Fluglärmstreits und an unserer Lebensqualität und wünschen Ihnen eine anregende Lektüre.

Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO)
Postfach
8484 Weisslingen
www.fluglaerm-ost.ch
info@fluglaerm-ost.ch

Inhalt

.....
Editorial
.....

Staatsvertrag mit Deutschland
.....

Lösungsansatz
.....

Lärm an der Quelle vermeiden
.....

Staatsvertrag mit Deutschland – ein fauler Kompromiss

Anfang Juli 2012 hat Bundesrätin Doris Leuthard den Staatsvertrag mit Deutschland präsentiert und damit versucht, die Beendigung des jahrelangen Fluglärmstreits einzuläuten. Der Vertrag ist ein fauler Kompromiss, denn oberstes Ziel ist die Optimierung des Flugbetriebs auf Kosten der Bevölkerung. Man stimmt einem massiven Lärmimport zu und versucht über das Feigenblatt Staatsvertrag, dem Volk und dem Parlament einen milliardenteuren Flughafen ausbau schmackhaft zu machen – wahrscheinlich einmal mehr mit Steuergeldern. Wir stellen daher klar:



- Für 30 Minuten Entlastung soll die Bevölkerung zusätzlich 3 Stunden Fluglärm tragen. Das Verhältnis steht mit 6:1 zu Ungunsten der Schweizer Bevölkerung.

Ein fauler Kompromiss!

- Vom bisher sichersten Anflugverfahren (Nord; Blindlandepiste) soll neu auf das ausgewiesene schwächste Anflugregime (Ost; höchste Sichtfordernisse aller Pisten, unkategorisiertes Landesystem) gewechselt werden.

Ein gefährlicher Kompromiss!

- Obwohl weder verlangt noch notwendig, soll für einen Milliardenbetrag das bisher ausreichende Pisten system ausgebaut werden.

Ein teurer Kompromiss!

- Ein Pisten ausbau verbessert die Tauglichkeit (Wetteranfälligkeit) des Ostanfluges nicht, denn wenn der Wind zu stark ist oder die Sicht mangelhaft, dann spielt die Pistenlänge keine Rolle.

Man kann zum Staatsvertrag stehen, wie man will, am Schluss entscheidet die Umsetzung – also die Frage, wo die zu übernehmenden Anflüge abgewickelt werden sollen –, ob die Flughafenverantwortlichen die Sicherheit vor die Ausbauwünsche setzen.

Aus **Sicherheitsüberlegungen** gibt es nur eine Wahl: **Von Norden landen (Piste 14) und nach Süden geradeaus starten (Piste 16).**

Dieser völlig kreuzungsfreie Flugbetrieb hat weder am Boden (die Pisten kreuzen sich nicht) noch in der Luft Sicherheitsprobleme. Obwohl wir für die Flughafen Zürich AG keine Kapazitätsoptimierung betreiben, darf erwähnt werden, dass das genannte Flugregime (Landung von Norden, Start nach Süden geradeaus) auch die mit Abstand höchste Kapazität aufweist.

- Landung von Norden P14
- Starts nach Süden Straight P16
- Landepiste: unabhängig
- Startpiste: unabhängig
- Kapazität: 76 Bewegungen (27% mehr als beim Ostanflug)



Von Norden landen (P14)
Nach Süden geradeaus starten (P16)

Lösungsansatz – der berühmte goldene Mittelweg

Die bisherigen Verhandlungsführer zur Ausarbeitung des Staatsvertrages auf Schweizer Seite kamen unisono aus dem Lager der Luftfahrtindustrie: das Bundesamt für Zivilluftfahrt, die Flugsicherung Skyguide, die Airline Swiss sowie die Flughafen Zürich AG. Das Ergebnis der Verhandlungen ist eine einseitige Lösung zu Gunsten der privaten Luftfahrtindustrie mit den bekannten neuen Lasten für die betroffene Bevölkerung. Dies muss sich ändern.

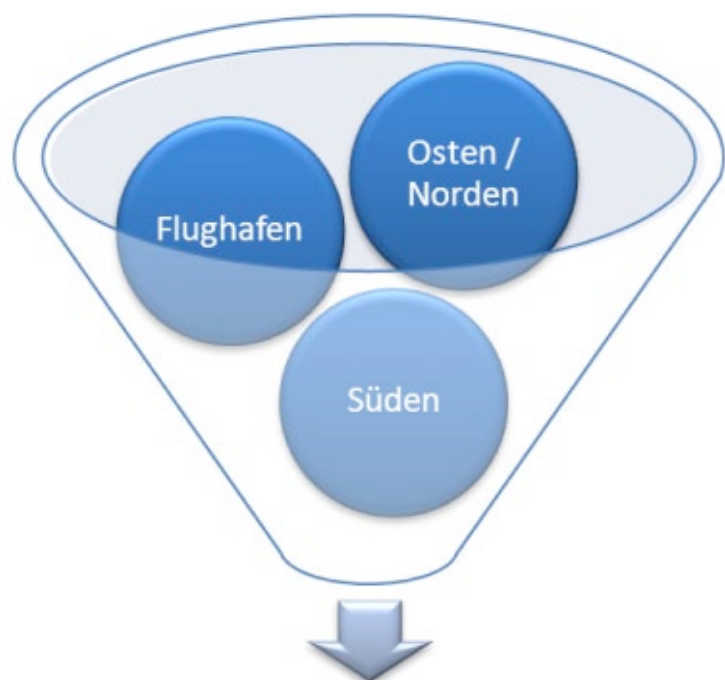
Bei einem künftigen neuen Staatsvertrag muss der Anreiz für die Verhandlungsführer (Luftfahrtindustrie) möglichst gross sein, so wenige Flugbewegungen wie möglich von Deutschland zu importieren. Dies kann dadurch erreicht werden, dass diese Menge wie folgt aufgeteilt wird:

- **Ein Drittel trägt der Flughafen durch Verlängerung der Nachtruhe und Ausdünnung des Flugplans.**
- **Ein Drittel trägt die lärmbelastete Bevölkerung im Osten und Norden des Flughafens.**
- **Ein Drittel trägt die bisher lärmverschonte Region südlich des Flughafens.**

Nur durch einen Lastenausgleich zwischen Bevölkerung und Flughafen wird eine Lösung tragfähig. Ein solcher Staatsvertrag führt trotzdem zu einer Verminderung der Lärmbelastung in Deutschland. Die dadurch zu übernehmenden Lasten auf Schweizer Seite werden gerecht zwischen Verursacher (Flughafen) und Bevölkerung – und zwar in allen Regionen! – aufgeteilt.

Der Lärmverursacher (Flughafen) kann mit einer Nachtruheverlängerung von 30 Minuten am Morgen einen entscheidenden Beitrag leisten. Die Bevölkerung ist eher bereit, Mehrlasten zu übernehmen,

wenn sie in den sensibelsten Randstunden (Nachtruhe) dafür eine leichte Entlastung erhält. Da nicht der gesamte Anflugverkehr im Osten konzentriert wird, entfällt auch der nicht finanzierbare Pistenausbau. Die Ersparnis kann die Flughafen Zürich AG für schlechtere Zeiten auf die Seite legen; denn diese kommen bestimmt wieder!



Gerechte Lösung

Lärm an der Quelle vermeiden und in Wohnhäusern mindern

In den Politikerbriefen der Flughafen Zürich AG wird Ihnen von Bemühungen und Fortschritten bei der Lärmsanierung (Lärmschutzfenster etc.) berichtet. Leider sieht die Realität völlig anders aus:

- Seit drei Jahren sollte die gesamte Lärmsanierung abgeschlossen sein; wir wären froh, wenn die Hälfte der mit übermässigem Fluglärm belasteten Wohnhäuser saniert wäre.
- Die Rückerstattung der Kosten für selber sanierte Fenster wird seit Jahren von der Flughafen Zürich AG verweigert. Selbst bei Einfamilienhäusern, die vor Jahrzehnten erstellt wurden und offiziell im Lärmperimeter des Südstarts aufgeführt sind!
- Die von den Flugpassagieren in den Airport Zurich Noise Fund (AZNF) einbezahlten Gelder (Lärmfüföfliber) hat sich die Flughafen Zürich AG jahrelang selber als Kredite ausbezahlt.
- Werbemassnahmen, Gutachten und Studien, Anwaltskosten und Abschreibungen der Flughafeninfrastruktur werden dem Lärmfonds belastet.
- Entschädigungszahlungen an Liegenschaftsbesitzer werden nicht von der Flughafen Zürich AG übernommen. Diese Hypothek wurde an den Kanton Zürich und damit an den Zürcher Steuerzahler weitergegeben.
- Selbst die im Politikerbrief Nr. 14 bejubelte Schallschutzhalle hat einen anderen, hässlichen Hintergrund: Die Flughafen Zürich AG hat

die Erstellung bis vor das Bundesverwaltungsgericht bekämpft und nach ihrer Niederlage das Reglement des Airport Zurich Noise Fund dahingehend geändert, dass neu Schallschutzhallen dem Fonds entnommen werden können. Ein Fonds, der eigentlich für die Bevölkerung und nicht für die Flughafeninfrastruktur bestimmt wäre.

Wie kann man nun Lärm an der Quelle vermeiden?

1. Indem man die Nachtruhe verlängert
2. Wenn man die lärmabhängigen Landegebühren erhöht (wurde auf Bestreben der Politik nun endlich umgesetzt)
3. Indem unnötige Kurven nach dem Start – und damit die Belärmung von 75% der Windrose – vermieden werden («left turn» nach Südstart)

Wie kann man Lärm in Wohnhäusern mindern?

1. Konsequente Umsetzung der Schallschutzfenster; keine faulen Ausreden mehr!
2. Übernahme der Kosten für Lärmisolation der Dächer
3. Isolierung auch von Räumen, die nicht als Wohnraum genutzt werden (Küche etc.)

In eigener Sache

Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO) ist mit 2500 Mitgliedern die aktivste Bürgerbewegung im Kanton Zürich. Wir vertreten in erster Linie die Interessen der Bevölkerung östlich des Flughafens. Eine Region, die vor der Umsetzung des später abgelehnten Staatsvertrages – also vor dem 18. Oktober 2001 – genauso wie die Region südlich des Flughafens über keine ordentliche Anflugpiste verfügte.

Die vorzeitige, ja übereilte Umsetzung des Staatsvertrages führte zum Flugzeugabsturz in Bassersdorf, nur wenige Wochen nach Inbetriebnahme des neuen Ostanfluges. Erst danach kam es zu umfassenden Sicherheitsüberprüfungen.

Trotz unserer ausgewiesenen Partikularinteressen sind wir an einer gemeinsamen Lösung interessiert. Und wir sind uns bewusst, dass eine Lösung bedeutet, dass die Bevölkerung östlich des Flughafens Mehrlasten zu tragen hat.

Zusammen mit der Politik – also zusammen mit Ihnen – würden wir gerne eine Lösung zur Beendigung des Fluglärmstreits ausarbeiten. Wir stehen für eine gerechte und faire Lösung und auch für einen gut funktionierenden Flughafen. Miteinander heisst nicht gegen die Bevölkerung, aber auch nicht gegen den Flughafen.

Wir sind uns unserer Verantwortung bewusst!

Impressum:

Redaktion Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO)
Postfach
8484 Weisslingen
www.fluglaerm-ost.ch
info@fluglaerm-ost.ch



Lärmschutz wird beim Flughafen nicht grossgeschrieben sondern klein gerechnet!