

November 2023

Mitgliederinformation der Präsidenten

Fluglärmsituation und unsere Aktivitäten

Das Neuste:

Unsere Flughafen-Nachtruhe-Initiative

Wo bleibt das Nachtflugverbot am Flughafen Zürich?

Flughafen-Nachtruhe-Initiative



für Nachtruhe zwischen 23 Uhr und 6 Uhr

Kantonale Volksinitiative zum Schutz von Mensch und Umwelt vor Fluglärm

unterstützen Sie uns:
CH77 0070 0114 8085 8701 5

www.Flughafengesetz.ch

Fluglärmsolidarität
Bürgerinitiative für solidarische Fluglärmverteilung

**FAIR
inAIR**

IG pro zürich 12
Initiative für die Schweizerische Eidgenossenschaft

VEREIN IKARUS ERBEN

IDEA Flughafen Dübendorf
demokratisch · innovativ · stadtverträglich

Liebe Mitglieder, Gönner und Interessierte

Schon wieder geht ein Vereinsjahr, nämlich das 22., dem Ende entgegen und wir sind mit der Organisation der 20. Generalversammlung beschäftigt.

Gerne informieren wir Sie über das vergangene Vereinsjahr und die aktuelle Situation zum Fluglärm rund um den Flughafen:

Die Fluglärmsolidarität hält weiter an den Zielen fest	Seite 2
Aktivitäten	Seite 3
Gründe für das NEIN zur Verlängerung der Piste 28	Seite 4, 5
Pistenverlängerungen und Umrollung Piste 28	Seite 5, 6
Flughafen-Nachtruhe-Initiative	Seite 6, 7, 8
Wiedereinführung der VOR-Südanflüge	Seite 9
So krank macht der Fluglärm	Seite 10
Wir setzen uns weiterhin für Sie ein	Seite 11
Wir danken Ihnen	Seite 12

Die Fluglärmsolidarität hält weiter an den Zielen fest

Bei der Gründung des Vereins 2001 wurden von uns Gründungsmitgliedern folgende Eckwerte zur Verbesserung der Lebensqualität unserer Bevölkerung rund um den Flughafen festgelegt.

Unsere fünf Eckwerte überzeugen inzwischen auch viele Politiker

- 1. Faire ausgewogene Verteilung des Fluglärms und der An- und Abflüge auf alle vier Himmelsrichtungen.**
- 2. Nachtflugverbot von 7 Stunden zwischen 23.00 und 6.00 Uhr.**
- 3. Kein weiterer Pistenausbau.**
- 4. Plafonierung der Flugbewegungen auf den Stand 2001.**
- 5. Begrenzung des Stickoxyd-Ausstosses auf 1900 t jährlich.**

Diese Ziele beschäftigen uns weiterhin sehr. Viele Anstrengungen wurden bisher unternommen, doch wir sind nicht zufrieden. Weitere neue Ansätze sind notwendig.

An Mut, Durchhaltewillen und Innovationskraft fehlt es uns nie

Die Bürgerinitiative Fluglärmsolidarität ist stets eine stark aktive Organisation, die immer präsent ist und sich zu den täglichen Aktivitäten bei den Behörden und anderen Organisationen Gehör verschafft.

Wir vertreten unsere Anliegen gegenüber Politikern, insbesondere der Volkswirtschaftsdirektorin, dem Flughafen, den Fachspezialisten, dem Bundesrat, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und der Skyguide. Mit den Behördenorganisationen (Region Ost und dem Schutzverband sbfz) koordinieren wir unsere Aktionen wo immer sich die Gelegenheit dazu ergibt.



Neu hat sich die Fluglärmsolidarität zu einem Dachverband von Bürgerorganisationen zusammengeschlossen, dem Forum-X ¹⁾. Dem Verband gehören nebst der Fluglärmsolidarität an: Fair In Air, IDEA Flugplatz Dübendorf, Flugschneise Süd NEIN, IG pro zürich 12, der Verein Ikarus Erben, Stiftung gegen Fluglärm und das Bürger-Forum Küsnacht. Auch der Schutzverband hat sich als „Beobachter“ angeschlossen.

Wir erhoffen uns, dass wir gemeinsam mehr erreichen. Bereits 2021 haben wir unsere Anliegen am „Informationsanlass Flughafen“ der Volkswirtschaftsdirektion vorgetragen. Der Anlass 2023 war unsererseits sorgsam vorbereitet, wurde aber im März abgesagt und auf den 7. November vertagt.

Die Fluglärmsolidarität hat eine Volksinitiative zur Einhaltung der Nachtruhe bis zur Vorprüfung bei der Staatskanzlei vorbereitet. Darauf sind wir besonders stolz und hoffen diese Initiative mit möglichst vielen Bürgerorganisationen des Forums-X zum Erfolg zu führen. Dazu mehr unter „Flughafen-Nachtruhe-Initiative“ weiter unten.

(¹⁾: das „X“ versinnbildlicht alle vier Himmelsrichtungen rund um den Flughafen)

Aktivitäten 2022/2023

Runder Tisch des Schutzverbandes sbfz im März 2023 mit 50 Teilnehmern.

Weiter waren wir im April bei Skyguide in Wangen zu Besuch betreffend Zuteilung der Lande- und Startpisten bei fraglichen Wetter- und Windverhältnissen und left turn outs nach Startrichtung Norden mit Rückflug über Kloten-Weisslingen.

Ein anderes Anliegen war, dass die Fluglotsen die Konsequenzen ihrer Fluglenkung auf unsere Lärmbelastung verstehen. Wir werden Skyguide nochmals besuchen, die Gespräche sind nicht abgeschlossen.

Alle Fluglärmorganisationen wurden von Frau RR Carmen Walker- Späh aufgefordert Informationen über Finanzierung usw. des Vereins zu melden. Mitunter wurde suggeriert, dass Staatsangestellte infolge angeblicher Treuepflicht, sich nicht gegen den Flughafen äussern dürfen.

Schliesslich haben Sie aus den Medien mitbekommen, dass sich u.a. die regierungsrätlichen Vertreter im Flughafen-Verwaltungsrat durch Spenden an ihre Parteien selber bedienen. Wir verurteilen diese gekaufte Unterstützung des Flughafens bei den Parteien aufs Schärfste!

Gründe für das NEIN zur Verlängerung der Piste 28

Sicherheit. Die Piste 28 ist sicher! Seit auf Piste 28 gelandet wird, hat es noch nie ein Überrollen des Pistenendes nach der Landung mit einem Passagierflugzeug gegeben!

In unserer Mitgliederinformation vom November 2021 hatten wir Sie ausführlich über die Pistenverlängerungen informiert.

Wenn der Flughafen heute nicht sicher wäre, müsste man ihn schliessen.

- Die Piste 28 ist mit 2500 m eine relativ kurze Piste, aber nicht zu kurz. Ein Pilot weiss vor dem Beginn eines Anfluges, wieviel Pistenlänge benötigt wird. Sollte die Pistenlänge nicht genügend sein, kann er eine andere Piste verlangen.

Um Überrollen zu verhindern hat der Flughafen nach dem Pistenende ein Abbremssystem (gummiartiger Weichbelag) für mehrere Millionen eingebaut. Somit ist aus operationellen Gründen der Sicherheit eine Verlängerung absolut nicht nötig!

- Robustheit des Systems: Vom Flughafen und Skyguide wird argumentiert, es gäbe Fluggesellschaften, die bei gewissen Bedingungen einen Anflug auf Piste 28 nichtakzeptieren. Die Umleitung auf eine andere Piste bedeutet dann grossen Aufwand für die Lotsen. Die Anflugkapazität würde reduziert, da dadurch die Anflüge auf Piste 28 um etwa 10 Minuten verzögert würden. Bei einer Verlängerung könnten dann alle Flugzeuge auf Piste 28 landen.
- Jeder Flugzeugtyp (auch A380) kann jetzt schon auf Piste 28 problemlos landen.
- Selbst wenn eine Umleitung des Anfluges notwendig wäre: zwischen 20 Uhr (Wochenende und deutsche Feiertage), bzw. 21 Uhr und 23 Uhr, landen im Moment nur sehr wenige sogenannte Langstreckenflüge auf Piste 28. Eine Umleitung z.B. auf Piste 34 wäre problemlos und ohne Einschränkung bzw. Verlust der Anflugkapazität durchführbar.
- Für die Pistenverlängerung 28 plant der Kanton unter dem Titel „Renaturalisierung der Glatt“, die Verlegung der Glatt und der Kantonsstrasse, was viele Hektaren landwirtschaftlicher Flächen vernichtet. Ist diese Aktion vernünftig und im Interesse des Volkes und der Landwirtschaft? Nein, sie ist weder ökonomisch noch ökologisch!

Stets wird einseitig auf die wirtschaftliche Bedeutung hingewiesen, wenn es um zusätzlichen Flugverkehr und um Nachtflüge geht und nicht um die Gesundheit und Belastung von Umwelt.

Wir empfehlen unseren Mitgliedern bei der Abstimmung **gegen** die Pistenverlängerungen **NEIN** zu stimmen.

Der Kantonsrat hat leider der Pistenverlängerung mit 87 zu 83 Stimmen knapp zugestimmt. Gegnerinnen und Gegner der Pläne ergriffen das Behördenreferendum. **Somit haben die Bewohner, die mit immer mehr Fluglärm belastet werden, das letzte Wort.**

Im Politikbrief Nr. 60 erklärt der Flughafen:

- Wegen den Pistenverlängerungen resultiere im Schnitt ein früherer Betriebsschluss am Abend, d.h. mehr Nachtruhe.
- insgesamt sinke die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Personen dank der Pistenverlängerungen.
- Von der erhöhten Pünktlichkeit am Abend profitiere schliesslich die Bevölkerung aller Himmelsrichtungen.
- Der Ausbau sei ohne Kosten für die Steuerzahlenden.

Unser Minister für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Hr. BR A. Rösli sieht es so: „Umsicht gegenüber Natur gehört ebenso zur Schweiz wie Rücksicht auf den Menschen. Aber die Bevölkerung profitiere auch vom wirtschaftlichen Wachstum, weshalb sich der Flughafen stets weiter entwickeln müsse.“

Klar: Wirtschaft lange vor den Menschen!

Pistenverlängerungen und Umrollung Piste 28

Zu den Projekten



Die Umrollung der Piste 28 ist eine Massnahme, um die Gebäude links und rechts des Anfluges 28 abreißen zu können. Denn diese ragen in die Hindernisebene der Anflugfläche und lassen eine Instrumenten-Landepiste der Kat. I nur mit erhöhter Anflug-Pistensicht und als Ausnahmeregelung zu. Die Investitionen im Osten sind gewaltig aber kaum kommuniziert. Das Ziel soll sein, den Rollverkehr von ankommenden und abfliegenden Flugzeugen zu entflechten. Dazu werden 5 neue Rollwege (-Taxi Ways) nötig. **Y1, Y2, Y3, Yankee und Uniform**, sowie ein zusätzlicher Flugzeug-Enteisungsplatz, um dem zusätzlichen Wachstum der Flugzeugbewegungen pro Stunde nachzukommen.

Der Flughafen Zürich will erneut wachsen (6. Ausbautetappe!) und begründet die Massnahmen mit Sicherheit. Doch ist die Wachstumsgrenze im Flughafengesetz verankert. Die Investitionen in den nächsten Jahren sind riesig, wenn der Kantonsrat und der Soverän diesem Vorhaben zustimmt. Der Lärmteppich wird für einige Gebiete zur unerträglichen Plage. Unnötige Pistenverlängerungen NEIN! Umrollung Piste 28 ist ein Stumpfsinn mit 2 km Umweg. Flugzeugverschiebungen vom Dock E in die Werft hin und zurück bilden einen Umweg von 10 Minuten und mehr Rollstrecke auf Kollisionskurs. Also mehr Verspätungen, nicht weniger!

Wer glaubt, dass diese Massnahmen zu weniger Verspätungsabbau führen, glaubt an den Storch!

Die Rollwege messen mehr als eine Pistenlänge. Wenn man bedenkt, dass ein Jumbo zum Rollen von einem Kilometer 400 lt. Kerosin verbraucht, sieht man sofort, dass die Umrollungen eine sehr umweltschädliche und uneffiziente Massnahme sind. Das aviatische Entwicklungsgebiet Zone West bekommt weitere Standplätze Richtung Glatt. Warum? Weil die Pistenkapazitäten um über 70 Bewegungen pro Stunde gesteigert werden sollen. Eine Bewegung mehr benötigt 1, 2 Standplätze zusätzlich!

Im Anschluss kommt ein neuer Hochbau für die Geschäftsfliegerei als Ersatz für die Gebäude, die wegen der Pistenumrollung 28 weichen müssten (Rega-Einsatzzentrale, Jetaviation und Hangars) und die landseitige Strassenerschliessung im Westen.

Nun zur Flughafen-Nachtruhe-Initiative

Über Jahre hinweg ergreifen Flughafen und Behörden keine Massnahmen gegen die Verletzung der gesetzlich vorgeschriebenen Nachtruhe!

Wiederholt hat die Fluglärmsolidarität am Runden Tisch des Schutzverbandes den Missbrauch des Verspätungsabbaus anhand umfangreicher Statistiken vorgetragen. Wegen dem Verspätungsabbau, den immer die gleichen Flüge tagtäglich missbrauchen, wird die 7stündige Nachtruhe nie eingehalten. Anfangs Jahr hatte sich der Vorstand entschlossen diesen langandauernden Missstand durch eine Revision des Flughafengesetzes 748.1 auszuräumen. Im Forum-X und auch am Runden Tisch des Schutzverbandes fand die Idee ohne Gegenrede Zustimmung.

Im SIL ist ein Verspätungsabbau vorgesehen, allerdings nur im Ausnahmefall. **Und schliesslich ist im jetzt schon geltenden Flughafengesetz die Nachtruhe seit 2000 bereits vorgeschrieben.** Auch wären die Behörden verpflichtet, Massnahmen zu ergreifen. Dasselbe bei Überschreiten des ZFIs (Zürcher FluglärmIndex). Und dasselbe seitens des Flughafens, wenn die Lärmgrenzwerte chronisch überschritten werden.

Dem Kantonalen Gesetz über den Flughafen Zürich 748.1 auf Antrag des Regierungsrates entnehmen wir folgendes:

- § 1. *Der Staat fördert den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen. Er berücksichtigt dabei den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs.*
- § 3. 1 *Dem Staat obliegt die Aufsicht über die Einhaltung der An- und Abflugrouten und der Nachtflugordnung des Flughafens Zürich. Er meldet Übertretungen der Aufsichtsbehörde des Bundes.*
- § 3. 3 *Der Staat wirkt darauf hin, dass eine Nachtflugsperrung von sieben Stunden eingehalten wird. Werden, unabhängig vom Richtwert, 320'000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht, fasst der Kantonsrat auf Antrag des Regierungsrates Beschluss darüber, ob der Staat auf eine Bewegungsbeschränkung hinwirken soll. Der Beschluss des Kantonsrates untersteht dem fakultativen Referendum.*

Und es geschieht über Jahre hinweg nichts!

Im Februar 2023 hat der Vorstand der Fluglärmsolidarität angefangen das Projekt umzusetzen. Es fanden umfangreiche juristische Abklärungen statt und ab April lag ein inhaltlicher Entwurf vor. Dieser sieht nun vor

- dass alle profitgetriebenen Ausnahmesituationen explizit ausgeräumt werden, welche die Flüge in der Nachtruhezeit zur Folge haben;
- Selbstverständlich werden Ausnahmesituationen zugelassen, sodass der Betrieb des Flughafens nicht gefährdet ist;
- Es wird ein Online-Monitoring gefordert, d.h. zu allen Flügen, die in den Nachtstunden zwischen 23 Uhr und 6 Uhr stattfinden müssen, veröffentlicht der Flughafen eine Erklärung am nächsten Arbeitstag im Internet;
- Die korrigierenden Massnahmen der Behörden werden vom bisherigen Flughafengesetz übernommen;
- Die Staatsvertretung im Flughafen-Verwaltungsrat wird dazu verpflichtet, die 7stündige Nachtruhe durchzusetzen;
- Übertretungen werden gemäss Art. 91 Abs.1 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt und Art 6 ff. des Bundesgesetzes über das Verwaltungsstrafrecht geahndet. **Somit kann jedermann Anzeige erstatten!**

Nun sind Initiativ-Komitee, und der Unterschriftenbogen mit dem Gesetzestext bereit damit die Unterschriftensammlung beginnen kann.

Eine Initiative erfordert ein Initiativkomitee. Unsere beiden Vereinspräsidenten stehen dem Initiativkomitee vor.

Nun musste der Gesetzesentwurf auch die Vorprüfung durch die Direktion Justiz und Inneres bestehen. **Die Genehmigung der Staatskanzlei per Verfügung liegt nun vor und die Unterschriftensammlung kann anlaufen.**

Beschwerlich waren die letzten Absprachen unter den drei grössten Bürgerorganisationen: der Fluglärmsolidarität (als Initiant), Fair In Air und dem Verein Flugschneise Süd NEIN. Nach monatelangem Ringen konnte sich der Verein Flugschneise Süd noch nicht entschliessen mitzumachen.

Wir brauchen 6000 Unterschriften innerhalb von 6 Monaten.

Mit dieser Post senden wir Ihnen den Unterschriftenbogen zu. **Bitte beachten Sie, dass der Unterschriftenbogen beidseitig bedruckt sein muss und die Einträge handschriftlich in Blockschrift erfolgen müssen. Auf einem Formular dürfen sich nur stimmberechtigte Einwohner der gleichen Gemeinde eintragen.**



Auf unserer Webseite www.fluglaermsolidaritaet.ch stehen weitere Informationen zur Initiative. Wir werden Sie fortlaufend informieren. Ab dieser Internetseite können auch weitere Unterschriftenbögen heruntergeladen werden. (Bitte 2-Seitendruck beachten)

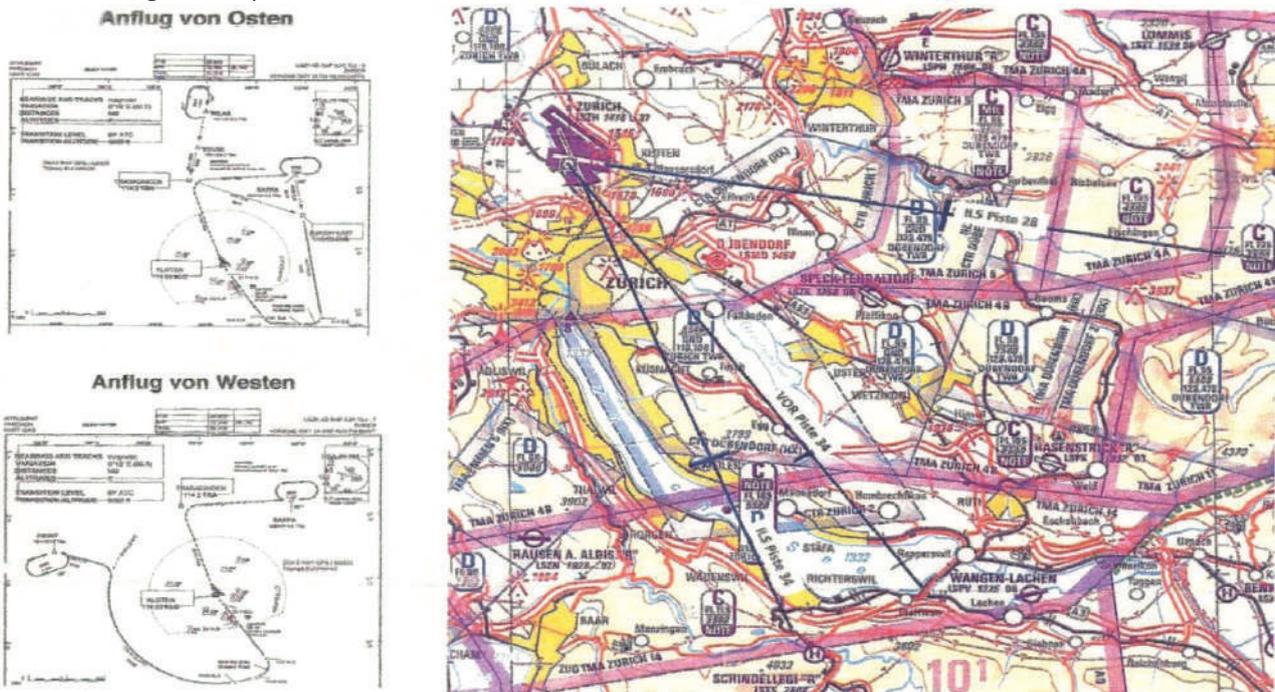
Weiter gibt es eine eigens der Initiative gewidmeten Internetseite: <http://www.flughafengesetz.ch>

und für eine Kurzinformation dient das YouTube-Video [Flughafengesetz.ch](https://www.youtube.com/watch?v=tt3GXxCXlvA)

Unterstützen Sie unsere Initiative: CH77 0070 0114 8085 8701 5

Wiedereinführung der VOR-Südanflüge (Drehfunkfeuer) auf die Piste 34 als zusätzliche Verteilvariante

Was hat sich die Fluglärmsolidarität zuoberst auf die Fahne geschrieben? An- und Abflugverkehr muss auf alle Regionen gleichmässig und gerecht verteilt werden. Bekanntlich war während der Pistenschliessung Piste 28, infolge Sanierungsarbeiten, der VOR-Südanflug auf die Piste 34 mit grossem Erfolg durchgeführt worden. Die damaligen Anflugkarten bestehen immer noch und hätten heute – mit kleinen Anpassungen nach wie vor noch Gültigkeit (s. Anflugwege und Anflugkarten).



Bei der heutigen Bodeninfrastruktur am Flughafen braucht es für den VOR-Anflug auf die Piste 34 keinerlei neue Rollwege oder andere bauliche Veränderungen. Diese zusätzlich mögliche **«Fluglärmreduktions- und Verteilvariante»** könnte also ab sofort wieder eingeführt werden, falls unsere Politiker mitspielen und auch an den Bevölkerungsschutz um den Flughafen denken würden. Das BAZL und der Flughafen meinen, VOR-Navigationsanlagen seien veraltet. Nach unseren Nachforschungen sind diese weltweit immer noch an vielen Flughäfen als Anflugverfahren in Betrieb.

Gleichzeitig könnte diese Anflugvariante generell auch bei NW-Winden geflogen werden. Dieser Anflug kann morgens (Mo-Fr 0600–0700h) und Sa-So (0600–0900h) bei allen Wetterbedingungen, ausser Nebel, als Abwechslungsvariante anstelle der heute üblichen Südanflüge (ILS-Piste 34) oder bei NW-Winden der Ostanflüge (ILS-Piste 28) geflogen werden.

Bei diesem Anflug überfliegen die Flugzeuge das darunterliegende wenig bewohnte Glattal, vorbei am Militärflugplatz Dübendorf, östlich Wallisellen und Teile des Hardwaldes. Im Glattal sind die Flugzeuge auch bedeutend höher über Grund als dies bei Südanflügen über den Pfannenstiel, ab Stäfa, Zumikon, Gockhausen, Wallisellen oder bei Ostanflügen, Weisslingen, Kyburg, Winterberg, Nürensdorf, heute der Fall ist. Demzufolge sind sie für die Bewohner unter der Anflugschneise auch leiser wahrnehmbar, da sie dort rund 300 – 400 Meter höher über Grund fliegen. Die FLS hat deshalb mittels einer Beschwerde im Frühsommer 2018, verbunden mit der Änderung der Betriebsreglement-Teilgenehmigung (BR 2014) für den Flughafen Zürich, die Wiedereinführung des VOR-Anflug auf die Piste 34 beantragt bzw. verlangt.

So krank macht der Fluglärm

Schlecht für Herz - Kreislaufkrankheiten, den Blutdruck, Depressionen, Schlafstörungen, Diabetes, psychisches Wohlbefinden

Der Lärmbelastungskataster der vom BAZL herausgegeben wurde, belegt es. Die Lärmwerte, vor allem in den Nachtstunden, überschreiten das zugelassene Maximum massiv.

Gesundheits-
schäden

Dass Fluglärm Menschen, die um einen Flughafen wohnen, **krank macht, vor allem wenn er den Schlaf stört, ist medizinisch seit längerer Zeit eindeutig bewiesen**. Das Herz-Infarkttrisiko und nach neusten Forschungen auch Alzheimer-Risiko ist 35% höher. Diese Tatsachen werden bei den Politikern schnell unter den Tisch gewischt. Gemäss neusten Studien liegen die bisher gültigen Lärmwerte viel zu hoch. Krankmachend ist bereits Lärm ab 40 Dezibel und nicht erst ab 55 dB. In den Nachtstunden werden sogar 70-80 dB gemessen statt weniger als 60 dB. Der nächtliche Maximalpegel mit einer Beschallung von über 60 dB verursacht bei der Flughafenbevölkerung ein **erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder Schlaganfall**. Das Risiko steigt mit zunehmendem Lärmpegel exponentiell an.

Die ausgewiesenen Überschreitungen in den Nachtstunden müssten strikte Massnahmen durch die Politik auslösen.

Die **negativ psychologisch-medizinischen Auswirkungen auf Kinder** sind bekannt und anerkannt. Es gibt Lärmforscher, Fachleute der Medizin (Ärzte für Umweltschutz AeFU) die sogar von Folter sprechen. Neue Medizinal-Studien zeigen, dass Kinder in **fluglärmbelasteten Schulen** weniger schnell lesen lernen. Diesen Rückstand nehmen die Kinder in die nächste Schulstufe mit, was Auswirkungen auf ihren ganzen Werdegang haben kann. Zudem leidet auch ihre Gesundheit: Schlafstörungen und Stress durch Fluglärm können zu Übergewicht, Diabetes und zu Verhaltensauffälligkeiten führen.

Grenzwerte:

Gemäss dem Schweizer Umweltschutzgesetz sind die Grenzwerte so festgelegt, dass Immissionen oberhalb dieser Werte verboten sind.

Wir setzen uns weiterhin für Sie ein:

Der Vorstand setzt sich weiterhin unermüdlich für das Wohl der Bewohnerinnen und Bewohner um den Flughafen herum ein. Dies namentlich

- gegen die massive Überschreitung der Immissions-Grenzwerte (IGW) durch Nachtflüge;
- Gegen CO₂-steuerbefreite Umweltverschmutzung;
Der Flughafen Zürich verursacht heute schweizweit 27% der Luftschadstoffbelastung. Flughäfen und Flugzeuge sind weltweit die grössten Schadstoffproduzenten;
- Treibhausgasereffekte durch Stickoxyd, Feinstaubpartikel-Emissionen und Eiswolken sind zu besteuern.

Negative Klima-Auswirkungen werden nur zögerlich durch die Politik angesprochen. Greifende Massnahmen fehlen trotz Klimaschutz-Bekanntnissen. Gesundheitsschäden und Gesundheitskosten werden gar nicht angegangen.

Wir fordern

- ein griffiges neues Lärmgebührenmodell speziell für die Nachtstunden;
- Die Durchsetzung der Luftreinhalteverordnung;
- Gebühren und Mehrwertsteuern auf Flugtickets;
- keine Steuerbefreiung auf Flugpetrol für Inlandflüge im Linienverkehr.

Nötige Massnahmen

- Begrenzung der Slots auf eine Zahl, die zur Einhaltung der gültigen Immissions- und Lärm-Grenzwerte führt;
- Eine bessere Flugplangestaltung für Langstreckenflüge in den frühen Abendstunden bis spätestens 22.30 Uhr;
- Erhöhte Lärmgebühren und Nachtzuschläge, welche die Fluggesellschaften zur Einhaltung der ordentlichen Betriebszeiten anhalten damit die Fluggesellschaft ihre Flüge möglichst tagsüber statt nachts und mit leiseren statt mit lärmigen Flugzeugen durchführen;
- Verpflichtung der Bundes- und kantonale Behörden zu Massnahmen bei Zuwiderhandlung;
- Die siedlungsbedingten und gesetzlichen Gegebenheiten der Region Zürich sind zu respektieren.
- Die Bundesaufsichtsbehörde und die kantonale Behörde sind zu verpflichten, dem gültigen Recht Nachhaltigkeit zu verschaffen und nicht tatenlos zuzusehen.

Wir danken Ihnen

für Ihre Treue zu unserem Verein. Nur gemeinsam sind wir stark, finden mit unseren Anliegen Gehör und können etwas erreichen. FLS wird weiter alles unternehmen, um die Lärmsituation im Osten und rund um den Flughafen zu verbessern. Helfen Sie mit und werben Sie im eigenen Umfeld um neue Mitglieder. Dazu haben wir ein Anmeldeformular beigelegt. Wir zählen auf Sie.

Wir suchen auch aktive Personen, die unseren Vorstand ergänzen.

Kommen Sie am Donnerstag 23. November 2023 an unsere Generalversammlung um 19 Uhr ins Franziskuszentrum nach Bassersdorf.

Kämpfen Sie für unsere gemeinsamen Anliegen. Dafür danken wir Ihnen bestens, wünschen Ihnen gute Gesundheit und für die kommende Zeit frohe Festtage.



Kurt Klose, lic. jur. Präsident



Dr. Walter Rohr, Co-Präsident