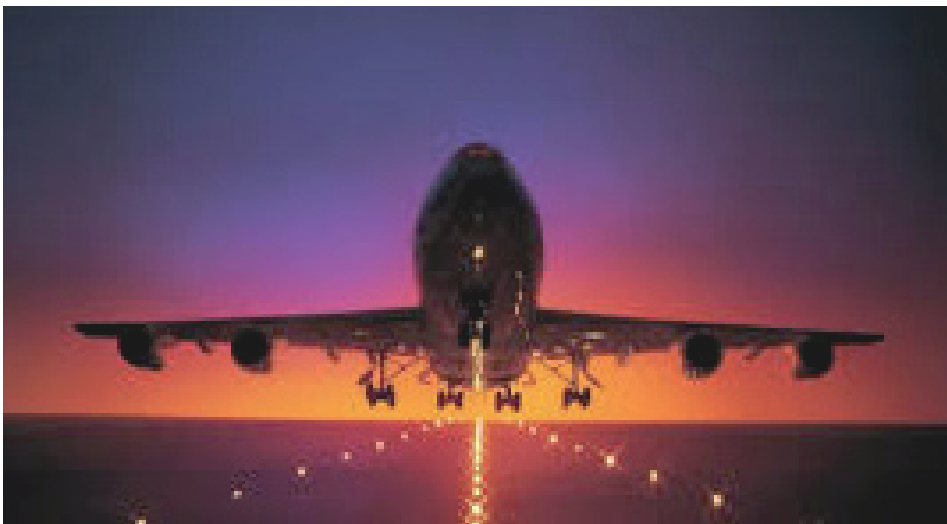


November 2019

Mitgliederinformation des Präsidenten

Fluglärmsituation
und unsere Aktivitäten



**Permanente
Missachtung des
bundesgerichtlich
festgelegten
Nachtflugverbotes
ab 23.00 Uhr**

In der Zeit des illegalen
„Verspätungsabbaus“
von 2300 bis 2330 Uhr
gibt es immer mehr Flüge
und noch viel mehr Fluglärm
als in den Vorjahren.

Liebe Mitglieder, Gönner und Interessierte

Unsere fünf Eckwerte überzeugen inzwischen auch viele Politiker

Schon wieder geht ein Vereinsjahr dem Ende entgegen und wir sind mit der Organisation der 17. Generalversammlung beschäftigt.

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

1. **Faire, ausgewogene Verteilung des Fluglärms und der An- und Abflüge auf alle vier Himmelsrichtungen.**
2. **Nachtflugverbot von 7 Stunden zwischen 2300 Uhr bis 0600 Uhr**
3. **kein weiterer Pistenausbau**
4. **Plafonierung der Flugbewegungen auf dem heutigen Stand**
5. **Stickoxyd-Ausstoss auf 1900t jährlich begrenzen**

*An Mut, Durchhalte-
wille und Innovati-
onskraft
fehlt es
uns nie.*

Diese Ziele beschäftigen uns weiterhin sehr, sind nach wie vor hoch im Kurs und überzeugen inzwischen auch viele Politiker.

Die Bürgerinitiative Fluglärmsolidarität ist nach wie vor eine starke aktive Organisation, die immer präsent ist und sich bei den täglichen Aktivitäten mit Kontakten zu Politikern, zur Volkswirtschafts-
direktorin Regierungsrätin Walker-Späh, dem (BAZL) Bundesamt für Zivilluftfahrt, der Skyguide, dem Flughafen und Fachspezialisten Gehör verschafft. Mit Herrn Meili, Lärmsachverständiger und Experte vom Lärmbüro des Flughafens, versuchen wir bei den eingegangenen Reklamationen die Lärm-Situationen zu verbessern.

Mit der Region Ost (77 Gemeinden, mit 406'000 Einwohnern) und den Bürgerorganisationen, der Allianz N-O-W (Koordinationsgruppe der Organisationen des Nordens, Ostens und Westens) und mit dem Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (**sbfz**) werden regelmässig Arbeitssitzungen abgehalten.

Mit dem weiteren Südwesten um den Flughafen ist ein solidarischer Lösungsansatz und die Interessenlage der betroffenen Gemeinden und Regionen vielfach identisch. Es geht darum, **das historisch gewachsene, auf Rücksichtnahme und Ausgleich abzielende Miteinander weiter zu entwickeln** und nicht - zwecks Privilegierung einer bestimmten Region - zu blockieren. Dazu gehören auch die notwendigen Südstarts auf Piste 16 geradeaus zum Abbau von Verspätungen über die Mittagszeit, welche mit hunderten von Gemeinden im N-O-W, SKYGUIDE und BAZL, aber auch von den Piloten der Fluggesellschaften und dem Flughafen gefordert werden. Leider noch immer nicht aktiviert.

Kräfte bündeln

Kräfte zu bündeln mit den umliegenden Bürgerorganisationen war schon seit längerer Zeit unser Ziel. Gemeinsames Auftreten mit gleichen Forderungen wird die Zukunft sein. Viele Jahre waren wir allein mit zahlreichen Einzelvorstössen bei Politikern, BAZL, Skyguide, Flughafen, Fachstellen.

Mit dem nötigen Zusammenhalt aller Bevölkerungsgruppen und deren Organisationen rund um den Flughafen können wir noch mehr Gehör und Verständnis für unsere gemeinsamen Anliegen finden. Wir engagieren uns für eine bessere Lebensqualität und einen vernünftigen, den schweizerischen Bedürfnissen angepassten Flughafen ohne Beeinträchtigung der Lebensqualität und der psychischen und körperlichen Gesundheit.

Die Bundesverfassung garantiert uns ja das Recht auf körperliche Unversehrtheit.

Eine Verteilung des Fluglärms ist für alle besser tragbar und entspricht den Grundsätzen unserer Demokratie. Die Schweiz kennt bis jetzt noch keine 2-Klassengesellschaft.

Dieses Jahr liegt unser Schwerpunkt einmal mehr darin, alle unsere Kräfte zu mobilisieren, damit das Nachtflugverbot am Flughafen Zürich endlich eingehalten und umgesetzt wird.

Die Verspätungs- An- und Abflüge zwischen 23.00 und 23.30 Uhr **müssen aufhören.**

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

*Kantonales
Gesetz über
den Flughafen
Zürich
(Flughafengesetz)*

§ 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 Flughafenbetriebes.*

§ 3.1 *Dem Staat obliegt die Aufsicht über die Einhaltung der An- & Abflugrouten und der Nachtflugordnung des Flughafens. Er meldet Übertretungen der Aufsichtsbehörde des Bundes (BAZL).*

§ 3.3 *Der Staat wirkt darauf hin, dass eine Nachtflugsperrung von sieben Stunden eingehalten wird.*

Wo stehen wir heute?

Nach X-Jahren Versprechungen und Gesetzesumgehungen?

Warum überhaupt ein gesetzlich verordnetes Nachtflugverbot wenn es gar nicht eingehalten wird? Wohnen wir in einer Bananenrepublik ?

Die Pflicht, die Nachtflugsperre einzuhalten, liegt beim Betreiber, d.h. der Flughafen Zürich AG.

Die Aufsichtspflicht für die Einhaltung des Nachtflugverbotes hat der Kanton Zürich, d.h. der Regierungsrat.

Bei Verletzungen der Nachtflugsperre müsste seit Jahren das Amt für Verkehr (AFV) eine Anzeige beim BAZL gegen die Flughafen Zürich AG einreichen.

Frau Walker-Späh hat uns anlässlich unserer letzten Sitzungen versprochen, sie würde unsere Anliegen ernst nehmen und sich für eine Verbesserung einsetzen.

„Für eine nachhaltige Entwicklung des Flughafens Zürich und dessen langfristige Akzeptanz in der Bevölkerung sei auch deren Lärmbelastung zu berücksichtigen. Ohne Akzeptanz in der Bevölkerung könne der Flughafen nicht betrieben werden. Immerhin trage die Zürcher Bevölkerung die Hauptlast durch den Flugbetrieb des Flughafens“.

Auch Kantonsräte und Nationalräte fordern ein Eingreifen des Regierungsrates

Der Regierungsrat ist die einzige Institution, die nach der Privatisierung des Flughafens noch Leitplanken setzen kann. Welche Interessen wertet er höher? Diejenige der leidenden Bevölkerung oder die der Aktionäre und der Flughafenlobby?

Wie heisst es doch so schön im Artikel § 9 der Bundesverfassung: Jede Person hat Anspruch darauf, von den staatlichen Organen ohne Willkür und nach Treu und Glauben behandelt und von schädigenden Immissionen geschützt zu werden.

Also Frau Regierungsrätin Walker-Späh: Wir zählen auf Sie!

Wir vertrauen darauf, dass Sie mit dem Regierungsrat Dynamik in die Nachtflug-(Un-)ordnung bringen. Sie als Volkswirtschaftsdirektorin und die Zürcher Stadtpräsidentin Frau Mauch sitzen im Verwaltungsrat des Flughafens und haben ein VETORECHT. Sorgen Sie endlich für Ordnung und Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften.

Der Flughafen mit der heutigen Kapazität ist jetzt schon am Rand des Möglichen und genügt dem Wirtschaftsstandort Schweiz vollauf. Wir wollen kein Heimatflughafen der Deutschen Lufthansa sein und kein HUB für globale Billigflieger.

Die Bevölkerung kämpft um Lebensqualität. Der Flughafen für unternehmerisches Wachstum und Gewinn.

Der Geschäfts- und Schweizer Reiseverkehr am Flughafen Zürich macht 11,3 % aus. Nur dieser ist im Hinblick auf den Wirtschaftsstandort CH direkt von Bedeutung.

Nötige Massnahmen:

- Begrenzung der „Slots“ auf eine Zahl, die nicht zur Überschreitung der gültigen Grenzwerte führt.
- Eine bessere Flugplangestaltung für Langstrecken in den frühen Abendstunden, die eingehalten werden kann.
- Erhöhte Lärmgebühren und starke Nachtzuschläge, damit die Fluggesellschaften ihre Flüge möglichst tagsüber statt nachts und mit lärmarmen statt lärmigen Flugzeugen planen und durchführen.
- Die Bundesaufsichtsbehörde ist zu verpflichten, dass sie dem gültigen Recht Nachachtung verschafft und nicht einfach tatenlos zuschaut.
- Die wirtschaftliche Tragbarkeit muss auch die Zumutbarkeit für die Menschen beinhalten.

Gesundheits-schäden

SO KRANK MACHT FLUGLÄRM

SCHLECHT FÜR HERZ-KREISLAUFKRANKHEITEN, DEN BLUTDRUCK, DEPRESSIONEN, SCHLAFSTÖRUNGEN, DIABETES, PSYCHISCHES WOHLBEFINDEN

Der Lärmbelastungskataster der kürzlich vom BAZL herausgegeben wurde, belegt es. Die Lärmwerte, vor allem in den Nachtstunden, überschreiten das zugelassene Maximum massiv. Dass Fluglärm Leute die um einen Flughafen wohnen krank macht, vor allem wenn er den Schlaf stört, ist medizinisch seit längerer Zeit eindeutig bewiesen. Das Herz-Infarktrisiko und nach neusten Forschungen auch Alzheimer-Risiko ist 35% höher bei Flughafen-Anwohnern. Diese Tatsachen werden bei den Politikern möglichst 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 70-89 Db gemessen statt . unter 60 Db. Der nächtliche Maximalpegel mit einer Beschallung von über 60 Db ist für die Flughafenbevölkerung **ein erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder Schlaganfall**. Es steigt mit zunehmendem Lärmpegel exponentiell an. **Die ausgewiesenen Überschreitungen in den Nachtstunden verlangen nach strikten Massnahmen durch die Politik.**

Die **negativ psychologisch-medizinischen Auswirkungen auf Kinder** sind bekannt und anerkannt. Es gibt Lärmforscher, Fachleute der Medizin (Aerzte für Umweltschutz AeFU) die sprechen sogar von Folter.

Neue Medizinal-Studien zeigen, dass Kinder in **fluglärmbelasteten Schulen** weniger schnell lesen lernen als solche in ruhigeren Umgebungen. 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 und Diabetes und zu Verhaltensauffälligkeiten führen. Gleichzeitig hemmt er die kognitive Entwicklung.

Renaturalisierung der Glatt

Renaturalisierung der Glatt zwecks Pistenverlängerung der Piste 28

Einmal mehr wird die Bevölkerung von der Zürcher Regierung und der Flughafen Zürich AG hinters Licht geführt und ungeschminkt angeschwindelt. Dies deshalb, da die geplante Renaturalisierung der Glatt, am westlichen Pistenende der Piste 28 bei Rümlang für die schon lange geplante Pistenverlängerung vorgängig gemacht werden muss.

In der Sache wäre es für Gewässer und die Natur zu begrüßen.

Doch die Zürcher Regierung und die Flughafen Zürich AG Verantwortlichen verlieren aber kein Wort über die wahren Gründe der Glattrenaturalisierung. In Tat und Wahrheit würde die Glatt nicht aus Naturalisierungsgründen, finanziert mit Steuergeldern verlegt, sondern um anschliessend die Westpiste problemlos verlängern zu können.

Bekanntlich befindet sich diese Idee schon seit Jahren in der Planung und den Hinterköpfen der Flughafenverantwortlichen und wird auch immer noch von der Zürcher Regierung mitgetragen, anstatt bekämpft, da eine Verlängerung aus flugoperationeller Sicht völlig unnötig ist.

Mit der Umlegung der Glatt ginge 70 ha wertvolles Kulturland und Fruchtfolgeflächen verloren, welche unsere Grossväter mühsam, insbesondere während den Vorkriegs- und Kriegsjahren 1939-1945 durch den damaligen bekannten Ständerat und Agronomen und späteren Bundesrat Herr Friedrich Traugott WAHLEN, mit der Kanalisierung der Glatt gewonnen haben. Dies nur für eine nicht zwingend notwendige Pistenverlängerung.

Vor einigen Jahren wurde die Pistenverlängerung schon einmal im Kantonsrat debattiert und aufgrund eines Gutachtens mit fundierten Begründungen eines ehemaligen Skyguidechefs vorgelegt und anschliessend vom Kantonrat mehrheitlich abgelehnt.

Eine Pistenverlängerung hat auch noch diverse andere negative Auswirkungen für die Bevölkerung im Osten und Westen der Piste 28, die aber vorsorglich verschwiegen werden.

Was ändert sich mit der Verlängerung noch zusätzlich:

Neu wäre die Piste gegen 3000 Meter lang und dadurch könnten alle Langstreckenflugzeuge mit maximalem Startgewicht problemlos starten.

Weiter könnte der Aufsetzpunkt bzw. die Pistenschwelle bei Ostanflügen in Richtung Westen verlegt werden, sodass die topografischen Hindernisse im Ostanflugsektor, Gerlisberg, höher überflogen werden können und dadurch der Gleitwegsender der ILS-Navigationsanlage in eine kategorisierte Anflughilfe (Kategorie 1) umfunktioniert werden kann, was folglich Anflüge mit 200 Fuss oder 60 Meter vertikaler Wolkenbasis und 600 Meter Pistensichtweite erlauben würde.

Das heisst, in Tat und Wahrheit, die Piste 28 kann praktisch uneingeschränkt bei jedem Wetter immer angefliegen werden, da selbst dann, die verbleibende Pistenlänge noch reichen würde um Flugzeug sicher landen zu lassen.

Mit den heutigen Einschränkungen, infolge der DVO, sowie der Komplexizität aus operationellen Gründen würde von Skyguide ohnehin das Ostkonzept ganztags von 0600-2330 Uhr favorisiert.

Wollen wir gegen 500'000 Bürgerinnen und Bürger im Osten ZH/SH/TG/SG wohnend ganztags Ostanflüge, wohl kaum!

Argumente die gegen eine Verlängerung der Piste 28 sprechen

Eine Verlängerung der Pisten wird vollumfänglich vom Flughafen finanziert. Das Portemonnaie der Bürger wird nicht belastet. Daher könnte man ja sagen, sollen sie doch verlängern. Aber, trotzdem kann der Bürger über eine Verlängerung entscheiden. Und wenn der Bürger schon entscheiden kann, dann ist entweder ein JA oder ein NEIN möglich! Welche Gründe rechtfertigen also ein NEIN zur Verlängerung der Piste 28?

Der Flughafen argumentiert für eine Verlängerung mit der Gewährleistung der Sicherheit und/oder mit einer notwendigen Verbesserung der Robustheit des Systems. Sind die Argumente des Flughafens gerechtfertigt? Hier ein paar Hinweise, die gegen die Argumentation des Flughafens sprechen.

Sicherheit

Die Piste 28 ist sicher! Seit auf Piste 28 gelandet wird (vor und nach Einführung der DVO), hat es noch nie ein Überrollen des Pistenendes nach der Landung mit einem Passagierflugzeug gegeben.

Die Piste 28 ist eine kurze Piste, aber nicht zu kurz. Ein Pilot weiss vor dem Beginn eines Anfluges, wieviel Pistenlänge benötigt wird. Sollte die Pistenlänge nicht genügend sein, so kann die Besatzung eine andere Piste verlangen.

Bei einem Überrollen des Pistenendes 28 bestehe ein grosses Risiko, dass ein Flugzeug in die Glatt rolle und es so zu einer Katastrophe kommen könne. Der Flughafen hat nach dem Ende der Piste ein Abbremssystem (EMAS Engineered Material Arresting System) eingebaut. Sollte ein Flugzeug nun das Pistenende überrollen, so würde es vor der Glatt bis zum Stillstand sicher abgebremst. Somit ist aus Gründen der Sicherheit eine Verlängerung nicht mehr nötig!

Robustheit des Systems

Vom Flughafen und Skyguide wird argumentiert, es gäbe Fluggesellschaften, die bei gewissen Bedingungen einen Anflug auf Piste 28 nicht akzeptieren. Die Umleitung auf eine andere Piste bedeute dann, dass der Aufwand und die daraus entstehende Komplexität für die Lotsen sehr gross seien. Einen solchen Anflug auf eine andere Piste zu planen und durchzuführen, würde die Anflugkapazität reduzieren, 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 auf Piste 28 problemlos landen. Bei starker Nässe haben gewissen Typen (z.B. A340) möglicherweise Probleme. Das kommt aber äusserst selten vor.

Selbst wenn eine Umleitung des Anfluges notwendig wäre:

* zwischen 18 Uhr und 21 landen im Moment nur sehr wenige sogenannte Langstreckenflüge, die aber in der Regel auf Piste 28 anfliegen. Da in dieser Zeit auch der Anflugverkehr nicht allzu hoch ist, könnte eine Umleitung z.B. auf Piste 34 problemlos und ohne Einschränkung bzw. Verlust der Anflugkapazität durchführbar sein.

* Von gut ausgebildeten Fluglotsen darf erwartet werden, dass sie eine Umleitung problemlos planen und durchführen können! Skyguide muss die Lotsen entsprechend schulen und dann sollte dies ohne grosse Auswirkungen auf die Kapazität bewerkstelligt werden können.

Noch ein Wort zum Thema „Kapazität“. Auch bei einer Verlängerung der Piste 28 kann die Landekapazität kaum erhöht werden. Um die Landekapazität zu erhöhen ist es notwendig, dass Flugzeuge nach der Landung die Piste so schnell wie möglich verlassen. Obwohl etwa 90% der landenden Flugzeuge die Piste 28 via Piste 16/34 oder vorher verlassen, konnte die Anflugkapazität nicht erhöht werden. Der Hauptgrund dafür ist, dass vielfach Flugzeuge zum Start auf Piste 32 die Piste 28 kreuzen müssen. Zudem ist man nie sicher, ob ein gelandetes Flugzeug die Piste 28 doch erst nach der Kreuzung der Piste 16/34 verlassen wird (10%). Dies bedingt etwas grössere Landeabstände. Die zur Diskussion stehende Umrollung der Piste 28 wird die Situation nicht verbessern.

Glaubwürdigkeit, Vertrauen und Pünktlichkeit sind unsere Werte

Die Analyse der Flugplandaten der letzten 6 Monate zeigt auf:

Die zum Verspätungsabbau angedachte Zeit nach 23.00 Uhr wird zum Ausbau der zusätzlichen nächtlichen Slots gebraucht.

99% der täglich (ca. 6-8 Flugzeuge Swiss und Edelweiss) startenden Flugzeuge nach 23.00 Uhr haben eine Slotzeit bekommen zwischen 22.30 - 22.45 Uhr, d.h. die verspäteten Abflüge sind vorsätzlich oder zumindest eventualvorsätzlich geplant. Es betrifft Code Share-Abflüge nach Buenos Aires, Genf, Tel Aviv, Sao Paulo, Hongkong, Johannesburg, Stuttgart, und Singapur. Bei den zu spät landenden Flugzeugen sind 50% Swiss oder Edelweiss. Da werden z.B. je 4 Slots um 22.40 und 22.55 Uhr bewilligt, die gar nie einzuhalten sind.

Das Tüpfchen auf dem "i" ist, dass in Zukunft vor 23.00 Uhr noch 6 weitere Abflug-Slots dazukommen sollen, die vom Abfertigungspersonal sicher kaum bewältigt / geschafft werden.

Die Täuschung der Bevölkerung ist perfekt und die 7-stündige Nachtruhe im Eimer. Diese Machenschaft ist verwerflich und dient nicht dem Vertrauen in einen gut geführten Flughafen, der den Interessenausgleich predigt.

Der auf mitte September eingeführte Lärmfonds trifft den Verursacher am Wenigsten und soll 2 Jahre auf Versuch laufen (Beruhigungstaktik).

Gemäss K-Geld 3/2019 bringt insbesondere der Fluglärm eine Wertverminderung der Immobilienpreise mit sich. Jedes zusätzliche Dezibel mehr Fluglärm lässt den Bodenpreis um 4.2 Prozent sinken. Die ersten Hausminderwerte wegen Lärm gemäss Bundesgerichtsentscheid wurden bereits ausbezahlt.

Der Flughafen predigt Balance und meint "Money, Money" um jeden Preis. Die Gefälligkeits-Studie der Intraplan Consult GmbH München, errechnet bei Vorverlegung der Slots die wirtschaftlichen Auswirkungen von einem drohenden Verlust von 1.2 Mrd. CHF und 8000 weniger Beschäftigten!! Ist das ein Ammenmärchen?

Was macht der Flughafen?

Unter dem Titel "Flughafenpartner gemeinsam für weniger Verspätungen" organisierte der Flughafen zwei Kaizen-Workshops mit Swiss, Swissport und dem Flughafen. Unzählige Prozesse-Abläufe wurden angeblich erfolgreich optimiert.

Ein Thema war auch der kurzfristige Flugzeugwechsel. Die üblichen Firmeninteressen seien auf die Seite geschoben worden. Drei konkrete Massnahmen für mehr Pünktlichkeit am späten Abend (6. Welle) seien umgesetzt. Wichtig für die Arbeitsgruppe war auch der Nutzen für den Hub!

Wir warten gespannt auf die Erfolge und werden wie bis anhin die Nachtflüge überwachen. (Drei Monate später kein Erfolg sichtbar)!

Es sind die jetzt getroffenen Entscheidungen und das aktuelle Verhalten das die Veränderung in Zukunft zeigt. Ab September setzt Swiss eine neutrale Fachperson namens "Kümmerer" ein.

Der entscheidende Strukturfehler ist der nicht optimierte Flugplan der Swiss, zu viele Slots, Personallengpässe ab 22.00 Uhr, etc. und der Flughafen will aus volkswirtschaftlichen Überlegungen noch 6 weitere Slots zwischen 22.00 und 22.20 Uhr einschieben!

Die 4 zusätzlichen Slots vor 06.00 Uhr am Morgen sind auch eine Erweiterung der Flughafenbetriebszeit. Per Definition und Gesetz ist ein Flugzeug als in Betrieb zu betrachten, wenn Radkeile entfernt, Triebwerk laufen und Türen geschlossen und der Traktor abgehängt sind. Der Traktor braucht für den Schlepp nur 1 % des Treibstoffes von dem was ein Flugzeug zum Rollen benötigt. Rollen ist kein Industrielärm, sondern ein Flugzeug in Betrieb!

Die Nachtruhe in den Gemeinden dauert von 22:00 bis 07:00 Uhr. Für die Lastwagen gilt auch ein Nachtfahrverbot! Warum glaubt die Swiss mit ihrer Flugplanung und der Flughafen mit der Slotvergabe uns so belästigen zu dürfen?

Artikel Streit um Start-Slots (Zürcher Oberländer vom 5.10.19)

Gegen die zusätzlichen Starts nach 22.00 Uhr könne er nichts ausrichten, sagt der Züricher Regierungsrat. Zitat von RR Carmen Walker Späh: Der Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs ist ein gesetzlicher Auftrag, den ich mit meiner Flughafenpolitik umsetze.

Das Leitbild der FLS:

Im Zweifelsfalle zugunsten der Nachtruhe und nicht Business first. Da besitzt die öffentliche Hand im Verwaltungsrat des Flughafens ~ 40 Prozent der Aktien (Mehrheitsaktionär) und behauptet, dass der Regierungsrat nichts ausrichten könne! Da bei den Anwohnern in der empfindlichen Zeit mit Widerstand zu rechnen ist, kommt die Salamtaktik zum Zuge mit Slots auf Probe. Der Flughafen sagt, dass in der Zeit von 22.00 bis 22.20 Uhr noch genügend Kapazität bestehe. Zudem seien die zusätzlichen Starts nicht in den Drehkreuzbetrieb der Swiss eingebunden. Die ersten beiden Slots seien auf Sommerflugplan 2020 geplant. Sie würden provisorisch gelten, ohne automatisches Anrecht auf die Folgejahre. Falls sie sich bewähren, soll es auf den Sommerflugplan 2022 zwei weitere provisorische Slots geben. Die Swiss und der Pilotenverband Aeropers wehren sich gegen die vier zusätzlichen Slots wegen Kapazitätsengpässen. Eigentlich klar! Das wäre im Hinterkopf die Swiss-Reserve!

Offensichtlich ist dem Flughafen die weitere

Steigerung der Einnahmen wichtiger als die Verbesserung der Situation für die aktuellen Kunden, Personal und Bevölkerung. Die nun vorgesehene schrittweise und provisorische Einführung von vier zusätzlichen Slots seien ein von allen Beteiligten akzeptierter Kompromiss, erklärt ein Mediensprecher der Flughafen Zürich AG. Entsprechend sei dafür auch keine Schlichtungsverhandlung oder ein abschliessender Entscheid des BAZL nötig!

Slots, die eine Fluggesellschaft zu 90% nicht einhalten kann, wie Abflüge:

LX176 Singapur,	LX288 Johannesburg,	LX2818 Genf,	LX1178 Stuttgart,
LX092 Sao Paulo,	LX138 Honkong,	LX256 TelAviv,	WK090 Buenos Aires.

Ankünfte:

LX339 London,	WK399 Catania,	WK201 Las Palmas,	LX455 London City,
TP928 Lissabon	LX2065 Porto		

müssten zurückgegeben werden. Alles über Verspätung abzubuchen mit Schuldzuweisungen an Flugsicherung, Europäische Flugkoordinationsstelle Brüssel (CFMU), ausl. Flughäfen, usw. geht nicht. Für die genannten Flüge liegen die Ursachen meist in den zu kurz geplanten Bodenzeiten. Die geplanten Nachtflugverspätungen schaden der Reputation des Flughafens und „swiss made“ (unsere Werte)!

Wünschenswert wäre, dass alle Ausnahmegewilligungen der Airport Authority für Nachtflüge begründet und detailliert öffentlich kommuniziert werden.

Vielen Dank

Ich danke Ihnen im Namen unseres Vorstandes für Ihre Treue zu unserem Verein. Nur gemeinsam sind wir stark, werden mit unserem Anliegen gehört und können etwas erreichen. Ich versichere Ihnen, dass wir alles unternehmen, um die Lärmsituation im Osten rund um den Flughafen zu verbessern.

Von Ihrer Seite her können auch Sie helfen. Jedes Mitglied soll doch im eigenen Umfeld mindestens

1 neues Mitglied werben. Dazu haben wir ein Anmeldeformular beigelegt. Wir zählen auf Sie. Kommen Sie an die diesjährige **Generalversammlung am 8. November 2018 in Bassersdorf**, einer rasch wachsenden Gemeinde an der Fluglärmsfront und holen Sie sich die neusten Informationen. Mit Ihrer Teilnahme zeigen Sie uns, dass Sie unsere Arbeit und stete Bemühung schätzen und unterstützen.

Kämpfen Sie für unserer Anliegen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und auf Wiedersehen an unserer Generalversammlung.

25. September 2018



Dr. Walter Rohr, Co-Präsident