

November 2019

# Mitgliederinformation der Präsidenten

Fluglärmsituation  
und unsere Aktivitäten

2115	Nice	LX	564	1	Einsteigen	B39
2125	Tel Aviv	TP	8895	2	Einsteigen	E57
2130	Oporto	EJU	7594	3	Einsteigen	B06
2130	London LGW	EZY	8118	3	Einsteigen	E58
2135	Muscat	WY	154	2	Einsteigen	E46
2140	Beirut	GM	3402	2		D54
2145	Moscow	LX	1324	1		D33
2215	Dubai	MH	4540	2		E67
2235	Geneve	LX	2818	1		
2235	Moscow	SU	2393	2		E47
2240	Sao Paulo	SQ	2954	1		E52
2240	Stuttgart	LX	1178	1		
2240	Hong Kong	LX	138	1		E34
2240	Tel Aviv	LX	256	1		E56
2240	Johannesbg	LX	288	1		D38
2245	Singapore	LX	176	1		E35

**Permanente  
Missachtung des  
bundesgerichtlich  
festgelegten  
Nachtflugverbotes von  
23.00 bis 06.00 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

Schon wieder geht ein Vereinsjahr dem Ende entgegen und wir sind mit der Organisation der 18. 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:

- 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 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, Durchhalten und Innovationskraft 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 Volkswirtschaftsdirektorin Regierungsrätin Walker-Späh, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), der Skyguide mit den Herren Villiger und Weiss, 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, einer Behördenorganisation und Zusammenschluss der Exekutiven von 122 Gemeinden (Kt. Zürich, Thurgau, St. Gallen, Appenzell AR) mit rund 723'000 Einwohnerinnen und Einwohner, sowie der Allianz N-O-W (Koordinationsgruppe der Organisationen des Nordens, Ostens und Westens) und mit dem Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (**sbfbz**) werden regelmässig Arbeitssitzungen abgehalten.

Mit dem weiteren Südwesten um den Flughafen ist ein solidarischer Lösungsansatz und die Interessenslage 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 noch 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:**

§ 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.*

### **Nach X-Jahren Versprechungen und Gesetzesumgehungen?**

#### **Warum überhaupt ein gesetzlich verordnetes Nachtflugverbot, wenn es gar nicht eingehalten wird?**

Die Pflicht, die Nachtflugsperrung 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 Nachtflugsperrung müsste seit Jahren das Amt für Verkehr (AFV) eine Anzeige beim BAZL gegen die Flughafen Zürich AG einreichen.

Frau Regierungsratspräsidentin Walker-Späh hat uns 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?

#### **Im Artikel 9 der Bundesverfassung heisst es: Jede Person hat Anspruch darauf, von den staatlichen Organen ohne Willkür und nach Treu und Glauben behandelt und von schädigenden Immissionen geschützt zu werden.**

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 ca. 25 % 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.

#### **Einsprachen von FLS gegen Änderungen des Betriebsreglementes 2017:**

1. Auch **FLS** hat mit vielen anderen Organisationen gegen das Gesuch des Flughafens Zürich um Genehmigung einer Änderung des Betriebsreglementes 2017 Einsprache beim Bundesverwaltungsgericht erhoben. Der Flughafen bezweckt mit der Änderung insbesondere Ausweitungen der Betriebszeiten der einzelnen Pisten und Kapazitätserhöhungen, namentlich in der Nachtrandstunde von 21.00 - 22.00 Uhr und in den Nachtstunden. **FLS fordert, es sei dem Flughafen zu verbieten, weiterhin regelmässig einen Verspätungsabbau nach 23.00 Uhr zu betreiben.**

2. Mit einem weiteren Gesuch beim BAZL beantragte der Flughafen, die zulässigen Fluglärmimmissionen seien in der Nacht neu festzulegen und es seien weitere Erleichterungen, d.h. im Endeffekt eine Lockerung der Lärmbestimmungen zu gewähren. **FLS bekämpft mit einer Einsprache die beantragte neue Festlegung der zulässigen Fluglärmimmissionen in der Nacht sowie die Gewährung von Erleichterungen. Insbesondere müssten weitere Massnahmen wie die Vorverlegung von Slots um eine Viertelstunde angeordnet werden, damit die ordentliche Betriebszeit von 06.00 Uhr bis 23.00 Uhr unverzüglich und nachhaltig eingehalten wird.**

Mittlerweile wurden die beiden genannten Verfahren vereinigt. Die bereits früher vom Flughafen mit (Gefälligkeits-)Gutachten beauftragte Firma Intraplan Consult GmbH München attestierte dem Flughafen unter anderem in einem Bericht, eine Vorverlegung der Slots um eine Viertelstunde in der Zeit von 21.00 bis 23.00 Uhr hätte massive wirtschaftliche Nachteile für den Flughafen zur Folge. Es drohe ein Verlust von 1.2 Mrd. CHF und 8000 weniger Beschäftigte!! Dies wird von allen Organisationen vehement bestritten.

Gestützt auf den genannten Bericht der Firma Consult beantragt der Flughafen in einem weiteren Gesuch eine neue Festlegung der zulässigen Fluglärmimmissionen inkl. Erleichterungen in der Nacht sowie eine Neu-Auflage der Planungswerte in der Nacht und stellt sich gegen eine Vorverlegung der letzten Slots am Abend.

3. Dagegen wehrt sich **FLS** mit einer **weiteren Einsprache** und beantragt, der Flughafen sei zu verpflichten, im Sinne der bereits früher gestellten Anträge weitere Massnahmen zu treffen, um die nächtlichen Belastungen der Bevölkerung um den Flughafen Zürich, insbesondere auch nach 23.00 Uhr, zu reduzieren statt zu erhöhen. Demzufolge seien die Bewilligung zusätzlichen Lärms insbesondere in der ersten und zweiten Nachtstunde sowie weitere Immissions-Erleichterungen für den Flughafen zu verweigern. Hinsichtlich Slot-Vorverlegung seien die vom Flughafen gestellten Anträge abzuweisen und dieser sei entgegen den Aussagen des Berichts Intraplan Consult GmbH München zur Vorverlegung der letzten Slots am Abend zu verpflichten.

Schliesslich sei ein neutrales Gutachten zur Frage der betrieblichen Machbarkeit, wirtschaftlichen Tragbarkeit und der Wirkung auf die Lärmbelastung einer Vorverlegung der letzten Slots am Abend unter Einhaltung der Parteirechte und Wahrung der Neutralität bei der Auswahl des Gutachters anzuordnen, damit die Fragestellung neutral und unbefangen beurteilt werden kann.

### **Ist die Glaubwürdigkeit des Flughafens beschädigt? Glaubwürdigkeit, Vertrauen und Pünktlichkeit wären seine 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. 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. Den Anwohnern platzt der Kragen, dass in Zukunft vor 23.00 Uhr noch 6 weitere Abflug-Slots dazukommen sollen, die vom Abfertigungspersonal sicher nicht bewältigt werden können.

Diese Machenschaft ist verwerflich und dient nicht dem Vertrauen in einen gut geführten Flughafen, der den Interessenausgleich predigt. Der im 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 Ausgleich und meint "Money, Money" um jeden Preis.



## Was macht der Flughafen?

Unter dem Titel "Flughafenpartner gemeinsam für weniger Verspätungen" organisierte der Flughafen zwei Workshops mit Swiss, Swissport und dem Flughafen. Unzählige Prozess-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!** (mit **HUB!** ist gemeint: **Hohe Umwelt-Belastung!!**)

### 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 Zürcher Regierungsrat!

Man höre und staune:

(Zitat) RR Carmen Walker Späh: «Der Schutz der Bevölkerung vor schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs ist ein gesetzlicher Auftrag, den ich mit meiner Flughafenpolitik umsetze».

Auch der Kantonsrat unternimmt vorläufig nichts gegen das Nachtflugverbot!

Das Leitbild der **FLS**: Im Zweifelsfalle zugunsten der Nachtruhe und nicht Business first. Da besitzt die öffentliche Hand im Verwaltungsrat des Flughafens rund 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.

**Also sind diese Verspätungsslots von 22.40 Uhr in diese Zeit vorzuverlegen.** Zudem seien die freien zusätzlichen Starts nicht in den Drehkreuzbetrieb der Swiss eingebunden. Die ersten beiden Slots seien auf Sommerflugplan 2020 geplant für neue Flugdestinationen!. 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.

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!!

**Wir fordern: Slots, die eine Fluggesellschaft zu 80% nicht einhalten kann, müssten zurückgegeben werden.**

Wie **Abflüge**:

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

oder **Ankünfte**:

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

Alles über Verspätung abzubuchen mit Schuldzuweisungen an Flugsicherung, Europäische Flugkoordinationsstelle Brüssel (CFMU), ausländische Flughäfen usw., geht nicht. Für die genannten Flüge liegen die Ursachen meist in den zu kurz geplanten Bodenzeiten. Die geplanten Nachtflugverspätungen schaden dem Ruf des Flughafens.

**Wir fordern:**

Dass **alle Ausnahmegewilligungen** der Airport Authority für Nachtflüge begründet und detailliert öffentlich kommuniziert werden.

**Wir setzen uns weiterhin für Sie ein:**

- Gegen die massive Überschreitung der Immissions-Grenzwerte (IGW) bei Nacht
- gegen CO<sub>2</sub>- steuerbefreite Umweltverschmutzung:  
der Flughafen Zürich verursacht heute schweizweit 27% der Luftschadstoffbelastung. Flughäfen und Flugzeuge sind weltweit die grössten Dreckschleudern und CO<sub>2</sub>-Abgasproduzenten.  
Treibhausgas effekte durch Stickoxyd, Feinstaubpartikel-Emissionen und Eiswolken sind bei uns steuerfrei.

Negative Klima-Auswirkungen und Gesundheitskosten werden von den Politikern einfach ausgeblendet.

**Wir fordern:**

- ein griffiges neues Lärmgebührenmodell speziell für die Nachtstunden
- Durchsetzung der Luftreinhalteverordnung
- Lärm- und emissionsabhängige Landegebühren sind massiv zu erhöhen
- Gebühren und Mehrwertsteuer auf Flugtickets (wie in Deutschland und Oesterreich schon lange eingeführt)
- keine Steuerbefreiung auf Flugpetrol für Inlandflüge

*Vielen Dank* Wir danken Ihnen im Namen unseres Vorstandes für Ihre Treue zu unserem Verein. Nur gemeinsam sind wir stark, finden mit unseren Anliegen Gehör und können etwas erreichen. Wir versichern Ihnen, dass wir alles unternehmen, um die Lärmsituation im Osten und 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 21. November 2019 in Bassersdorf**, einer rasch wachsenden Gemeinde an der Fluglärmfront 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 unsere Anliegen.**

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



Kurt Klose, lic. jur. Präsident



Dr. Walter Rohr, Co-Präsident