

November 2024

Mitgliederinformation der Präsidenten und des Vorstandes

Die von der FLS initiierte Flughafen-Nachtruhe-Initiative ist zustande gekommen. Wir bereiten uns auf den Abstimmungskampf vor und benötigen dazu weiterhin Ihre Hilfe.



Mehr zur Flughafen-Nachtruhe-Initiative auf
<https://www.fluglaermsolidaritaet.com>

und hier in den Folgeseiten.

Liebe Mitglieder, Gönner und Interessierte

Schon wieder geht ein Vereinsjahr, nämlich das 23., dem Ende entgegen und wir sind mit der Organisation der 21. 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
Die Flughafen-Nachtruhe-Initiative ist zustande gekommen	Seite 3-7
Entstehung der Flughafen-Nachtruhe-Initiative = FNI	
Warum eine "Flughafen-Nachtruhe-Initiative"	
Worum geht es bei der Flughafen-Nachtruhe-Initiative	
Wie geht es weiter bis zur Abstimmung der Nachtruhe-Initiative	
Flughafen und Befürworter desinformieren schon wieder	
Auszug aus dem Politbrief vom FH an Politiker vom Herbst 2024	
Die Abstimmung zu den Pisten-Verlängerungen ging verloren	Seite 8
Weitblick für weitere Ausbauten	Seite 9
Woran wir arbeiten	Seite 14
Die Akteure um den Flugbetrieb in Zürich	Seite 15
Genf führt Gebühren für verspätete Starts ein.	Seite 16
BR Röstli arbeitet an der nachträglichen Legalisierung der Nachtflüge und Lärmgrenzwerte	Seite 16
Neue Lärmmessstationen in Nürensdorf und Birchwil	Seite 17
So krank macht der Fluglärm	Seite 19
Spenden-Aufruf	Seite 19
Schlusswort	Seite 20-21

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 noch nicht zufrieden. Weitere neue Ansätze sind notwendig.

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.

An Mut, Durchhaltewillen und Innovationskraft fehlt es uns nie

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.

Die Flughafen-Nachtruhe-Initiative ist zustande gekommen.

Am 15 April wurden 7348 Unterschriften bei der Staatskanzlei abgegeben. Die Direktion der Justiz und des Innern hat die Unterschriften geprüft und mit Schreiben vom 28. Mai 2024 das Zustandekommen der kantonalen Volksinitiative «FLUGHAFEN-NACHTRUHE-INITIATIVE» bestätigt. Damit ist ein wichtiger Meilenstein erreicht.

Entstehung der Flughafen-Nachtruhe-Initiative = FNI

Der Vorstand der Fluglärmsolidarität hatte im Dezember 2023 die Idee, eine Revision des Flughafengesetz 748.1 zu lancieren damit in Zukunft eine verbindliche Nachtruhe von 23.00-06.00 Uhr respektiert wird. Diese wird tagtäglich missachtet. Mit der Revision sind die möglichen Ausnahmen NEU genau definiert, welche Ausnahmen nach 23.00-24.00 Uhr in Zukunft gelten sollen. (siehe Gesetzestext auf dem Unterschriftenbogen auf Seite 7).

Der Regierungsrat vertritt nicht Lebensqualität und Gesundheit der Bewohner, sondern ausschliesslich Flughafen-Interessen.

Die Mitglieder aller Fluglärmorganisationen und alle durch Fluglärm belästigten Bewohner im ganzen Kantonsgebiet, AG, SG, SZ, TG und BRD, hätten sich schon lange gewünscht, dass sich die für den Flughafen Zürich zuständige Regierungsrätin Frau C. Walker-Späh, mit Sitz und Vetorecht im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG, endlich für eine 7-stündige Nachtruhe von 23.00-06.00 Uhr einsetzen würde.

Wie aus der Presse im April / Mai 2024 zu erfahren war, ist die Initiative zur Gesetzesrevision des Flughafengesetzes 748.1, mit 7348 Unterschriften an die Staatskanzlei in Zürich eingereicht worden. Nach Prüfung der Unterschriften durch die Staatskanzlei ist die «Flughafen-Nachtruhe-Initiative» zustande gekommen.

Im heute gültigen Flughafengesetz 748.1 ist schon seit Jahren verankert, dass die 7-stündige Nachtruhe einzuhalten wäre. Leider ist der heutige Gesetzestext zu wenig verbindlich formuliert, deshalb wird die Nachtruhe nach 23.00 Uhr täglich durch die Flughafen Zürich AG eventualvorsätzlich missachtet. Eigentlich wären schon heute nach 23.00–23.30 Uhr nur noch Flugbewegungen in Ausnahmefällen zugelassen, was nicht der Fall ist!

Nach intensiven Verhandlungen mit Rechtsanwälten und der Staatskanzlei in Zürich konnte im Oktober 2023 ein ausgereifter Initiativtext an die Staatskanzlei zur Prüfung eingereicht werden.

An der Urne wird sich nun zeigen, ob der Souverän die Einhaltung der Nachtruhe ab 23.00-06.00 Uhr wünscht und unterstützt, oder ob er Flugbetrieb und eine Gesetzesmissachtung wie bisher bis weit nach Mitternacht toleriert.

Als Initiatorin ist die Fluglärmsolidarität auf den gelungenen Vorstoss stolz, dies nicht zuletzt DANK Ihnen als unterzeichnende Mitglieder.

Warum eine "Flughafen-Nachtruhe-Initiative"

Weil - das bestehende Flughafengesetz 748.1 unpräzise formuliert ist und deshalb dem Flughafen-Zürich AG zu viel Spielraum für Ausnahmebewilligungen in der Sperrzeit gibt.

Der Flughafen nützt das unpräzise Nachtflugverbot aus rücksichtsloser Profitgier bis an die Grenze des betrieblich Machbaren aus.

Weil – der Flughafen tagtäglich eventualvorsätzlich die Betriebszeit bis über die Grenze des Machbaren ausreizt und damit die Nachtruhe tagtäglich verletzt. Kein anderes Privatunternehmen in der Schweiz sonst kann sich während der Nachtruhezeit selber Ausnahmebewilligungen erteilen.

Weil – die zuständige Regierungsrätin Frau C. Walker-Späh im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG den heutigen Misszustand seit Jahren unterstützt, anstatt endlich verbindlich korrigierende Massnahmen zur Einhaltung der Nachtruhe von 23.00-06.00 Uhr anzuordnen!

Weil - trotz mehrmaligen Versprechungen an die Bürgerorganisationen über Jahre hinweg von der Regierungsrätin Frau C. Walker-Späh, keine Besserung für die Bevölkerung erfolgt ist. Im Gegenteil: der Flugverkehr nimmt jährlich zwischen 22.00-23.30 Uhr ständig zu.

Im neuen Gesetzestext sind die Ausnahmen sehr genau definiert. Es sind dies unvermeidbare Vorfälle. (siehe Seite 7). Demnach würde nur noch alle 6 Tage ein Nachtflug in der Sperrzeit erfolgen.

Worum geht es bei der Flughafen-Nachtruhe-Initiative

Im jetzigen Flughafengesetz aus dem Jahr 2000 sind bereits 7 Stunden Nachtruhe vorgesehen. Das Bundesgericht hat 2010 entschieden, dass die

7-stündige Nachtruhe unverzüglich einzuhalten ist. Im SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) sind zwar Ausnahmen zugelassen, aber nur im Ausnahmefall. Tatsächlich werden diese gesetzlichen Vorgaben seit Jahren ignoriert, ohne dass die Behörden eingreifen. Hinzu kommt der Umstand, dass Deutschland täglich nachts den Luftraum sperrt. In dieser Zeit überfliegen deutsche Flugzeuge der Lufthansa-Group, (Swiss, Edelweiss, Austrian) mit weiten Umwegen das vielfach dichter besiedelte Schweizer Gebiet. Alle angerufenen Gerichte haben die Schweizer Beschwerden abgelehnt und den Schutz der deutschen Bevölkerung bestätigt. Dieser Schutz steht der Schweizer Bevölkerung nicht zu!

Seit Jahrzehnten werden gesetzliche Vorgaben des Flughafengesetzes, des SILs und der Lärmgrenzwerte ignoriert. Die Behörden schauen tatenlos zu.

Der Flughafen muss jährlich einen Lärmbericht und bei Übertreten der Grenzwerte Massnahmen benennen. Auch während der Corona-Zeit wurden die Grenzwerte überschritten. Als einzig wirkende Massnahme fordern Flughafen und BAZL die Erhöhung der Grenzwerte.

Gerüchteweise arbeitet Bundesrat Rösti bereits an der Erhöhung der Lärmgrenzwerte, was die heutige Lärmbelastung im Nachhinein legalisieren würde. Und dies obwohl die Eidg. Lärmkommission tiefere Grenzwerte verlangt.

Seit Bestehen steigert der Flughafen Zürich seine Kapazität aus rein gewinnoptimierenden Gründen und weit über die Bedürfnisse der hiesigen Bevölkerung hinaus. Die geographischen, siedlungsbedingten Gegebenheiten und die gesetzlichen Lärmwerte werden chronisch ignoriert. Der Flughafen Zürich gibt gemäss Flughafenbericht 2021 selber zu, dass sogar während dem Einbruch des Flugverkehrs während der Corona-Pandemie 643 Nachtflüge nach 23:00 Uhr stattgefunden haben. Heute sind es durchschnittlich 14 Flüge täglich oder 5040 Flüge jährlich!

Scheibchenweise wird der Flughafen Zürich mit Milliarden-Investitionen ausgebaut. Diese Rückflüsse fehlen dem Staat als Miteigentümer an Dividenden-Ausschüttungen. Es ist wohl selbstverständlich, dass die Investitionen sich lohnend hereinwirtschaften müssen. Der Bevölkerung werden Sicherheitsgründe (wie für die Pistenverlängerungsabstimmung), Bedarf der Wirtschaft und Bevölkerung vorgegaukelt. Und die Behörden schauen dem Streben zur weiterwachsenden Wirtschaftsblase und gegen den Bevölkerungsschutz begeistert zu, obwohl sie ein Veto-Recht hätten. Man hat aus Swissair, UBS und CS nicht viel dazu gelernt.

Mit der Revision des Flughafengesetzes fordern die Bürgerorganisationen nun endlich die strikte Einhaltung von 7 Stunden Nachtruhe. Mit den zulässigen Ausnahmen ist sichergestellt, dass der Flughafen noch immer sehr grosszügig den Bedarf der Schweizer Bevölkerung und der Wirtschaft abdecken kann. Gemäss Schätzungen würden lediglich noch an ungefähr 30-60 Tagen jährlich Flüge nach 23:00 Uhr stattfinden. Ausserdem wird

gefordert, dass in der Sperrzeit stattgefundene Flüge am nächsten Arbeitstag im Internet mit Begründung publiziert werden. Jedermann und jede Frau kann dann bei Zuwiderhandlung Anzeige erstatten.

Wie geht es weiter bis zur Abstimmung der Nachtruhe-Initiative

Es besteht bereits das Initiativkomitee mit Dr. Walter Rohr als Präsident. Für die Abwicklung der Initiative musste ein Verein gegründet werden, der Verein **FLUGHAFEN-NACHTRUHE-INITIATIVE**.

Nebst dem Initiant, die Fluglärmsolidarität, gehören alle Unterstützer der Unterschriftensammlung dem Verein an: IG pro Zürich 12, IDEA Flugplatz Dübendorf, Fair In Air, Verein Ikarus Erben, Flugschneise Süd NEIN.

Walter Oertle hat das Präsidium übernommen:

Kontakt/Rückfragen: oertle.zuerich@bluewin.ch

Postadresse : Flughafen-Nachtruhe-Initiative / 8600 Dübendorf

Nun sind die politischen Instanzen an der Arbeit. Die kantonale Volksabstimmung wird voraussichtlich in ca. 18 bis 24 Monaten stattfinden.

Flughafen und Befürworter desinformieren schon wieder!

Zitat aus Z-Region vom 12.4.2024: Initiative für sieben Stunden Nachtruhe am Flughafen steht

Pro Flughafen hat scharf reagiert

Die Reaktion von Pro Flughafen liess nicht lange auf sich warten und fällt sehr scharf aus. Die Initiative wird von dem Verein als «Flugverbots-Initiative» bezeichnet und als Angriff auf den Flughafen. Sie wolle, dass Verspätungsabbau grundsätzlich nicht mehr zulässig sei. Es handle sich um einen Direktangriff auf den Drehkreuz-Betrieb am Flughafen Zürich. Pro Flughafen ist zudem der Meinung, die Initiative sei rechtswidrig und damit ungültig.

Der Flughafen Zürich AG attestiert Pro Flughafen grosse Anstrengungen für einen möglichst pünktlichen Flugbetrieb.

Bemerkung: Das Zitat ist ein klassisches Beispiel für die Desinformation der Flughafen-Getreuen. Für den tatsächlichen Sachverhalt sei auf den Initiativtext auf dem Unterschriftenbogen verwiesen. Das Zitat offenbart ausserdem, dass die Autoren nicht fachkundig sind.

Kantonale **Flughafen-Nachtruhe-Initiative**

im Amtsblatt des Kantons Zürich veröffentlicht am 13. Oktober 2023

Die siebenstündige Nachtruhe im heutigen Flughafengesetz von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr wird von der FZAG (Flughafen Zürich AG) konstant missachtet. Es finden täglich Flugbewegungen nach 23.00 Uhr statt. Die regelmässige Verletzung der Nachtruhesperre soll mittels der vorliegenden Initiative unterbunden werden. Einige Flugzeuge mit ihren Passagieren beschallen täglich hunderttausende Bewohnerinnen und Bewohner im ganzen Kantonsgebiet.

Das Gesetz über den Flughafen Zürich vom 12. Juli 1999 wird wie folgt geändert:

Grundsatz

§ 1. ¹ Der Staat fördert den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen.

² Er berücksichtigt dabei den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebes und sorgt insbesondere für die Einhaltung der Nachtflugordnung.

Fluglärmbekämpfung

a. Im Allgemeinen

§ 3. ¹ Der Staat ist für die Einhaltung der An- und Abflugrouten und der Nachtflugordnung des Flughafens Zürich verantwortlich. Er meldet Übertretungen der Aufsichtsbehörde des Bundes und ergreift Massnahmen bei Verletzungen des Nachtflugverbotes.

² Er gewährleistet die Einhaltung der Nachtflugordnung, die eine Nachtflugsperrung von sieben Stunden zwischen 23.00 Uhr und 06.00 Uhr enthält. Die Nachtflugsperrung wird eingehalten, wenn in diesem Zeitraum keine Flugzeuge auf der Piste aufsetzen oder von der Piste abheben. Übertretungen werden gemäss Art. 91 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt und Art. 6 ff. des Bundesgesetzes vom 22. März 1974 über das Verwaltungsstrafrecht geahndet.

³ Die Gesellschaft stellt die im öffentlichen Interesse liegenden Daten zur Verfügung. Sie veröffentlicht insbesondere die Daten über die Verletzung der Nachtflugordnung spätestens am folgenden Werktag nach einer Verletzung im Internet. Sie begründet die Verletzungen umfassend und unter Verweis auf die zulässigen Ausnahmen gemäss § 3 a.

⁴ Wird aufgrund des Wetters vom ordentlichen Pistensystem gemäss dem Betriebsreglement abgewichen, veröffentlicht die Gesellschaft die detaillierten Wetterdaten spätestens am folgenden Werktag im Internet.

Abs. 5 und 6 werden aufgehoben.

b. Ausnahmen von der Nachtflugordnung

§ 3 a ¹ Ausnahmen von der Nachtflugordnung bis 24.00 Uhr sind in den folgenden Fällen zulässig:

a. wegen Einschränkungen des Luftraumes in Zürich und den angrenzenden Lufträumen infolge schwerwiegenden meteorologischen Einflüssen, insbesondere bei Abfertigungsstopp bei starken Gewittern mit Blitzschlag, Sturmwinden, Eisregen und Schneefall zwischen 20.00 und 22.59 Uhr der geplanten An- und Abflüge;

b. nach technischen Störungen an sicherheits- oder betriebsrelevanten Anlagen und Systemen des Flughafens Zürich;

c. nach Behinderungen des Flugverkehrs infolge nicht rechtzeitig angekündigter Sperrungen des Luftraumes in der Schweiz und dem angrenzenden Luftraum wegen kurzfristig angekündigter Streiks oder Unruhen, sowie terroristischer oder verbrecherischer Akte an Luftfahrzeugen oder der Luftfahrtinfrastruktur in Zürich;

d. nach Behinderungen des Flugverkehrs infolge von Unfällen und schwerwiegenden Vorkommnissen unter Beteiligung von Luftfahrzeugen oder der Luftfahrtinfrastruktur in Zürich;

e. bei verspäteten Flügen, die infolge von Anweisungen von Eurocontrol ihren ATC-Slot verlieren, bzw. deren Slot von Eurocontrol aufgrund einer Verkehrsüberlastung bei Air Traffic Control (ATC) innerhalb der Schweiz und dem angrenzenden Ausland verschoben wird.

² Nicht zulässig ist eine Ausnahme vom Nachtflugverbot wegen einer Verspätung aufgrund kurzfristig auftretender technischer Störungen an Luftfahrzeugen und einem dazu nötigen Luftfahrzeugwechsel.

c. Begrenzung der Anzahl der vom Fluglärm stark gestörten Personen

§ 3 b. ¹ Der Regierungsrat legt einen Richtwert zur Begrenzung der Anzahl der vom Fluglärm stark gestörten Personen (AsgP) fest. Der Richtwert orientiert sich an den Flugbewegungen des Jahres 2000.

² Er überwacht die Veränderung der Anzahl der vom Fluglärm stark gestörten Personen in Abstimmung mit den Vollzugsbehörden des Bundes. Er erstattet dem Kantonsrat jährlich Bericht über diese Entwicklung, deren Ursachen sowie über die allenfalls eingeleiteten Massnahmen.

³ Die Behörden des Kantons Zürich wirken darauf hin, dass der AsgP nicht überschritten wird. Sie ergreifen rechtzeitig die in ihrer Kompetenz stehenden Massnahmen und nehmen Einfluss auf die Flughafenbetreiberin und auf den Bund.

d. Beschränkung der Flugbewegungen

§ 3 c. Werden 320 000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht, berät der Kantonsrat darüber, ob der Staat auf eine Beschränkung der Flugbewegungen hinwirken soll. Ein entsprechender Beschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

Welsung des Staates

§ 19. Abs. 1-4 unverändert.

⁵ Die Staatsvertretung im Verwaltungsrat ist dazu verpflichtet, die Nachtflugsperrung von 23.00 bis 06.00 Uhr betriebsintern durchzusetzen.

Auszug aus dem Politbrief vom FH an Politiker vom Herbst 2024

Es wird weiter suggeriert, dass die 7 Stunden-Nachruhe-Initiative eine Verkürzung der Flughafenbetriebszeiten um 30 Minuten zur Folge hätte. Das heutige Flughafengesetz sieht die 7 Stunden Nachruhe seit 12. Juli 1999 vor. Die Fluggesellschaften würden aber neu gezwungen realistische Flugpläne vor 22.30 Uhr zu erstellen (siehe Frankfurt).

Jetzt soll der Bund noch vor der Abstimmung der Volksinitiative einem ausgedehnten gültigen Betriebsreglement zustimmen. Die Vernehmlassung ist im Gange! BR Röstli wolle so politisch Initiativen für mehr Lärmschutz ins Leere laufen lassen und verhindern, dass das Bundesgericht darüber entscheide, ob die geltenden Nachflugsperrungen aus Gründen des Lärm- und Umweltschutzes noch verhältnismässig sind.

Die Angstmacher-Parolen des Flughafens kennen wir zur Genüge von der Pistenverlängerungs-Abstimmung. Gedroht wird mit dem volkswirtschaftlichen Verlust, Arbeitsplätze-Abbau, etc. (Hamsterrad). Die Bedürfnisse der leidenden Bevölkerung werden total ausgeblendet. Die Beruhigung, dass eine Jungfirma mehrere tausend Liter Sustainable Aviation Fuel (SAF) ab 2025 produzieren soll bei einem Zivilluftfahrtverbrauch von 290 Milliarden Liter Kerosin, ist unscheinbar und wahrscheinlich viel zu teuer. Das synthetische Rohöl muss nämlich anschliessend noch in einer Raffinerie weiterverarbeitet werden.



Die Abstimmung zu den Pisten-Verlängerungen ging verloren

Flughafen, deren Unterstützer und Behörden haben es wieder einmal geschafft, das Abstimmungsvolk mit Falschinformation für sich zu gewinnen. Damit ging eine wichtige Entscheidung verloren, zumal der weitere Ausbau des Flughafens ohne Zustimmung der Bürger erfolgen kann. Wir erinnern uns an die unglaublichen Plakataktionen, mit denen die Stimmbürger desinformiert wurden.

Trotz grossem Einsatz Volksabstimmung zur Pistenverlängerungs-Initiative verloren.

Am 3. März 2024 sagten knapp 62 % der Stimmberechtigten JA zu zwei Pistenverlängerungen. Dieses deutliche Resultat kam angesichts des hitzigen Abstimmungskampfes überraschend. Sogar Kloten, Bassersdorf, Illnau-Effretikon und Winterthur haben der Vorlage zugestimmt. Der Flughafen hat sich weit aus dem Fenster gelehnt mit Behauptungen wie mehr Sicherheit, mehr Nachtruhe, keine Kapazitätserhöhung, keine Kosten für den Steuerzahler. Die Wahrheit wird nicht auf sich warten lassen und die damaligen Fakten Lügen strafen.

Was zur Pistenverlängerung kommuniziert wurde und was dahintersteckt.

Robusteres Betriebskonzept, Kapazitätsverbesserung oder Umbau?

Was man uns sagt: Der Flughafen Zürich ist der grösste und wichtigste Flughafen der Schweiz. Er verbindet Zürich mit der Welt und trägt zur wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung der Region bei. Um den steigenden Passagier- und Flugverkehr zu bewältigen, plant der Flughafen Zürich verschiedene Bauprojekte, die seine Kapazität, Sicherheit und Nachhaltigkeit verbessern sollen.

Tatsache: Der Flughafen Zürich ist also in ständiger Bewegung und will auch für künftige Generationen ein sicherer, moderner und nachhaltiger Flughafen sein. Mit seinen Bauprojekten will er seine Rolle als wichtiges Drehkreuz für den Luftverkehr in Europa und der Welt stärken und vor Allem den Flughafen selber wirtschaftlich ausbauen.

Deutschland sperrt uns aber nachts den Luftraum. Während den DVO-Sperrzeiten überfliegen die Flugzeuge der Lufthansa-Group mit weiten Anflug-Umwegen die Schweiz und belärmen das dichtest besiedelte Gebiet der ganzen Region. Dies nützt den Nachbarländern zum Schaden der Schweiz. (s. Seite 5)

Weitblick auf weitere Ausbauten

Umlegung der Kantonsstrasse bis Ende 2025, Kosten ca. 100 Mio.

(siehe ① Grafik unten)

Was auch dazu gehört: Die Umlegung der Kantonsstrasse ist ein Teilprojekt des Ausbaus der Zone West am Flughafen Zürich, um Platz für die Erweiterung des Vorfeldes und der Hochbauten zu schaffen. Die neue Kantonsstrasse wird auf einer Länge von rund 2.5 Kilometern neu trassiert und teilweise in einem Tunnel geführt. Die Umlegung der Kantonsstrasse soll die Verkehrssicherheit und die Lärmsituation für die Anwohner verbessern und die Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens erweitern.

Tatsache: Für die Umlegung der Kantonsstrasse (Flughafenstrasse) werden 100 Mio investiert. Von wem? Uns sagt man, dass die Ausbauten vom Flughafen selber finanziert werden. Die Kantonsstrasse fällt allerdings ins Budget des Kantons.

Ausbau West



Die Renaturalisierung der Glatt ② von 2024 bis 2028, Kosten ca. 40 Mio.

Was man uns sagt: Die Renaturalisierung der Glatt in der Zone West ist ein Projekt, das die Glatt westlich des Flughafens Zürich auf einer Länge von rund drei Kilometern verlegt und renaturalisiert, als Kompensation künftiger Flughafenprojekte. Das Projekt wurde vom Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG initiiert und vom Bundesamt für Zivilluftfahrt bewilligt. Die Kosten für das Projekt belaufen sich auf rund 40 Millionen Franken, die von der Flughafen Zürich AG getragen werden. Das Projekt soll ökologische Ersatzflächen für künftige Flughafenprojekte schaffen und den Naherholungsraum für die Bevölkerung erweitern. Die Bauarbeiten sollen im Jahr 2024 beginnen und bis 2028 abgeschlossen sein.

Tatsache: Die Renaturalisierung ist genauso unnötig wie die Verlängerung der Piste 28 selbst. Für das schwerste Flugzeug ist die Piste jetzt schon bei schlechtesten Wetterverhältnissen 600 m länger als nötig.

In den 30er Jahren wurde die Glatt auf Initiative von BR Minger vom Sumpfgebietes auf den heutigen Zustand renaturalisiert. Dies wird mit unbekanntem Folgen zurück gebaut. Um Fluglandfläche zu gewinnen gehen 7 Hektaren Fruchtlandfläche für die Landwirtschaft verloren.

Ausbau Zone West ③ ab 2026, Kosten ca. 350 Mio.

Was wir hören: Der Ausbau der Zone West soll die Kapazität erhöhen und kostet ca. 350 Millionen inkl. Naturschutz. Die Renaturalisierung der Glatt wird notwendig, weil schützenswerte Lebensräume durch die Flughafenprojekte verloren gehen. 14 Standplätze für Linienflugzeuge und Abstellplätze für die General Aviation entstehen in diesem Gebiet. Zusätzlich einige Hochbauten für die allgemeine Luftfahrt, Abfertigung, etc.

Achtung: Im Gegensatz zur Pistenverlängerung gibt man hier zu, dass uns eine Kapazitätserhöhung und damit eine Lärm-Mehrbelastung bevorsteht.

Was steht noch an: Eines der grössten und ambitioniertesten Bauprojekte ist die Entwicklung des Flughafenkopfes, die einen Ersatzneubau für das alte Dock A, den Kontrollturm und die Dockwurzel umfasst. Baubeginn des neuen Dock A und des Kontrollturms sind im Jahr 2033 für ca. 800 Mio. geplant

Das neue Dock A soll ein modernes und flexibles Terminalgebäude werden, das von dem renommierten Architekten Bjarke Ingels entworfen wurde. Es soll Platz für bis zu 30

Millionen Passagiere pro Jahr bieten und über eine direkte Anbindung an die Bahn und den Bus verfügen. Der neue Kontrollturm soll die Flugsicherung optimieren und eine bessere Sicht auf das gesamte Flughafengelände ermöglichen. Die neue Dockwurzel soll die Verbindung zwischen dem Dock A und dem Dock B verbessern und mehr Raum für die Abfertigung und die Sicherheitskontrollen schaffen.

Es soll einen verlängerten Holzbau geben mit einer Längsaufteilung südlich Nichtschengen- und nördlich Schengen-Flugzeuge. Das ergibt kurze Umsteigewege für die 30% Transferpassagiere. Die Sonnenkollektoren auf dem Dach sollen 1/3 der Betriebsenergie liefern. **Während dem Bau gehen 19 Standplätze im Norden verloren**, die dann ihren Realersatz in der Zone West finden werden. Da steht aber noch die Piste 16 als Barriere dazwischen. Wenn die Piste 34 umfahren werden muss, führt das zu untragbaren Abfertigungs-Verspätungen. Ein Tunnel unter der Piste 16 durch ist nicht vorgesehen.

Also: Mindestens während dem Bau (ca. 2-3 Jahre) werden sich die heutigen Verspätungen mehren. Die längeren Wege für die Flugzeuge werden eine riesige Mehrbelastung für die Umwelt nach sich ziehen und tausende Liter Kerosin verbrauchen.

Pistenverlängerungen ④ bis 2035 abgeschlossen, Kosten 250 Mio.

Angeblich: Die Verlängerungen sollen die Betriebsstabilität erhöhen, das Betriebskonzept robuster machen und die Kapazität verbessern. Die Piste 28 bekommt eine Ertüchtigung im Osten wie im Westen mit dem Ziel, die Effizienz des Flugbetriebes zu erhöhen und die Anzahl geradeaus (Piste 16) bei Bise und bei Nebel zu reduzieren. Darum befürworten Lärmverbände und Politiker im Süden die Verlängerungen.

Passt auf! Der Rollweg Golf zur Piste 14 ⑤ wurde auch heimlich eingesetzt. Das Betriebskonzept könnte sich ja ändern mit Starts auf Piste 14 und Landungen auf Piste 32, wenn man die Piste 16 südlich der Piste 28 schliesst, um die Zone West in Sachen Abfertigung (Passagiere, Gepäck, Fracht, Betankungen) optimal bedienen zu können.

Kapazität verbessern heisst im Klartext: mehr Flüge. Der Flughafen hat mit dem Antrag zur Pistenverlängerung einen EMPA-Bericht in Auftrag gegeben. Dabei hat der Flughafen selber für jedes Flugzeug zu jeder Tageszeit und für jede Piste die Anzahl Bewegungen vorgegeben. Und dies für den Zustand im Jahr 2017, für 2030 mit Pistenverlängerung und für 2030 ohne Pistenverlängerung. Die Interpretation dieser wissenschaftlichen Arbeit, und dem vom Kanton bewilligten Antrag offenbart, dass der Flughafen bis 2030 auf 30% mehr Flugbewegungen hin arbeitet. Für Piste 28 wird es mit der Pistenverlängerung 18% mehr Flüge als ohne Verlängerung geben!

Piste 28 hat ein reduziertes Blindlandesystem. Bei geringer Sicht durch Regen oder Nebel und bei Bise (Rückenwind über 5 Knoten) werden die Landungen über den Süden abgewickelt. Mit 18% mehr Ostanflügen werden auch die Südlandungen zunehmen. Eine längere Piste 28 macht keinen Unterschied.

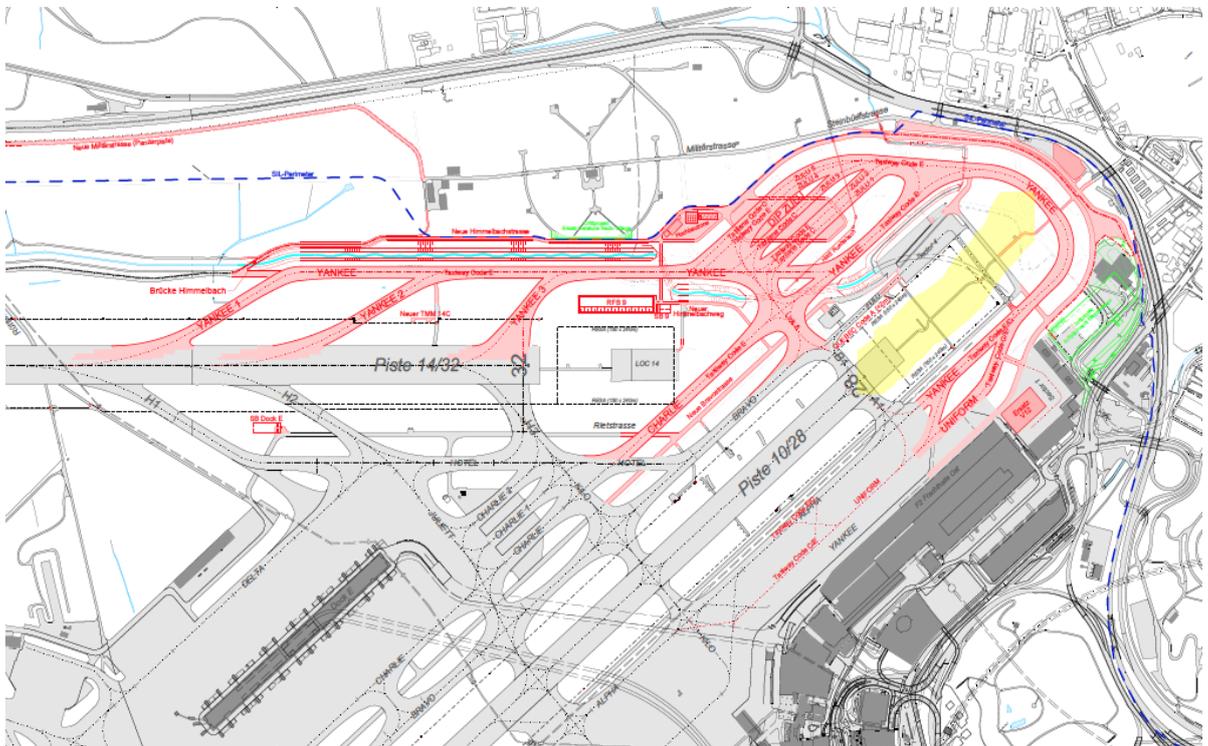
Entgegen aller Behauptungen wird eine längere Piste 28 die Verspätungen nicht entlasten. Die Verspätungen nach 23 Uhr sind der hoffnungslosen Überdisposition des Flughafens zwischen 22 und 23 Uhr geschuldet. Dies seit Jahren entgegen SIL, der Nachtflüge nur im Ausnahmefall zulässt und entgegen dem Flughafengesetz und den Lärmgrenzwerten, und entgegen der Pflicht zu korrigierenden Massnahmen. Wenn z.B. die Anschlussflüge schon zu spät landen, ändert eine längere Piste nichts.

Auswirkungen der Bauarbeiten auf den Flug-Betrieb

Weiter: Die Bauarbeiten werden zu Einschränkungen im Flugverkehr führen, insbesondere spät abends, wenn die Pisten geschlossen werden müssten. Das heisst, die Fluggesellschaften müssen ihre Flugpläne entsprechend anpassen. Die Nutzung von alternativen Flugrouten und Anflugverfahren während den Bauarbeiten werden uns sicher sein. Verspätungen sind programmiert.

Unsere Befürchtung: In den 90-Jahren bestand ein fixfertiges Projekt für eine Pistenverlängerung Piste 28 im Osten von 300 m. Würde man das in der Salami taktik auch noch verwirklichen (gelbe Fläche), wäre die Piste 28 700m länger und die Region Ost und West bedient, was einem Umbau gleichkommt. Die Piste 16 südlich Piste 28 könnte zugunsten der Zone West abgeschnitten werden, um ein zusammenhängendes Vorfeld zu bekommen.

Ausbau Ost, mögliche Pistenverlängerung 28 im Osten



Wohin führen die Ausbauprojekte

Der Flughafen wird scheinbar immer weiter ausgebaut. Um das wahre Ziel zu kaschieren werden Sicherheit, weniger Verspätungen usw. vorgetäuscht. In Tat und Wahrheit wird der Flughafen aus betriebswirtschaftlichem Grössenwahn heraus zu einer noch grösseren Wirtschaftsblase ausgebaut. Und dies weit über den Bedarf der Schweizer Wirtschaft und Bevölkerung hinaus. Und dies aus Gefälligkeit zu den Nachbarländern (Deutschland, Österreich und Italien) und zum Schaden der Schweiz.

Flughafen und Behörden widersprechen dem. Aber wie soll eine 2 Mia-Investition amortisiert werden, wenn nicht durch eine massive Kapazitätserhöhung?

Die Investition wurde, wirtschaftlich begründet, durch die Aktionäre, darunter auch die Kantons- und Stadtvertreter im VR, bewilligt. Da der Flughafen ein Privatunternehmen ist, wird die Einsicht in diesen Businessplan verweigert, es besteht kein Recht auf Einsicht. Allerdings könnten Flughafen und Behörden einer unabhängigen Stelle die Einsicht gestatten, wenn nicht ein strategischer, massiver Ausbau die Ursache der Investition ist.

Finanzierung der Milliarden-Investition

Behauptet wird dass die Kosten aller Ausbauten durch den Flughafen bestritten werden. Der Steuerzahler würde nicht betroffen.

Tatsächlich sind Stadt und Kanton zu 38.5% Eigentümer am Flughafen. Damit geht die Investition am Rücklauf an den Aktionären Stadt und Kanton verloren. Somit ist der Steuerzahler sehr wohl betroffen.

Beim Grounding der Swissair musste der Staat Garantien leisten und Swissair samt Immobilien mussten verschenkt werden. Weitere Debakel folgten: UBS, Credit Suisse, etc. Man lernt nichts!

Woran wir arbeiten

Verordnung für laute Flugzeuge nachts und früh morgens

In den 70-iger Jahren, unter Regierungsräten Kuenzi & Lieberherr, wurde lauten Flugzeugen, wie VC10, Trident, TU-134, Caravelle, DC8-53 usw. die Betriebszeiten ab 22.00 Uhr abends bis 09.00 Uhr morgens mittels kantonaler Verordnung verboten.

Wir klären eine Neuauflage ab und werden RR Walker-Späh ansprechen.

Auch wäre ein Gebührensystem nach dem Muster von Genf einführbar. (siehe Seite 15)

Besprechung mit Skyguide

Skyguide ist mitverantwortlich für die Verspätungen am Flughafen Zürich, da sie schon bei geringstem Westwind um ca. 5 Knoten oder bei Bise von der Lande-Regime-Reihenfolge 14/16/28/34 gem. Betriebsreglement abweicht. Eine Studie aus Holland ist der FLS und Skyguide bekannt und belegt, dass Rückenwind bis 10 Knoten für alle Verkehrsflugzeuge, ausser dem Jumbolino zulässig ist.

Skyguide reduziert von sich aus diese Windwerte auf nur max. 5 Knoten um mögliche Durchstarts wegen Mehrarbeit zu vermeiden und reduziert dadurch die stündlich maximale Pistenkapazität, was schlussendlich am Abend zu Verspätungen in die Sperrzeit führt. Allenfalls behalten wir uns eine Klage wegen Nichteinhalten der Lande-Regime-Reihenfolge vor.

Weiter ist die Zuteilung der Anflug- und Abflugrouten am Morgen und abends, insbesondere am Abend bis Betriebsschluss abweichend von der Lande-Regime-Reihenfolge. Jeden Tag ändert die Zuteilung je nach Chef im Kontrollturm!

Schreiben an den CEO Herr Brosi FHZH

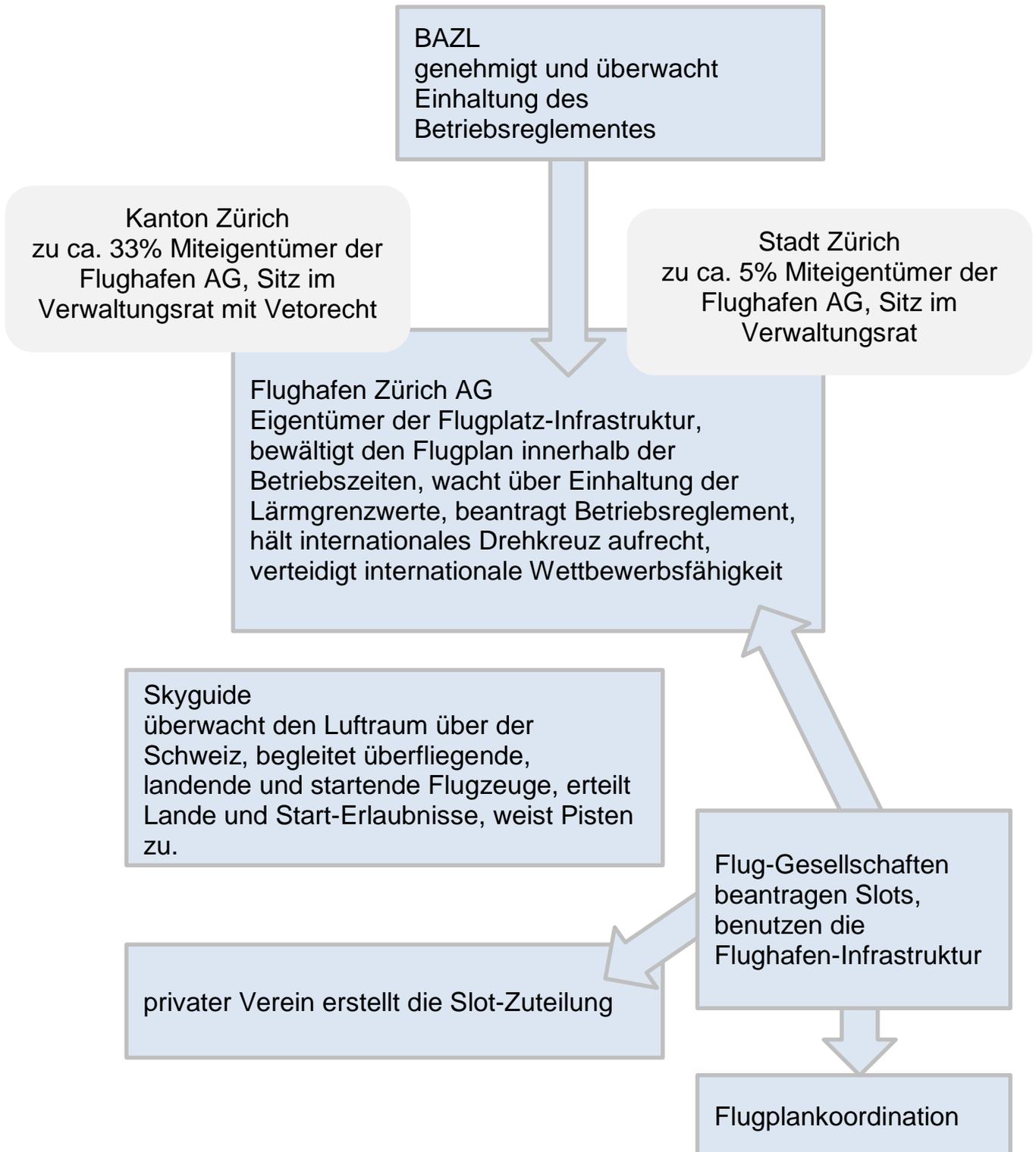
zu Flügen in der Sperrzeit. Die FLS verlangt, dass ab sofort keine Bewilligungen mehr nach 23.30 Uhr erteilt werden dürfen.

Treffen mit Bundesrat Röstli

BR Röstli hat letztes Jahr eine Delegation der Behördenorganisationen zu einem Meinungsaustausch empfangen. BR Röstli hat sich eine halbe Stunde Zeit genommen. Wir streben eine Anhörung der Bürgerorganisationen mit klaren Lösungen an.

Die Akteure um den Flugbetrieb in Zürich

Unsere Lärmbelastung ist das Ergebnis vieler Akteure am Standort Zürich und den involvierten Behörden.



Genf führt Gebühren für verspätete Starts ein

Hier der Bericht aus den CH – Media, Flughafen-Genf vom Mittwoch den 17. Juli 2024:

Will eine Airline im nächsten Jahr 2025 nach 22.00 Uhr abfliegen, muss sie eine Abgabe bezahlen. Der dortige Flughafen setzt 2025 ein Quotensystem gegen Lärmemissionen ein. Der Test des Systems führte in diesem Jahr zu weniger Verspätungen, so Flughafen-Chef (CEO) André Schneider.

Genf hat es wieder einmal vorgemacht, was in Zürich angeblich unmöglich ist

Der Flughafen Genf will nächstes Jahr ein Quotensystem gegen Lärmemissionen lancieren. Wer nach 22.00 Uhr abfliegt, muss eine Abgabe bezahlen. Bei Europaflügen liegt die Abgabe zwischen 5000 und 20'000 Franken, bei Interkontinentalflügen zwischen 10'000 und 40'000 Franken. Das sagte André Schneider, Generaldirektor des Flughafens Genf, in einem am Mittwoch 17. Juli 2024 online publizierten Interview mit «CH-Media».

«Androhen mit Peitsche statt Zuckerbrot»

Der Genfer Flughafen teste das System seit letztem Jahr noch ohne Gebühren, so der bald abtretende Flughafen-Chef. Die Zahl der verspäteten Abflüge sei seither stark gesunken. «Nach der offiziellen Lancierung 2025 werden deshalb praktisch keine Abgaben mehr fällig sein», sagte Schneider. Die Fluggesellschaften hätten ihre Flugpläne entsprechend angepasst. Der Fluglärm sei gesunken, sagte Schneider. «Manchmal braucht es nun mal das Androhen der Peitsche statt des Zuckerbrotes», sagte der Flughafen Direktor.

Möglich wird das Quotensystem durch eine Änderung des Betriebsreglements. Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) genehmigte das neue Reglement im November 2022. Es legt unter anderem eine zulässige Lärmgrenze fest und führt ein Quotensystem für verspätete Flüge nach 22.00 Uhr ein.

BR Röstli arbeitet an der nachträglichen Legalisierung der Nachtflüge und Lärmgrenzwerte

Im September erreichten uns gleich 2 negative Nachrichten:

Der Bundesrat hat die Vernehmlassung zu den Änderungen im Luftfahrtgesetz eröffnet. Bis zum 28.11.24 sind Eingaben möglich. Besonders den «Bestandesschutz für Flughäfen» welche z.B. die Betriebszeiten NICHT einschränkt ist problematisch! Wenn mit „Bestandesschutz“ der Erhalt der bisherigen Regel-Verstöße gemeint ist, widerspricht es unserem Bestreben nach 7 Stunden Nachtruhe.

Dann erfahren wir aus der Presse, dass BR Röstli die Nachtflüge „rechtlich besser absichern will“. Wie oben dargelegt, sind die regelmässigen Nachtruhe-Verletzungen rechtswidrig.

„Die politischen und juristischen Auseinandersetzungen bedeuten für die Schweizer Luftfahrtbranche also ein Risiko – ein Risiko, das Verkehrsminister Albert Röstli nun offenbar möglichst minimieren will. Anlass bietet die

laufende Revision des Luftfahrtgesetzes. Röstli will nun gesetzlich verankern, dass diese Besitzstandsgarantie explizit auch für den Betrieb gilt. Damit will er sicherstellen, dass die Eckwerte des Flughafenbetriebs, etwa die Betriebszeiten, durch umweltrechtliche Lärmsanierungsverfahren nicht eingeschränkt werden können. Zugleich betont er, dass der Lärmschutz in der Nacht weiterhin einen hohen Stellenwert einnehme.“

Was das genau bedeutet ist nicht überliefert und eben Gegenstand des Luftfahrt-Gesetzes. Wo es, nach oben Beschriebenem, hinlaufen muss, ist aber klar: - Aufhebung der 7stündigen Nachtruhe, - Aufhebung des Passus „Ausnahme“ für Verspätungsabbau im SIL, - Erhöhung der Lärmgrenzwerte.

90% der Flüge in der Verspätungsabbau-Zeit sind vorab schon auf diese Zeit geplant! Der Flughafen wird rechtswidrig gegenüber Flughafengesetz, SIL und den Lärmgrenzwerten betrieben. Der BR Röstli will dies jetzt als Besitzstand-während legalisieren.

Die Flughafenbetreiber applaudieren.

Trotzdem: Damit kann der Bund unsere Initiative nicht aushebeln. Das Flughafengesetz, und damit auch unsere Revision, stehen über dem Betriebsreglement. Das Betriebsreglement muss sich dem kantonalen Flughafengesetz beugen. Und mit dem Betriebsreglement wäre auch durch die Bundesstellen BAZL und UVEK die Nachtruhe gesichert.

Neue Lärmmessstationen in Nürensdorf und Birchwil

Die FLS unterhält neu 2 Lärm-Messstationen. Die Messwerte sind sofort ab Internet abrufbar. Links:

Nürensdorf Birchwil

<https://www.dfld.de/Mess/Messwerte.php?R=600&S=061>

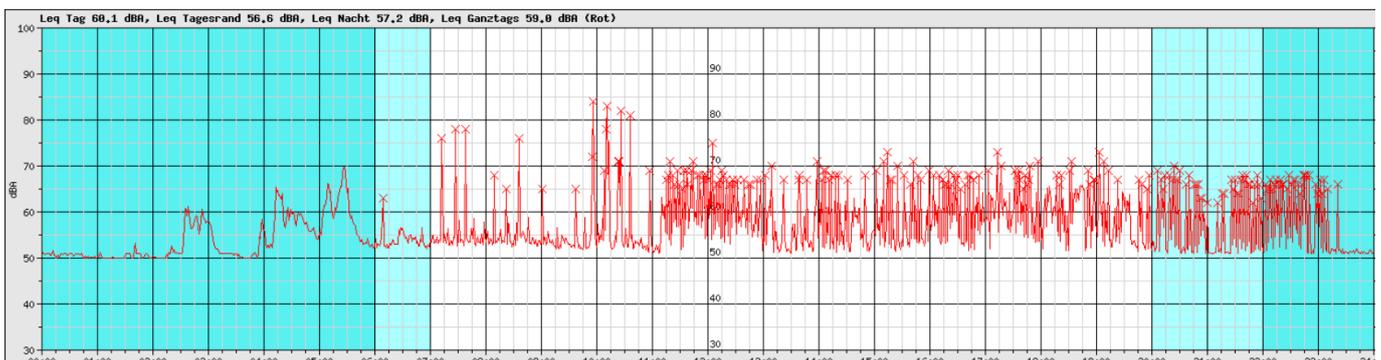
Nürensdorf Berg

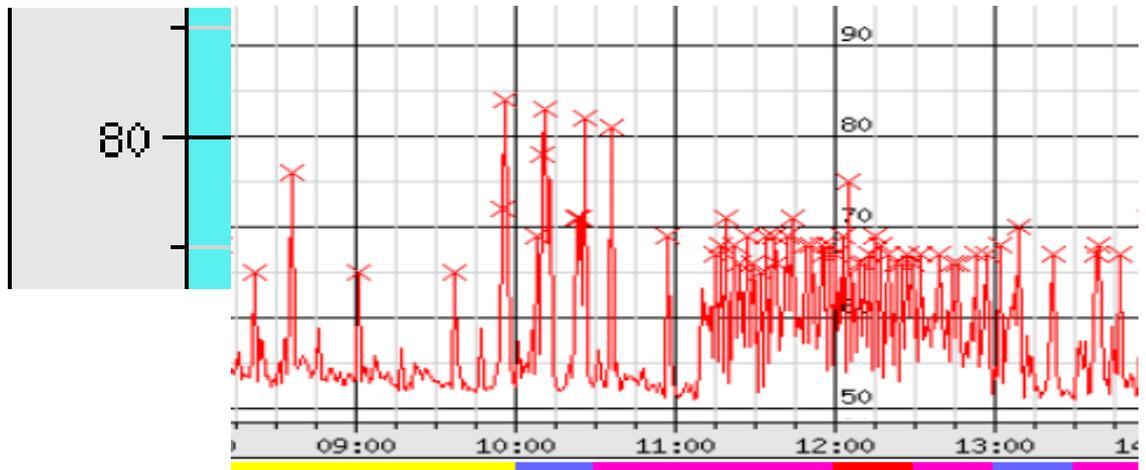
<https://www.dfld.de/Mess/Messwerte.php?R=600&S=062>

Die Messwerte unserer Stationen zeigen extrem hohe Werte. Hier ein Beispiel vom 28.7.2024

Nürensdorf Birchwil

16.07.2024 (Dienstag)





Tabellarischer Tagesauszug aus der FLS-Datenbank

Legende!

											19° C, wind 360°/2 kts, cloudy		
Sonntag	28.07.2024	BA720		London		22:45	23:05			A321	GTNEE	34	Verspätungen Inb. 18 Min./Outb. 39 Min.
		WK331		Zakynthos		22:30	23:09			A320	HBIJY	34	
		LX339		London		22:45	23:11			A220	YLCSA	34	
		WK371		Larnaca		22:55	23:14			A320	HBJJM	34	88 % der Inb.-Flüge Vorsatzplanung
		LX2177		Alicante		22:25	23:16			A321	HBIJF	34	
		WK385		Lamezia T.		22:50	23:18			A320	HBJLP	34	
		WK399		Catania		22:55	23:21			A320	HBIJM	34	
		WK449		Split		22:40	23:27			A320	HBIHX	34	
			WK342	Heraklion			22:35	23:01		A320	HBIHY	32	
			LX2818	Geneva			22:35	23:10		A220	HBJBB	32	
			LX282	Johannesburg			22:40	23:12		A340	HBJMB	32	
			LX2068	Porto			22:35	23:16		A220	YLAAR	32	
			LX138	Hong Kong			22:40	23:20		B777	HBJNH	32	
			LX1638	Milan			22:40	23:22		E190	HBJVO	32	90 % der Outb.-Flüge Vorsatzplanung
			LX176	Singapore			22:40	23:24		B777	HBJND	34	
			WK416	Ohrid			22:45	23:26		A320	HBIJW	32	
			LX92	Sao Paulo			22:40	23:30		B777	HBJNJ	34	
			XQ123	Antalya			19:30	23:40		B737	TCSOO	32	Begründung?

Im Teilbericht der Eidgenössischen Kommission für die Beurteilung von Lärm-Immissionsgrenzwerten von 1997 werden unten stehende Grenzwerte empfohlen.

Belastungsgrenzwerte für den Lärm von Landesflughäfen		
Empfindlichkeitsstufe (Art. 43 LSV)	Immissionsgrenzwert L_r in dB(A)	
	Tag	Nacht
Zonen mit erhöhtem Lärmschutzbedürfnis	55	45
Wohnzonen, Zonen für öffentliche Bauten	60	55/50*
Wohn-, Gewerbebezonen Landwirtschaftszonen	65	55
Industriezonen	70	60

* der höhere Wert gilt für die 1. Nachtstunde von 22-23 Uhr

Zu beachten ist, dass die Messwerte unserer Stationen tatsächliche, über kurze Zeit gemittelte Werte wiedergeben.

Die Beurteilungspegel L_r der Eidg. Kommission sind für den Tag über 16 Stundengemittelte Werte. Für die Nacht ist der L_r über 1-Stunden- L_{eq} gemittelt.

So krank macht der Fluglärm

Schlecht für Herz - Kreislauferkrankungen, 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.

Gesundheitsschäden

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-Infarkt-Risiko 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 fluglärm- belasteten 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.

Spendenaufruf

Der Abstimmungskampf wird sehr kostenaufwendig. Der Flughafen ist dahingehend ziemlich unbeschränkt. Deshalb wären Spenden sehr willkommen.

Spendenkonto: Fluglärmsolidarität
Rebenstrasse 43, 8309 Birchwil
Raiffeisenbank, 8303 Bassersdorf
CH87 8080 8007 9393 3456 3

Schlusswort

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;
- Treibhausgaswirkungen 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 Lärmgebührenmodell wie in Genf ab dem Jahr 2025, speziell für die Nachtstunden ab 22 Uhr;
- 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 Rechtsstaatlichkeit verpflichtet, um 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 Freitag 22. November 2024 an unsere Generalversammlung um 19 Uhr ins Franziskuszentrum, Äussere Auenstrasse, nach Bassersdorf.

Kurt Klose, lic. jur. Präsident Dr. Walter Rohr, Co-Präsident