

## **Leserbriefe, 16. Februar 2007**

### **Anzeiger von Uster**

#### **ZFI+ ist untauglich**

##### **Zum Leserbrief »Erbsenzählen führt nicht Weit«, Ausgabe vom 13. Februar**

Leserbriefschreiber Urs Theiler nennt den ZFI+ eine intelligente Lösung, obschon bestimmt auch er die mathematische Grundformel dazu nicht nachvollziehen kann, weil ihm dazu nämlich die nötige Variablengrundlage fehlt. Diese wird auf Geheiss von Regierungsrätin Rita Fuhrer von der Empa unter Verschluss gehalten. Dass diese Variablengrundlage selbstverständlich nicht von ihr erfunden wurde, wie im Leserbrief dargestellt, dürfte selbst Herrn Theiler klar sein.

Der ZFI+ ist ein völlig untaugliches Instrument, welches es Unique - nach dem unsäglichen Entscheid des Kantonsrates - erlaubt, ihre Flugbewegungen ins Unermessliche zu steigern. Und dies unterstützt die Unique-Verwaltungsrätin Fuhrer mit allen, auch höchst undemokratischen, Mitteln. Wie sonst ist es zu erklären, dass zahlreiche Kantonsräte, die immer für eine Plafonierung von 320'000 Bewegungen eingetreten sind, plötzlich Nein dazu sagen? Dies alles sind mafiöse Machenschaften, die sehr zu denken geben müssten.

Und noch etwas. In Herrliberg an der Goldküste kann Herr Theiler natürlich absolut problem- und folgenlos darüber sinnieren, wie es für die vom Fluglärm Betroffenen in der Südschneise (Tagwache ohne Ausnahme um 6.03 Uhr!) wohl sein könnte. Diese werden mit dem ZFI+ erst gar nicht erfasst.

Es gibt nur eine taugliche Lösung: die Annahme der Flughafen-Initiative, welche eine Bewegungszahl von 250000 - wie es sich für einen City-Flughafen anständigerweise gebührt und auch keinen einzigen Interkontinentalflug verhindert - und neun Stunden Nachtruhe vorsieht. Denn Lebensqualität besteht auch in Herrliberg nicht nur aus wachsenden Gewinnzahlen, sondern zwingend auch aus Nachtruhe, welche für eine gute psychische und physische Gesundheit, besonders auch unserer Kinder, unabdingbar ist.

**Susanne Walther, Pfaffhausen**

##### **Zum Leserbrief «Viel Lärm um Lärm», Ausgabe vom 13. Februar**

Als Fastnachbar des Leserbriefschreibers Jakob Dudler aus Binz glaubte ich mich beim Lesen seiner Zeilen im falschen Film. Sein Fazit «Wer Lärm macht, muss auch den Lärm der anderen in Kauf nehmen» ist in Sachen Sudanflug deplatziert und offenbart absolutes Nichtwissen.

Fakt ist: Südanflüge wurden gegen geltendes Recht eingeführt. Niemand in der se genannten Südschneise - dem dichtest besiedelten Gebiet der Schweiz (!) - musste heim Erwerb seines Eigenheinis je mit Fluglärm rechnen.

Wenn nun aber jemand, der an eine Kantonsstrasse gezogen ist, über vermehrten Autolärm klagt, kann ich das nicht akzeptieren. Denn es gibt seit Jahren einen starken Bevölkerungszuwachs in den Agglomerationen von Städten, welcher auch weiter anhalten wird und selbstverständlich Autolärm mit sich bringt.

Die Lärmbelastung der Bevölkerung muss auf ein Minimum beschränkt werden. Aus diesem Grund hat man in jeder Gemeinde auch die Möglichkeit, weit weg von der Hauptbeziehungswiese Kantonsstrasse seinen Wohnsitz zu beziehen, Genauso siebt es beim

Fluglärm aus. Es gibt den Richtplan und das Umweltschutzgesetz, welche die Flugrouten festlegen. Es sind aber nirgends Südanflüge vorgesehen. Auch hat seit drei Jahren und drei Monaten nie ein Gerichtsentscheid die Südanflüge bestätigt! Warum wohl?

Also. Erstens: Es können nicht Äpfel mit Birnen verglichen werden. Zweitens: Lärm soll nicht flächendeckend verteilt werden. Drittens: Gesetze sollten in einem Rechtsstaat konsequent eingehalten werden. Viertens: Südanflüge sind ökologisch und ökonomisch absoluter Wahnsinn.  
**Andre Eigenmann, Ebmatingen**

## **Zürichsee Zeitung**

### **Kloten und der nördliche Nachbar**

In Stäfa gehören wir jetzt trotz Raumplanungsgesetz zu den täglich am Morgen Vergewaltigten mit Frühflügen. Das ist doch unser Problem, mögen die südlichen Bewohner von Baden-Württemberg sagen. Allerdings ist hier festzuhalten, dass über 75 Prozent aller Flüge von Lufthansa und Swiss stammen sowie von anderen deutschen Gesellschaften.

Die Swiss haben wir durch Steuergelder und die Privatwirtschaft mit 3 Milliarden Euro aufgepäppelt, und die Lufthansa hat die für 50 Millionen Euro gekauft. Was da herumfliegt, ist weder unsere Gesellschaft noch unser Gewinn. Diese «Kohle» wird nur in Deutschland eingesackt. Dank unserer tüchtigen Art ist die Swiss für die Lufthansa gewinnbringend - wie auch Hunderte von Süddeutschen ihren Arbeitsplatz bei uns am Flughafen haben oder bequem von dort abfliegen.

**Robert-Roger Martin, Stäfa**

### **1,3 Passagiere pro Flugbewegung**

Am Zürcher Flughafen tickt wieder eine Zeitbombe: Ende der neunziger Jahre war es die Hunter-Strategie der Swissair, heute sind es die Business- und Privatjets der General-Aviation. Innerhalb vier Jahren ist deren jährliche Wachstumsrate exponentiell von 1 auf 8,2 Prozent hochgeschossen. 2006 haben 40 000 Business- und Privatflugzeuge (das heisst bereits 15 Prozent des Gesamtverkehrs) den Kanton Zürich überflogen. Mathematisch extrapoliert ergibt dies unter Annahme eines heutigen Volumens von 220 000 Flugbewegungen stagnierenden Linien- und Charterverkehrs bereits im Jahre 2012 eine Gesamtbewegungszahl von über 400 000! Ein Horrorszenerario, das zur gesellschaftspolitischen Frage führt, in welchem Ausmass eine kleine, bevorzugte und bonusverwöhnte Minderheit berechtigt sein soll, ihre Privilegien und Bequemlichkeiten zulasten der Allgemeinheit auszuleben.

Vor dem Hintergrund des neuesten UN-Klimaberichts muss es für geplagte Anwohner einem Schlag ins Gesicht gleichkommen, zu erfahren, dass das klimafeindlichste Verkehrsmittel im Individualverkehr der Privat- und Businessfliegerei gerade einmal mit durchschnittlich 1,3 Passagieren belegt ist.

Die Flughafenproblematik darf heute nicht mehr nur auf die Ebene der Lärmproblematik reduziert werden, wie es der Regierungsrätliche Flughafenindex ZFI tut. Nur mit einer griffigen Bewegungsleitplanke kann verhindert werden, dass Kloten zum ökologischen Klimasündenfall wird! Die beiden Bürgerblöcke der Flughafenlobby haben es im Kantonsrat bei der Initiativdebatte gerade noch einmal geschafft, sich der Klimaverantwortung zu entziehen. Der Stimmbürger wird mit der Plafonierungsinitiative ein anderes Zeichen setzen können.

**Jean-Pierre Schiltknecht, Zollikerberg**

## **Mit störungsfreiem Verkehr leben lernen**

«Der Verkehr verläuft störungsfrei», meldet die Frauenstimme des gebührenfinanzierten Senders Schweizer Radio DRS 1 ungefragt zwischen Frühstück und Lunch, zwischen Nachrichten und dem täglichen Allerlei wie Gratulationen, Memo, Schauplatz Schweiz, Treffpunkt, Ratgeber und Schlagzeilen an einem gewöhnlichen Dienstag (16. Januar), an einem milden Vorfrühlingstag.

Es ist windstill, schneefrei; es besteht keine Glatteisgefahr; es gibt keine Streiks der italienischen Bähnler und/ oder Zöllner, keine Staus vor unseren Alpendurchstichen, keine Wartezeiten an Grenzübergängen in EU-Länder; weder müde Skyguides in Deutschland noch die den Flugverkehr ab Unique Zurich Airport in Mitleidenschaft ziehen könnten. Das Basler Erdbebenlein ist nur von lokaler Bedeutung und störte den schweizerischen Verkehrsverlauf nicht nennenswert.

Falsch! Da wird die Ausnahme feierlich als newswürdig erklärt, der störungsfreie Verkehr unbeabsichtigt als menschliche Errungenschaft besungen, die Normalität also - der nicht störungsfreie Verkehr - zum Ereignis zurechtgebogen, als Nachricht gehandelt, missbräuchlich, zeitvergeudend. Wird das Gute zur Norm, schreit niemand nach dessen Glorifizierung. Oder: Müssen wir mit störungsfreiem Verkehr erst noch oder wieder leben lernen? Ist der Rubikon schon überschritten, gibt kein Zurück in die Normalität?

**Erwin A. Sautter-Hewitt, Zumikon**

## **Deutscher Ferienhub in Kloten**

Der deutsche Billigflieger Air Berlin betreibt seit November letzten Jahres in Rieten ein Feriendrehkreuz. Was bringt es der Schweizer Wirtschaft und dem Tourismus, wenn deutsche Touristen aus Frankfurt, Berlin, Hamburg und Düsseldorf auf dem Weg zum «Ballermann» in Zürich umsteigen? Der Flughafen kassiert Passagier- und Landetaxen. Die Belastung der Umwelt und die Lärmbelästigung hat die Bevölkerung zu tragen. Wollen wir wirklich ein solches Wachstum? Was Not tut, ist eine realistische Flughafenpolitik.

**Urs R. Dumermuth**