

## 73 Fragen zum staatlich verordneten Fluglärm-Terror

Bundesrat Leuenberger war bereits als Zürcher Regierungsrat bestens informiert über das Abstimmungsresultat vom 25.6.1995 welches sich auf gesamthaft 255'000 Flugbewegungen stützte, wie über den noch heute gültigen **behörde-verbindlichen Kantonalen Richtplan**, welcher keine Flugschneise Süd vorsieht. Als Bundesrat hat er mit seinem fragwürdigen Notrecht und durch Entzug der aufschiebenden Wirkung derer Beschwerden, die Einwohner der bevölkerungsreichsten Region unseres Landes in nie zuvor gekanntem Mass kantons-übergreifend gegeneinander aufgebracht. **Durch das bewusste Verschleppen des Verfahrens ist auch heute – nach bald 7 Jahren - keine Lösung in Sicht.** Dies wird durch alle von der Südschneise Betroffenen, welchen von unserem Staat gewaltige Einbussen an Lebensqualität und Privatvermögen auferzungen werden, zu Recht nicht goutiert.

**Unser Flughafen wurde vor über 60 Jahren** (prov. Betriebsaufnahme 1948) entsprechend den thermischen und topografischen Möglichkeiten erstellt. Entsprechend erfolgte die Besiedelung der Region und entsprechend entwickelten sich die **Bauzonen und die Landpreise. Gesetze haben diese Situation festgenagelt.** Die 5. Ausbaustufe wurde vom Volk nur bewilligt, weil es die wahren Absichten von Swissair und dem Flughafen nicht kannte und mit falschen Zahlen irreführt worden ist. Entsprechend der zwischenzeitlichen Entwicklung ist es heute schlichtweg unmöglich, diesen Flughafen um 180° drehen zu wollen.

Ich wie tausende von Mitbetroffenen sind **über die heutige Situation sehr besorgt** und ich erlaube mir, Ihnen die folgenden Fragen vorzulegen, um damit auf die vielschichtigen, vor allem menschlichen, rechtlichen, aber auch ökologischen und flugtechnischen Aspekte des Problems und diverse Krankheitssymptome der Fluggesellschaften hinzuweisen. Ich hoffe sehr, dass Sie bereit sind, diese Fragen zu studieren, sich eine Meinung zu bilden und diese gegenüber den zig-tausend Betroffenen glaubhaft zu vertreten:

\*\*\*\*\*

### A / Thema Gesetz

**1.** Haben Sie sich je überlegt, welche gesetzlichen Grundlagen dem heutigen Fluglärm-Konzept zugrunde liegen? Sind Sie sich bewusst, dass **durch Bund und Kanton Zürich minimal die folgenden gültigen Gesetzesrichtlinien verletzt bzw. missachtet** werden?

- Nichtbeachtung der Grundlagen der Kantonalen Abstimmung vom 25.6.95: als Ziel wurden 255'000 Flugbewegungen vorgegaukelt
- Kantonaler „behördenverbindlicher“ Richtplan vom 31.1.1995
- Kantonales Raumplanungs-Gesetz
- Luftreinhalte-Verordnung
- Umweltschutz-Gesetz
- Verfassungsartikel über Schutz vor Willkür und Wahrung von Treu und Glauben
- Verfassungsartikel über Gewährleistung von Eigentum und Entschädigung von Enteignungen und Eigentumsbeschränkungen
- Verfassungsartikel über Umweltschutz

**2.** Wir leben in der wohl hochgelobtesten Demokratie der Welt, einem so genannten Rechtsstaat. In einem **Rechtsstaat** gilt bekanntlich das **„Verbot der Rechtsverweigerung“**,

dh. die Gerichte sind verpflichtet, allfällige Rechtslücken selbst zu füllen. Offenbar nicht so in der Schweiz – hier gilt mit heutigem Datum **seit 2488 Tagen Rechtsverweigerung! Beim Bundes-Verwaltungs-Gericht liegen bereits rund 19'000 hängige und nicht-behandelte Einsprachen!** Kann man hier noch von Rechtsstaatlichkeit sprechen? Ueber die angebliche Untauglichkeit des GNA hat das selbe Gericht am 24.8.09 innert wenigen Tagen befinden können, ohne auf die Problematik, die Gelände Hindernisse und die Risiken der Flugschneise Süd einzugehen.

### **3. Die Flughafen Zürich AG erhebt seit dem 1.1.2000 als Verursacherin des Fluglärms im Rahmen des Airport Noise Fund die folgenden Lärmgebühren:**

- Zuschlag auf Passagiergebühr Fr. 5.—/Passagier.
- Lärmgebühr für Strahlflugzeuge gemäss Klasseneinteilung.
- Gebührensatzschlag für Bewegungen zwischen 2200 und 0600 Uhr.  
Der Stand dieses Kontos beträgt per 30.6.09 rund Fr. 310'000'000.—, hat im letzten halben Jahr um rund Fr. 22'000'000.— zugenommen, und ist u.a. für folgende Zwecke bestimmt:
- Abteilung Lärmmanagement, u.a. Lärmmessstationen und Lärm-Telefon.
- Schallschutz.
- Formelle Enteignungen.

Frage: Welcher seit bald 7 Jahren vom illegalen Fluglärm Betroffene hat für seine Lärmschutz-Massnahmen je einen Rappen davon gesehen? Was geschieht mit diesen Geldern? Wie hoch ist der Anteil der damit beglichenen Anwaltskosten des Flughafens, etc.? Genügen diese Rückstellungen?

## **B / Thema Fluglärm**

**4.** Haben Sie je persönlich die Situation an einem **Samstag- oder Sonntagmorgen oder einem deutschen Feiertag** in einem der betroffenen Orte, z.B. in Gockhausen, zwischen 0600 und 0900 h miterlebt? Seit dem 30.10.2003, in der Ruhezeit ca. 50-60 Flugbewegungen auf illegaler Flugroute meist alle 2 Minuten in nur 280 m Höhe mit bis zu 85-90 dB pro Flugzeug während 3 Stunden? wobei die Wahrnehmung einer stehenden Person im Freien nicht mit der, einer aus dem Schlaf gerissenen, verglichen werden darf.

Beispiele aus Gockhausen zeigen, wie rücksichtslos die mit Notrecht angekündigten Flugzeiten z.T. ausgedehnt werden (gemessen durch den Deutschen Fluglärmdienst):

Samstag 26.7.08 von **0500-1000** h: 75 Maschinen mit max. 85 dB

Sonntag 27.7.08 von **0500-1000** h: 68 Maschinen mit max. 85 dB

**5.** Haben Sie bei **meteorologischem oder technischem Ungenügen der Ostpiste** in Gockhausen je einen Abend erlebt mit den zusätzlichen Anflügen, wiederum in illegaler Flugschneise, in gleicher Lautstärke ab ca. 2000 h bis teilweise 0030 h? Schulkindern bleibt damit oft eine **Schlafpause von ganzen 5,5 Stunden**. Die PISA-Studie lässt grüssen! Ein sommerlicher Grillabend im Garten oder auf der Terrasse ist nicht mehr geniessbar und schlafen bei offenem Fenster undenkbar.

**6.** Müssen wir nicht endlich einsehen, dass es sich in Kloten um einen **innerstädtischen Flughafen mit entsprechend vorgegebenen Limiten** handelt - nicht ganz so klein wie bis vor kurzem Berlin-Tempelhof, aber auch nicht wie Osaka-Kansai (weit im Meer draussen) oder Tokyo-Narita, 60 km von Tokyo entfernt, beide fernab von Wohngebieten?

**7.** Gemäss EMPA (2006) **fielen bereits vor der DVO 95 % des verursachten Fluglärms im Kanton Zürich an**. Wieviel Rest-Lärm fällt nach Abzug der Starts und Landungen über ausschliesslich schweizerischem Gebiet wohl in Deutschland an?

**8. Im Kanton Zürich stehen z.Z. ca. 20 Fluglärmmessstationen**, deren Daten alltäglich durch jedermann im Internet abgerufen werden können. Zwischen dem 30.4.05 und 1.2.07 habe ich sukzessive von Herrn Wolf Liedhegener vom Referat LR23, Bundestagsabgeordnete Schwarzelühr-Sutter, Landrat Bollacher, Landrat Wütz, Innenminister Rech, Bundesminister Tiefensee, Bundesminister Stolpe, und Bundeskanzler Schroeder, teils wiederholt,

vergleichbare Lärm-Daten verlangt und höchstens abschweifende Antworten erhalten, obwohl im Raum Hohentengen angeblich einige Messstationen installiert sind. **Dies kann für uns nur heissen: die Reklamierenden im Süddeutschen Raum haben gar keinen beweisbaren adäquaten Lärm.** Ein freundnachbarliches Gespräch kann nur stattfinden, wenn gegenseitig vergleichbare Messdaten ausgetauscht werden und für jedermann zugänglich sind. Warum verlangt BR Leuenberger keine derartigen Unterlagen? Warum verunmöglichen die obgenannten deutschen Politiker ein auf vergleichbaren Messungen fundiertes Gespräch?

**9.** Ebenso bezeichnend ist, dass die deutschen Behörden in Südbaden die Teilnahme an einer Studie der Swiss und der Lufthansa über den wirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Kloten verweigerten, welche bestimmt auch die Lärmbetroffenheit der beiden Nachbarn zur Frage gestellt hätte. Gemäss einem deutschen Leserbrief (NZZ v. 15.3.08) **weist der Baden-Württembergische LärmAtlas für Südbaden keinen Fluglärm auf!** Wo liegt dann das Problem?

**10.** Gemäss TA vom 9.3.07 fordert der deutsche CEO der deutschen Swiss, Dr. Franz, mit dem fadenscheinigen Argument, dass viele Flüge infolge starker Rückenwinde in Kloten zu früh eintreffen und dadurch in Warteschlangen zusätzlichen Lärm und CO<sub>2</sub> produzierten, dass die **Nachruhe von oft nur 5,5 Stunden neu sogar auf max. 5 Stunden beschränkt** werden solle, wie wenn für den Piloten sein momentaner Standort nicht bekannt wäre und mit gedrosselter Fluggeschwindigkeit der Flugplan nicht eingehalten werden könnte.... Dies ist gefühllose Arroganz bis zum „geht nicht mehr“!

**11.** Warum bedient sich der Bund zum Messen des Fluglärms noch heute der **völlig untauglichen Methode nach Leq16?** Nur ein Tauber kann behaupten, dass unsere Ohren einen Durchschnittslärm als störend empfinden. Aber das BAZL wagt zu behaupten (23.11.06), dass die Gockhauser mit dem während den täglichen Ruhezeiten alle 2,5 Minuten zu erduldenen Lärm-Bombardement mit bis zu über 90 dB pro Ueberflug eine Ruhe geniessen welche nicht zu beanstanden ist. Der Direktor des BAZL erlaubt sich mir im Auftrag von BR Leuenberger zu schreiben: „Es handle sich um ein Einzelereignis, welches die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutzverordnung nicht überschreite“.... **Die Fluglärmkarte der EMPA zeigt in der Tat für grosse Teile von Schwamendingen, ganz Gockhausen und die gesamte Region der Südanflüge Grenzwerte von unter 57 dB!** Diese intelligenzlose Interpretation schreit zum Himmel und wird durch die zuständigen Stellen aufs Schändlichste ausgenutzt!

**12.** Unglaublich: **der Zürcher Fluglärm Index (ZFI) erfasst in Gockhausen keinen einzigen Bewohner,** obwohl diese tagtäglich ab 6 Uhr während min. 1 bzw. 3 Stunden meist alle 2 Min. in nur 280 m Höhe überflogen und mit bis zu 90 dB terrorisiert werden. Der Besucher einer Disco aber schädigt sein Gehör freiwillig! Beweist das nicht die Untauglichkeit und Verlogenheit des ZFI?

**13.** Frau Bundestagsabgeordnete Schwarzelühr-Sutter bezeichnet **die Hotellerie im Schwarzwald als durch den Fluglärm Klotens in ihrer Existenz bedroht.** Nachdem die minimale Flughöhe für Landungen in Kloten an der Grenze bei Hohentengen 800-1000 m ü.G. beträgt, muss diese in den wesentlichen, aber weit entfernteren Kurorten weit höher liegen und der Fluglärm entsprechend weit geringer sein. Wir suchen aber immer noch den einen von 59 offiziellen Kurorten Baden-Württembergs, welcher einen regelmässigen, schädlichen und nennbaren Fluglärm kennt. Von rund 200 durch den VFSN angefragten Hotelbetrieben im Südschwarzwald haben ganze 1,6 % den Fluglärm als störend bezeichnet. In Prospekten der Schwarzwälder Gastronomie wird der Flughafen Kloten sehr gerne als nächstgelegenen Flughafen genannt. Wandern Sie einmal im abgelegenen Schweizerischen Nationalpark. Sie würden auch alle 15 Minuten einen Flieger hören, allerdings auf vielleicht 5'-8'000 m über Grund – und auch Sie würden ihn wahrnehmen in der wunderbaren totalen Stille ringsum. Betreiben die Reklamierenden nicht eine verlogene Ellbogen-Politik?

**14.** Die „Swiss“ behauptet, dass sie mit einer Nachtflugsperrre von 9 Stunden eine grosse Zahl von Arbeitsplätzen abbauen müsste. Das „Weltoffene Zürich“ behauptet, dass bei täglich 20 Flügen nach und von London bei verlängerter Nachtflugsperrre ihren Managern am Zielort nicht

mehr genügend Arbeitszeit zur Verfügung stünde. **Wahr gemäss aktuellem Flugplan** (Feb. 2007) **ist, dass bei verlängerter Nachtruhe auf 8 Stunden auf dieser Strecke nicht ein einziger Flug, bei einer solchen auf 9 Stunden lediglich 2 Flüge ausfallen.** Ein kleiner Teil der Manager müssten bei 9 Stunden Nachtruhe lediglich 30 Minuten früher in London einchecken - falls sie nicht mit einem Privat-Jet reisen, wie die rasante Verkehrszunahme der Privat-Jets vermuten lässt. Ist dies nicht zumutbar?

**15.** Am 29.4.08 wurde die Schweiz durch einen **Besuch der deutschen Bundeskanzlerin Angela Merkel** geehrt. Ueber eine von der Schweiz vorgeschlagene grosszügige Paketlösung zur Beendigung des Fluglärmstreits wollte sie sich mit den immerhin 4 anwesenden Bundesräten offensichtlich nicht unterhalten. Es schien als ob ihr die Beziehungen ihres Randlandes Baden-Württemberg zur Schweiz nebensächlich seien. Von den schlussendlich gegenseitig vereinbarten Fluglärmmessungen, welche ohne grossen Verzug hätten durchgeführt werden können und den dafür vorgesehenen Kommissionen, hören wir bis zum 30.10.09 nichts mehr. Fall klar?

**16. Am 30.10.09 erfahren wir, dass die deutsch/schweizerischen Lärmmessungen ergaben, dass in Süddeutschland nicht 1 Mensch von ungesetzlichem Fluglärm betroffen ist.** Das bedeutet, dass die DVO auf einem perfiden Lügenbau einiger weniger süddeutschen Politiker entstanden ist. Ist das nicht genügend Grund, um die DVO zu verwerfen?

## C / Thema Gesundheit

**17.** Haben Sie Kenntnis von den zahlreichen überzeugenden **medizinischen Gutachten** betr. den nachweisbaren Langzeitschäden an Bewohnern vieler Flugschneisen, wie z.B. in Heathrow, Amsterdam, Hamburg, Frankfurt, Köln-Bonn, München und Wien?

Im Deutschen Aerzteblatt vom 4.8.08 steht zu lesen: Fluglärmbedingte Dauerschallpegel im Wohnumfeld außerhalb von Gebäuden von 60 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) in der Nacht sind mit einer Zunahme von arterieller Hypertonie assoziiert, die bei zunehmendem Fluglärmpegel weiter ansteigt. Die Verordnung blutdrucksenkender Medikamente ist mit einem nächtlichen Fluglärmpegel von etwa 45 dB(A) assoziiert, die ebenfalls dosisabhängig ist. Bei einem Pegel von 55 dB(A) tagsüber **fühlen sich heute 25 % der Bevölkerung hochgradig belästigt. Lärmpegel ab 50 dB(A) tagsüber ausen sind mit relevanten Lernstörungen bei Schulkindern assoziiert.**

**18.** Eine Aerztin aus Gockhausen beschrieb die Auswirkungen auf Betroffene: „... die Flugsituation (in Gockhausen) kann auf die Dauer traumatisierend wirken.... man kann diese Entwicklung vergleichen mit **chronisch misshandelten oder missbrauchten Menschen....**, unmittelbar reagiert man mit Nervosität, Angst, Reizbarkeit, Aggressivität, hört Flugzeuge wenn noch gar keine da sind, zittert aus lauter Belastung, hat Konzentrationsstörungen, Alpträume, vermehrt Schlafstörungen.... Es gibt keine Gewöhnung, sondern eher eine Chronifizierung...“ Dies mutet uns der Staat unter Zuhilfenahme illegaler Mittel zu! Sind Sie damit einverstanden?

**19.** Die **Richtlinien des Deutschen Umwelt-Bundesamtes in Berlin** empfehlen beim Bau von neuen Flughäfen und bei wesentlichen Aenderungen des Flugverkehrs die folgenden Grenzwerte:

- tags ab 55 dB, nachts ab 45 dB = erhebliche Belästigung
- tags ab 60 dB, nachts ab 50 dB = zu befürchtende Gesundheitsbeeinträchtigungen
- tags ab 65 dB, nachts ab 55 dB = zu erwartende Herz-Kreislauf-Erkrankungen

**Warum ignoriert die Schweiz diese Massstäbe?** Ist es nicht skandalös, wenn unser Bundesrat den Bewohnern der Südschneise in den Ruhezeiten einen Lärm-Terror mit bis zu 90 dB zumutet, welcher grösstenteils durch Flugzeuge in deutscher Hand verursacht wird und deren Lärm die offiziellen Normen Deutschlands bei weitem übertrifft?

## D / Thema CO2 und Umwelt

**20.** Trotz Erkenntnis, dass die **Fliegerei zu den grössten Co2-Produzenten** gehört, erlauben wir uns - trotz den schönen Worten Bundesrat Leuenbergers in Nairobi, Paris, Bali und andernorts - den Luxus, das Kerosin für internationale Flüge immer noch nicht zu besteuern, was sich faktisch als reine staatliche Subvention bzw. Förderung u.a. von Billigst-Flügen auswirkt. Sind Sie damit einverstanden?

**21.** In Schweden testete die SAS zwischen Juni 06 und März 08 rund 2000 mal den Landeanflug ohne Schubkraft = **Continuous Descent Approach (CDA)**, was bei Kurzstrecken-Jets eine Einsparung von 150 Kg Treibstoff pro Landung ermöglichte. **Würden alle Landungen in Stockholm mit CDA erfolgen könnten jährlich 50'000 Tonnen CO2 verhindert werden.** Auf einer Strecke von rund 150 km würde jeglicher Fluglärm von landenden Maschinen wegfallen. In Brisbane (1,7 Mio Einw.) wurden ohne vorhandene internationale Standards schon mehrere Tausend Anflüge ohne Sicherheitsprobleme mit dieser Technologie durchgeführt, wobei pro Landung im Durchschnitt 900 kg CO2 weniger ausgestossen wurden und der Lärmteppich um rund 50 % reduziert werden konnte. In Schweden und Brisbane werden die Probleme bearbeitet – unser verantwortlicher Bundesrat vertreibt sich die Zeit mit Schreiben von Büchern und Bloggs....

**22.** Haben Sie sich Gedanken gemacht, welche gewaltige zusätzliche Umweltverschmutzung, Ausweitung des Fluglärm-Terrors und Erhöhung des Flugunfall-Risikos die **neuesten Flugverkehrs-Prognosen von Bund und Unique (2007) mit 450'000 (!) (heute 260'000) Flugbewegungen** (mit sich bringen, obwohl bekanntlich das heutige Pistensystem nur 350'000 Bewegungen schlucken kann? Oder ist dies für die glücklicherweise nicht von einer widerrechtlichen Flugschneise Betroffenen eine unbedeutende und lediglich örtlich sich auswirkende Nebenbelastung?

**23.** Ist es fair, wenn die **Baden-Württemberger** ihren weit dünner besiedelten Luftraum in den heiklen Tagesrand- und Nachtstunden für Anflüge auf Kloten durch Berlin sperren lassen - dies wohlbemerkt als eifrige Benützer und Arbeitnehmer des Flughafens Kloten und für Anflüge, welche zu über 60 % durch Flugzeuge in deutschem Besitz getätigt werden (mit steigender Tendenz), während die deutsche **Air Berlin dran ist, Zürich zu Ihrem Hub auszubauen** und Herr Mayrhofer (2007) droht, **weitere Abflüge der Lufthansa anstelle von Frankfurt und München nach Zürich zu verlegen**, um der durch die EU angedrohten CO2-Abgabe im eigenen Land zu entgehen?

**24.** Ich habe erlebt, dass ein Direktflug von Anchorage (Alaska) nach Kloten infolge starken Rückenwindes ca. eine Stunde zu früh über der Schweiz eintraf was ein beinahe **einstündiges Kreisen über der Region Fricktal** (= ca. 1/10 der Reisezeit) mit entsprechender unsinniger Abgas- und Lärmentwicklung erforderte. Wieviel Kerosin hätte durch rechtzeitige Drosselung der Fluggeschwindigkeit eingespart werden können – nebst Verhinderung von massiver Umweltverschmutzung und Lärm-Terrors über der Schweiz?

**25.** Jeder Südanflug über stark bewohntem Gebiet erfordert ab dem Warteraum GIPOL gegenüber dem GNA über nur gering bewohntem Gebiet einen **Umweg von ca. 70 km**. Dabei werden pro Flugzeug unnötigerweise ca. 875 Liter Kerosin in niedriger Höhe (unter 900 m) verbrannt. Bei 25 Flugzeugen **pro Stunde entspricht dies 21'875 Liter Kerosin – entsprechend dem Verbrauch von 875 Lastwagen auf 100 Km** - und dies in einem Gebiet, in welchem nach geltendem Recht sich keine Flugschneise befinden darf. Gemäss der Zürcher Baudirektion entstehen in den An- und Abflugschneisen pro Jahr mindestens 9 Tonnen krebserregender Feinstaub und damit sind gesundheitliche Schäden bei Tausenden von Menschen vorausgeplant. Trotz seinen skandalösen Anordnungen im Inland erlaubt sich der verantwortliche Bundesrat in Abu Dhabi aller Welt zu erklären, was zu tun ist, um dem Zerfall der bedrohten Ressourcen zu begegnen! Sind Sie damit einverstanden?

## **E / Thema Sicherheit**

**26.** Können Sie verantworten, dass eine Flugschneise bei Vorhandensein anderer Möglichkeiten **unter Missachtung einer Vielzahl gesetzlicher Vorschriften ausgerechnet über eines der am dichtesten besiedelten Gebiete der Schweiz installiert wird**, dies bei voller Kenntnis des statistisch erhärteten **grössten Unfallrisikos in den letzten 6 km vor**

**dem Pistenbeginn?** Nehmen Sie sich bitte die Mühe und erleben sie das beängstigende Gefühl, wenn alle 2 bis 2,5 Minuten ein Flugzeug in nur 280 m Höhe mit ohrenbetäubendem Krach direkt über „Ihr“ Wohnhaus fliegt - dort, wo Sie niemals mit einer Flugschneise rechnen mussten! Leider wohnen in Schwamendingen grösstenteils nur Mieter und viele Ausländer welche sich nicht getrauen zu reklamieren.

**27. Die Flugschneise Süd ist punkto natürlicher Hindernisse und Risiko die mit Abstand gefährlichste Schneise des Flughafens Zürich.** Um eine gleichwertige Sicherheitszone wie beim aus „Sicherheitsgründen abgelehnten Gekröpften Nordanflug“ oder den „sicherheitsüberprüften Bäumen in der Nordschneise“ zu schaffen, müsste am Pfannenstiel soviel Erdreich abgetragen werden, dass damit der ganze Pfäffikersee (3,3 km<sup>2</sup>) aufgefüllt werden könnte. Ohne die Reduzierung der eigenen Sicherheitsvorgaben an 36 Punkten hätte das BAZL die Flugschneise Süd nie in Betrieb nehmen dürfen! Warum gelten wohl beim BAZL für die Südschneise andere Gesetze als für den Norden?

**28. Ist Ihnen bekannt, dass Deutschland für die immens teuren Ueberwachungsdienste im Süddeutschen Luftraum durch die schweizerische Skyguide seit Jahren keinen roten Pfennig zahlt...?** aber trotz Erklärung des Baden-Württembergischen Verwaltungs-Gerichtes, wonach die Lösung des Fluglärm-Problems eine rein schweizerische Aufgabe sei, im Staatsvertrag ein Mitbestimmungsrecht für sämtliche wesentlichen Belange des Flughafens Kloten forderte. Deutsche Politik wie vor 70 Jahren!

**29. Vielfach stellen wir fest (2009), dass Unique selbst bei besten Wetterbedingungen (trockene Piste, keine Bise, etc.) den Piloten von Emirates, Korean-Air und Singapore-Airlines auf deren Wunsch Landeerlaubnis nach 2000 Uhr auf Piste 34 anstelle der regulären Piste 28 erteilt.** Unique begründet dies meist mit Uebergewicht, „nicht-spezifizierten Sicherheitsgründen“, und vor allem dem Wunsch des Piloten ohne weitere Grundangabe (!). Ist Unique nicht fähig für alle Piloten gleiches Recht anzuwenden und gibt es kein Sicherheitsbedürfnis für die betroffenen Anwohner? Oder sind die Piloten dieser Gesellschaften schlicht flugunfähig?

**30. Selbst der mittlere Zürichsee wird als Warteschlaufe missbraucht.** Am 6.9.09, zwischen 0600 und 0900 Uhr, war im Internet ersichtlich, wie ein Flugzeug über dem Gebiet Pfannenstiel, Küsnacht, Adliswil, Horgen und wiederum Pfannenstiel eine 360°-Schlaufe zog um auf Piste 34 zu landen. Sind Unique und Skyguide nicht fähig, im Luftraum über dichtest-besiedeltem Gebiet Ordnung zu schaffen bzw. zu früh ankommende Flugzeuge in die offiziellen Warteschlaufen zu verweisen?

## **F / Thema GNA (Gekröpfter Nordanflug)**

**31. Seit der Installation des ILS der Ostpiste werden rücksichtslos und menschenverachtend noch grössere Teile des Kantons Zürich durch Tiefflüge mit einem Lärmteppich belegt, obschon der GNA (gekröpfter Nord-Anflug) gemäss ausgewiesenen Fachleuten und Piloten welche den GNA in den vergangenen Jahren wiederholt geflogen sind, innert kürzester Zeit und mit minimalem Kostenaufwand installiert werden könnte. Ueber 95 % aller in Kloten verkehrenden Verkehrsflugzeuge sind dafür bereits ausgerüstet. Das notwendige RNP-System steht bereits in zahlreichen Flughäfen in den USA, Kanada, Australien, Neuseeland, Deutschland, Oesterreich, Schweden und China unter teils weit schwierigeren topografischen und klimatischen Bedingungen im Einsatz, ist erprobt und wird durch die renommiertesten Fachorganisationen wie ERA, AEA, IACA, IATA und FAA dringend empfohlen. Auch der Chef des BAZL hat den GNA am 15.12.05 als machbar bezeichnet und Skyguide hat sich am 20.11.07 bereit erklärt für die Einführung des GNA.**

**32. Der langjährige Europa-Chefpilot der Swissair, Piloten-Ausbilder, Militärpilot während 30 Jahren, zuletzt als Rgt.Kommandant, Charles Ott, erklärt am 29.3.04, dass er in Ausnahmefällen auf Aufforderung des Towers rund 20 x im Jahr den GNA mit einer Coronado, später einer DC-10 geflogen sei. Mit den heutigen Maschinen, die auch langsamer fliegen können, sei dies kein Problem. Für ihn sei dies ein Standard-Verfahren gewesen..... die Meinung eines Laien?**

**33.** John-Paul Clarke, Professor für Aeronautics am renommierten MIT in Cambridge, USA, bezeichnete im Mai 2004 nach eingehender Ueberprüfung der Situation vor Ort den **GNA als „robustes“ Verfahren mit gleichwertiger Kapazität wie der Nord-Anflug**. Dieses benötige keine zusätzlichen Installationen am Boden, sei für beinahe 100 % der kommerziellen Flugzeuge durchführbar, könne gemäss den Wetterdaten bereits in der Einführungsphase im Sommer von 85-90 %, im Winter von 65-70% der ankommenden Flugzeuge geflogen werden, und bei gutem Willen aller Beteiligten innert 10-12 Monaten eingeführt werden. Auch dies die Meinung eines Laien?

**34. Gegner des GNA** behaupten, dass den Piloten nach einem 10-stündigen Interkontinental-Flug vor dem Landen keine zwei zusätzlichen Kurven zugemutet werden können. Als ob diese allein im Cockpit sässen, auf ihrem langen Flug keinen Autopiloten kennen und keine geregelte Nachtruhe geniessen. Die Singapore-Airlines fliegen z.B. Singapur – Zürich mit 2 Piloten und 2 Co-Piloten (2009). Gekröpfte Anflüge gibt es zu Hauf auf dieser Welt..... sogar in Frankfurt erlebt. Der GNA in Kloten erfordert eine 45°-Kurve. International werden 50°-Kurven als Standard bewilligt und auch heute noch werden unzählige Flughäfen ohne ILS angefliegen.

**35.** Seit Jahren fliegen landende Flugzeuge über die **KKW's Leibstadt und Beznau**, welche durch die Behörden stets als absturzsicher bezeichnet worden sind. Der GNA führt entgegen den steten Behauptungen seiner Gegner **über keines dieser Kraftwerke**. Vom näheren Beznau ist er horizontal mehr als 1 km entfernt. Werden Flüge über den GNA demnach nicht sicherer?

**36. Mittelgrosse und grosse alpenüberquerende Flugzeuge aus dem Süden Europas können in Kloten nicht direkt via Südschneise landen, da die Strecke für einen konstanten Sinkflug zu kurz ist.** Demzufolge müssen diese über dem Zürcher Unterland, und via Zürichsee über dem Zürcher Oberland zweimal einen 180°-Loop drehen um über den „Stadlerberg des Südens“ (Pfannenstiel) in geringer Höhe in die Südschneise einzuschwenken – alles für viele Betroffene mit zweimaligem provokativem Lärm während den Ruhezeiten, entsprechender Umweltverschmutzung über ausgedehnten Erholungszonen und erhöhtem Unfallrisiko über einem der am dichtesten bevölkerten Wohngebiete. Wer kann solchen Unsinn gutheissen und **wer übernimmt die Verantwortung?**

**37. Ein Flugkapitän der Lufthansa schreibt mir** am 27.11.07 folgendes: „.....es ist deshalb ökologisch und ökonomisch ein absoluter Unsinn, wenn ein Flugzeug von Norden kommend, eine halbe Tour de Suisse nach Süden macht, immer wieder Zwischenhöhen mit viel Gas haltend, um dann von Süden her in Kloten zu landen. Beim Aufsetzen gleitet man dann zu allem Ueberfluss noch am Terminal vorbei und muss den ganzen Weg zurückrollen, behindert dabei auch noch wartende Flugzeuge, weil die Piste 28 gekreuzt werden muss. So dauert der Flug von Frankfurt nach Zürich nicht mehr 33 Minuten, sondern fast eine Stunde. Was für eine Riesenblödsinn!...“. Leider wagen sich viele gleich empfindende Piloten aus verständlichen Gründen nicht zu äussern....

**38. Hat nicht das Baden-Württembergische Verwaltungs-Gericht erklärt, dass die Lösung des Fluglärm-Problems eine rein schweizerische Aufgabe** sei? Nachdem der GNA ausschliesslich schweizerisches Hoheitsgebiet beansprucht, keine Atomkraftwerke direkt überfliegt, und alle flugrechtlich massgebenden Grenzabstände eingehalten werden, besteht kein Grund sich durch Deutschland weiterhin erpressen zu lassen. **Vom Klotener Fluglärm sind mit über 50 dB in Deutschland lediglich 744, in der Schweiz jedoch 210'841 Personen, d.h. auf 21,6 x grösserer Fläche 283,3 x mehr Personen betroffen!** (2007). Auf was warten wir noch?

## **G Thema SES (Single European Sky)**

**39. Mit dem Projekt Sesar unterstützen die 31 wichtigsten Vertreter der europäischen Luftfahrt-Industrie (Flughäfen und Fluggesellschaften) die Schaffung eines Single European Sky.** Dieser bezweckt direktere und schnellere Verbindungen, Wegfall von Warteschlaufen, weniger Kerosinverbrauch und wesentlich weniger Fluglärm. Der Flughafen Zürich ist nicht dabei. Unique hat es vorgezogen, anstelle eines europaweit meist geachteten Kenners der Materie und selbst CEO des Sesar-Projektes (!) Olaf Dlugi, einen

branchenfremden „Experten“ in den VR zu wählen, und verfügt damit ein VR-Gremium ohne genügendes Aviatik-Know-How. Die Umsetzung des Projekts ist aber **von allen EU-Ländern inkl. der Schweiz einstimmig beschlossen** worden. Umweg-Anflüge über dichtestbesiedeltes Gebiet wie Zürichsee und Pfannenstiel missachten deren Sicherheitsnormen und widersprechen dessen Grundzielen klar und nicht über den Norden oder den GNA landen zu können ist gleichbedeutend einer wirtschaftlichen Benachteiligung. Können wir uns dieses Abseitestehen leisten?

## H / Thema Transitverkehr

**40.** Sind Sie sich bewusst, dass ca. **80 % des Flugverkehrs durch Touristen** und nicht durch Geschäftsreisende verursacht wird? und dass ein Grossteil des Verkehrs durch **Transitreisende ohne wirtschaftliche Gewinnschöpfung** für die Schweiz verursacht wird? Dies ohne Beteiligung an den Kosten für Umweltverschmutzung, Lärmschädigungen, zusätzlichem Isolationsaufwand, Kerosin-Besteuerung, und zudem zu vielfach nicht kostendeckenden Billigtarifen, mit denen kein anderes Verkehrsmittel konkurrieren kann. **2006 beruhten 97 % des Wachstums der deutschen Swiss auf dem rücksichtslos geförderten Transitverkehr!** 2007 betrug der Anteil der Umsteigepassagiere 33,8 %.

**41.** Für den **schweizerischen Heimbedarf** der deutschen Swiss genügen nach deren Aussagen (ca. Aug.09) 4 ihrer 28 Langstrecken-Jets. Die restlichen 24 werden demzufolge mit Transitpassagieren gefüllt und hinterlassen in Kloten nichts als Lärm, Abgase und zusätzliches Risiko. Muss das sein?

**42.** Bei 10-stündigen Interkontinental-Flügen, welche ohnehin über eine Nacht hinaus dauern, darf es doch keine Rolle spielen, wenn mit einer **Reisezeitverlängerung von lediglich 1,5 Stunden** in Frankfurt, München, Rotterdam, Malpensa, Paris oder Wien umgestiegen werden muss, um dadurch gewaltige Schäden an Gesundheit und Privatvermögen Tausender zu verhindern? Diese Hubs liegen, nicht wie Kloten, vielfach weit ausserhalb der Grosstädte und sind für den Umsteigeverkehr bestens geeignet.

**43.** Der **Transitverkehr** erreichte 2006 einen Zuwachs von 15,7 % und sein Anteil an Passagieren ist auf immense 31,9 % gestiegen. Dieser Verkehr bringt weder dem Kanton noch unserem Land einen wirtschaftlichen Mehrwert und Nutzniesser sind ausser Unique grösstenteils nur ausländische Fluggesellschaften. Einverstanden?

**44.** Der Flugverkehr in Kloten wird **mehrheitlich und zunehmend von deutschen Firmen wie Lufthansa, Swiss, Air-Berlin, Austrian Airlines und Cirrus-Airlines**, welche letztere für die neue Flugverbindung Salzburg-Zürich mit 50% Transit-Passagieren rechnet, beherrscht. Am 10.11.07 zB. waren 15 von 17 zwischen 0600 und 0700 h via Südschneise gelandeten Flugzeuge in deutscher Hand. Seit 2008 ist Air-Berlin der zweitgrösste Kunde in Kloten. Warum sollen wir die **Immissionen eines in die Schweiz verlagerten „3. Deutschen Hubs“** ertragen?

**45.** Der **Monster-Airbus A 380** ist angeblich für die Swiss kapazitätsmässig zu gross. Singapore ist seit März 2010 mit einem A380 bereits regelmässiger Gast in Kloten und es wird nicht zu verhindern sein, dass andere Gesellschaften, z.B. der Erstkäufer Emirates, welcher bereits heute vermehrt Flüge nach Zürich plant, mit ihm in Kloten zwischenlanden und für weitere Transitpassagiere in grosser Zahl und damit für mehr Zubringerflugzeuge mit entsprechend mehr Lärm, Abgasen und Risiko für die Bewohner der Flugschneisen sorgen wird. Wer leidet darunter?

## I / Thema Kapazitäten

**46.** Trotz gesamthaft weniger Flugbewegungen haben die **Billig-Airlines** 2006 in Kloten einen **Zuwachs um 42,4 %** verzeichnet. Bei derartigem Wachstum werden auch die durch Bund und Kanton prognostizierten 450'000 Bewegungen bald nicht mehr ausreichen. Wo liegt die erträgliche Grenze?



**47.** Würden die **Discount-Flugpreise** um die effektiv verursachten Kosten erhöht, so würden unzählige Kurzstrecken-Flüge dahinfliegen und Tausende könnten eine normale Nachtruhe geniessen. Können Sie das unsinnige Wachstum der Billig-Airlines mit seinen voraussehbaren Immissionen verantworten?

**48.** Ist es zu rechtfertigen, dass die **Privatfliegerei** (z.B. General-Aviation), welche mit durchschnittlich lediglich 1,3 (!) Passagieren pro Flugzeug die Verkehrskapazität genau so stark belastet wie ein Jet mit hunderten von Passagieren, und 2006 einen Aufschwung um ca. 30,6 % erlebte, in Klotten derart viel Bewegungskapazität beanspruchen soll?

**49. 25 mal fliegen täglich kleinere Jets von Zürich nach London** (= während der Verkehrszeit à la S-Bahn durchschnittlich alle 32 Minuten), (Feb. 2007). Ist es nicht zumutbar, mit nur stündlichen Flügen jedoch doppelter Passagier-Kapazität, für weniger Luftverschmutzung, weniger Lärm und geringere Betriebskosten zu sorgen? Nachdem jeder Geschäftsmann mit einem Laptop herumreist, sind doch die Wartezeiten nicht sinnlos vertan?

**50.** Warum muss der dominante Teil der internationalen Verbindungen zur Schweiz über Zürich abgewickelt werden? Es ist nicht einzusehen, warum eine **Dezentralisierung mit stärkerem Einschluss von Genf und Basel und allenfalls auch Bern** für die Gesamtschweiz keinen entsprechenden positiven und breiter abgestützten wirtschaftlichen Nutzen bringen soll. Siehe die Entwicklung des Flughafens Genf seit dem Wegzug der Swissair. Andernorts (z.B. Frankfurt-Düsseldorf) gibt's zwischen Flughäfen leistungsfähige und bequeme Bahn- und Busverbindungen.

**51. Der ZFIplus sieht vor, dass, falls es in xx Jahren einmal leisere Flugzeuge geben sollte, entsprechend mehr Flugbewegungen stattfinden könnten.** Eine Reduktion des Dauerschallpegels gemäss Leq16 um bloss 3 dB ermöglicht für Unique bereits eine Verdoppelung der Flugbewegungen und die geplagte Bevölkerung profitiert in keiner Weise davon. Mehr Bewegungen rufen nach mehr Luftschneisen und ev. mehr Warteräumen. Wir haben keinerlei Gewähr, dass unsere zumeist nur wirtschaftsorientierten Behörden rechtzeitig vor dem Ueberschreiten der 320'000 Bewegungen eingreifen werden, umso mehr, da ja Bund und Kanton ohne den geringsten Gedanken an die zunehmende Luftverschmutzung, den krankmachenden Fluglärm und die grenzenlose verfassungsverletzende Teilenteignungspraxis, in ihren Prognosen bereits mit 450'000 Bewegungen, was nur mit einem erweiterten Pistensystem möglich ist, liebäugeln. Was bringt der ZFIplus aber den **heute** Geplagten?

## **J / Thema Wirtschaft**

**52.** Stört Sie nicht, dass die ab Klotten fliegenden Airlines, allen voran Lufthansa und die deutsche Swiss, im Internet tagtäglich Werbung mit Billigstarifen für Einkaufsbummel in ausländischen Metropolen verbreiten und damit **unserer eigenen Wirtschaft direkten Schaden zufügen?** Die Entwicklung des Flughafens soll gemäss den Verantwortlichen nachfrageorientiert sein. Was sich hier abspielt ist aber eine gezielte Maximierung des Flugverkehrs mit Billigstpreisen zu Lasten des Umweltschutzes und der Bevölkerung.

**53.** Ist Ihnen bekannt, dass es in Europa Länder gibt, welche in der Vergangenheit (vor dem Finanzcrash) **ohne Hub ein grösseres Wirtschaftswachstum** erzielt haben (z.B. Finnland, Schweden, Norwegen, Irland)? Das 8,5 x grössere Deutschland verfügt über 2 Hubs, das über 7 x grössere Italien über 2 und das 13 x grössere Frankreich gar nur über einen Hub. Wichtige Industriestädte, Bankenstandorte und Touristik-Zentren wie Berlin, Köln, Luxembourg, Brüssel, Marseille, Lyon, Bordeaux, Birmingham, Barcelona etc. tätigen erfolgreiche Geschäfte ohne eigene Hubs. Länder wie Finnland, Schweden, Norwegen oder Portugal, etc. arbeiten erfolgreich in Amerika und Asien auch ohne die Bequemlichkeit eines eigenen Hub. Die Distanz zum nächsten Hub ist somit nicht allein verantwortlich für den wirtschaftlichen Erfolg eines Landes oder einer Region (siehe meine Schlussbemerkungen).

**54.** Seit dem Zusammenbruch der Swissair haben in Klotten die **Linien- und Charterflüge um ca. 23 % abgenommen** (2006). **In derselben Zeit hat die Zahl der Erwerbstätigen im Raum Zürich um ca. 10 % und das BIP um ca. 12 % zugenommen.** Die Wirtschaft boomt und trotzdem ist die Zahl der Frachtflüge eingebrochen. Ist die Behauptung, dass die

Zürcher Wirtschaft im überwiegend vom weiteren Ausbau des Flughafens abhängig sei (2006 rund 260'000 Bewegungen) unter diesen Umständen nicht absurd?

**55.** Sind Sie sich bewusst, dass der Flughafen Zürich heute (2009) wiederum an vergleichbarer Stelle steht wie vor dem Swissair-Crash? Dessen Verantwortliche haben grandios profitiert und nichts gelernt. Sie haben erneut eine Situation geschaffen, durch die sie **auf Gedeih und Verderb von einem einzigen Kunden, diesmal der deutschen Lufthansa mit all ihren Tochterfirmen, abhängig sind!** Bei der letzten Panne mussten die hochprofitablen Gate-Gourmet, SR-Technics etc. verkauft werden. Was lässt sich das nächste Mal verkaufen?

**56.** Die **Entwicklung des Flughafens sollte angeblich nachfrageorientiert** sein. Aber das Befriedigen der Bedürfnisse der Berufs-, Ferien- und insbesondere der für die Schweiz wirtschaftlich unerheblichen Transitfliegerei steht offensichtlich über Verfassung, Gesetz, Umwelt und Bevölkerungsschutz. Auch nach Drogen besteht eine riesige Nachfrage. Diese wird aber nicht befriedigt, sondern Drogen sind verboten. Warum? Weil diese schädlich sind - fast so schädlich wie der Fluglärm!

## K / Thema Kurzstreckenverkehr

**57.** Sind Sie nicht der Meinung, dass **innereuropäische Kurzstrecken (bis ca. 500 km) bei oft geringerem Brutto-Zeitaufwand unvergleichbar viel komfortabler, bequemer und genussreicher mit Schnellbahnen** zurückgelegt werden sollten (keine Käfighaltung wie im Flugzeug). Mit einem Shinkansen (Japan) könnten umgerechnet ab Zürich, Frankfurt (420 km) in ca. 2,1 Std. (heute 3.9 Std.), München (320 km) in ca. 1,6 Std. (heute 4.2 Std.) und Stuttgart (230 km) in ca. 1,3 Std. (heute 2.7 Std.) erreichbar sein. Alles Brutto-Reisezeiten (!) bzw. schnellste Verbindungen, welche von Zentrum zu Zentrum (!) ohne Umsteigen und lange Busfahrten im Stau mit jenen per Flugzeug durchaus konkurrieren können. Ein Grossteil der Kurzstrecken- und Transitflüge würde wegfallen. In Japan ist dies möglich in Gebieten mit weit höherer Wohndichte, sehr schwieriger Topographie, sehr hohem Erdbebenrisiko und höheren Grundstückspreisen als in Europa! Die Verspätung pro Shinkansen betrug im Jahre 2003 durchschnittlich weniger als 36 Sekunden.... (Diese Daten sind BR Leuenberger seit min. dem 22.5.04 bekannt – offenbar interessieren sie ihn nicht). Im Jahr 2006 betrafen von rund 260'000 Flugbewegungen ab Zürich deren 88'000 Zielorte in weniger als 500 km Distanz! Die Schweiz investiert gewaltige Mittel in den raschmöglichen Ausbau der NEAT – Deutschland und Italien, als wesentliche Profiteure, füttern sich aber systematisch um den Ausbau der notwendigen Zubringerlinien.

**58.** Zwischen den wichtigen Zentren Bruxelles und Paris wurden die wesentlichsten Flugverbindungen gekappt. Jetzt verbinden ohne Zeitverlust bequeme Hochleistungszüge diese Städte rasant schnell, von Zentrum zu Zentrum und ohne Zeitverlust fürs Check-in. Zwischen den Flughäfen Frankfurt und Düsseldorf besteht schon seit Jahren eine gut funktionierende und schnelle **Zugverbindung für Flugpassagiere**, welche bei angenehmeren Raumverhältnissen und spektakulärer Aussicht u.a. auf die Lorelei die Anzahl von Kurzstreckenflügen stark vermindert. Warum ist dies zwischen Kloten, Zürich und Basel nicht möglich?

## L / Thema Arbeitsplätze

**59.** Gemäss Staatssekretär Ambühl (16.2.07) generieren **Schweizer Kunden im fraglichen süddeutschen Raum immerhin einen Umsatz von 440 Mio Euro** und arbeiten 35'000 deutsche Grenzgänger in der Schweiz. Gemäss Facts sind **936 Mitarbeiter am Flughafen (= jeder 23.) deutsche Staatsangehörige**. Fänden sie Arbeitsplätze in ihrem eigenen Land? Aber daran sind die süddeutschen Parlamentarier nicht interessiert. Ihr Fokus reicht nur nach Berlin.

**60.** Ist Ihnen bewusst, dass der Flughafen Kloten auch ohne Hub-Funktion wie in früheren Zeiten alle wesentlichsten interkontinentalen Direktverbindungen anbieten kann und dass ohne weiteren Ausbau kein einziger Arbeitsplatz verloren geht? **Die skandalöse stetige Verunsicherung der Bevölkerung durch Androhung von Arbeitsplatz-Verlusten**

**betrifft nur Arbeitsplätze, welche noch gar nicht geschaffen sind!** Warum sollen bei gleicher Anzahl Flugbewegungen und gleicher Konjunkturlage Arbeitslose geschaffen werden? Mit dem rasanten Ausbau des Flughafens Zürich zu einem Monster-Shopping-Center mit entsprechendem Personalbedarf wird diese Begründung unfaire Weise noch weiter zementiert.

**61. Unique strebt ein Maxi-Wachstum in folgendem Stil an:** das übergrosse und bisher unnötige Dock Midfield bedingt mehr Flugverbindungen und mehr Passagiere. Mehr Passagiere erfordern mehr Tax-free-Geschäfte und Parkflächen. All dies bringt mehr Verkehr, mehr verstopfte Strassen und Staus, mehr Verspätungen, mehr Lärm und mehr Abgase zu Lasten der Bevölkerung. Soweit logisch, aber Unique ist vermutlich die einzige privatisierte Firma in unserem Land, welche den gesamten Wachstum rücksichtslos und ohne Entgelt auf dem Rücken der in den Flugschneisen Ansässigen trägt. Und der grösste Profiteur sind deutsche Gesellschaften. Ist das fair?

## M / Thema „nebenbei“

**62. Haben Sie sich schon Gedanken gemacht über die zunehmende Schizophrenie des Weltluftverkehrs?** Einige Musterchen:

- Ich habe erlebt, dass in einem Jumbo von Zürich nach Bangkok (2002) von 460 Sitzplätzen lediglich 105 belegt waren. 15 Minuten später flog ein anderer Jumbo dieselbe Strecke, nur mässig belegt, nochmals 15 Minuten später gefolgt von einer weiteren, nicht voll belegten MD-11.  
Oder:
- es ist nicht nachvollziehbar, warum ein Flug Belp-Paris für SFR 39.— wegen Unterbelegung kurzfristig abgesagt, das Billett zurückerstattet, und als „Entschuldigung“ zu anderen Daten zusätzlich ein Gratisflug nach Berlin, oder falls erwünscht, nach Wien angeboten wird.  
Oder:
- ist es nicht krank, wenn von 460 Passagieren eines Jumbos von Bangkok nach Zürich (2003) lediglich 40 ihr Gepäck in Kloten in Empfang nehmen und die restlichen 420 Transitpassagiere - ohne einen Beitrag an die verursachten Schäden zu bezahlen - nichts als Luftverschmutzung und bei den aktuellen Südanflügen mit zusätzlichen 70 km Umweg, krankmachendem Lärm und erhöhtem Absturzrisiko über dichtestbevölkertem Gebiet hinterlassen? Oder glauben Sie, dass alle Transitler in Kloten eine Rolex, Gucci-Schuhe oder ein Victorinox-Messer kaufen?... Meine Erfahrung auf vielen Flughäfen lautet entschieden anders, bzw. diese Zeiten sind längst vorbei. Dies umso mehr, als die Zukunft vermutlich bei den Billig-Airlines liegt.  
Oder:
- die Flugbewegungen in Kloten waren trotz steigender Konjunktur während 6 Jahren rückläufig, das Passagieraufkommen hat aber zugenommen. Würde positiv tönen, wenn die Zunahme nicht zu 97 % durch Transit-Passagiere verursacht wäre, welche praktisch zum Null-Tarif, dh. auf Kosten der ab Zürich fliegenden Passagiere aus allen Himmelsrichtungen vorerst gratis nach Kloten geflogen werden. Ein wirtschaftlicher Nutzen für unser Land kann nicht ausgemacht werden, dafür umso mehr Lärmterror und Umweltverschmutzung.  
Oder:
- Warum soll ein Flug Mailand-Zürich-Peking günstiger sein als ein direkter Flug Zürich-Peking?  
Oder:
- Warum mit der Bahn an den Zibelemärit nach Bern fahren? Ein Flug zum Kaffee in der historischen K.u.K.-Hofzuckerbäckerei Demel in Wien ist ja günstiger!  
Oder:
- Vom Zürcher HB zum Zoo kostet die Fahrt im Tram für rund 4 km Fr. 3.90. Für nur knapp 12 x mehr fliegt man mit EasyJet von Basel nach Amsterdam, Madrid, Nizza oder Prag..., inkl. Taxen, Gebühren und gewaltiger Förderung von Umweltverschmutzung, verminderter Lebensqualität und erhöhtem Unfallrisiko von Unbeteiligten!  
Oder:
- Statt sich von den Billigfliegern abzugrenzen bieten die grossen Fluggesellschaften auf den Langstrecken dem Mammut-Anteil ihrer Flugpassagiere (Economy-Klasse) noch heute Sitzplätze an, welche höchstens die Qualifikation „Käfighaltung“ verdienen und jedem „Gast“ in den ersten Ferientagen kräftiges Rückenweh garantieren, dazu Toiletten, welche im

besten Fall Magersüchtigen einigen Komfort erlauben, und hin und wieder ein Essbesteck aus Plastic, welches beim ersten Schnitt zerbricht. Zum Glück verkünden uns immense Plakatwände zum Trost „Fly XY-Lines and you will enjoy it“ oder ähnlich..... und zum Glück wird uns in den Bordzeitungen der in Bälde zu erwartende individuelle Raumgewinn für die Minderheit der Business- und Firstclass-Reisenden erklärt.....

Oder:

- Lufthansa = Abzockerei mit System: für Business-Class Zürich-Miami via Frankfurt zahlen Deutsche gemäss der Sonntags-Zeitung (2007): für denselben Flug ab Zürich 3882.— Fr. und Schweizer 7997.— Fr. (+106 %), oder für Zürich-Seoul, Deutsche 5222.— Fr. und Schweizer 12843.— Fr. (+146 %). Unverständlicher Grund: auch beim Buchen im Ausland zählt der Preis des Wohnlandes! Ist dies fair?
- Oder:
- Gemäss K-Tip v. 27.2.08 erklärt die Swiss Flugtickets für Rückflüge als ungültig, wenn kein Hinflug erfolgt ist – was gemäss dem Landesgericht in Frankfurt a.Main unstatthaft ist.
- Oder:
- Miles-and-more - eine Bauernfängerei: im August 08 versuchte ich mit Bonusmeilen zwei Plätze Zürich-Malaga zu buchen, nachdem für Buchungen per Internet ein „Rabatt“ von 15'000 Meilen angeboten wurde. Obschon 9 freie Plätze verfügbar waren, war es nicht möglich für diese einzige Direktverbindung mit 2h45' Flugzeit eine Reservation zu erhalten. Als Varianten wurden dagegen an anderen Tagen komplett absurde Routen vorgeschlagen, wie z.B. Zürich-Genf-Düsseldorf-Malaga mit Reisedauer bis zu 7 Stunden. Ich wurde an den telefonischen (teureren) Reservationsdienst verwiesen, bei dem ich 18 x anhören musste: „Bitte bleiben Sie am Apparat...“ um dann zu erfahren, dass ich trotz richtig eingestellter Nummer an ein anderes Büro weitergeleitet werden müsse, worauf ich denselben Spruch nochmals 11 mal anhören musste und mich entschloss, nicht nach Malaga zu reisen..... (Diese Abfolge habe ich nicht zum ersten Mal erlebt). Fazit: eine tolle, fortschrittliche Firma, bei der Kundenservice ganz speziell gepflegt wird. Usw.
- **Verdienen die Strategen solcher Leistungen Ihr Vertrauen?**

## N / Thema Privateigentum

**63.** Ist es für Sie normal, wenn in den betroffenen Orten Hausbesitzer, welche über lange Jahre für ihre eigene Liegenschaft, oftmals unter Einsatz ihrer gesamten Ersparnisse und Pensionskassengelder, viel Geld ausgelegt haben, in vollem Vertrauen auf den heute noch „behördeverbindlichen“ Kantonalen Richtplan, und nun zugunsten privatisierter Firmen **ohne eigenes Verschulden einen Wertverlust von 15 – 30 % einstecken** und in Zukunft befürchten müssen, dass Banken da und dort die Rückzahlung von Hypotheken verlangen werden? **Bei diesem Milliarden-Klau dürfte es sich immerhin um den grössten Diebstahl handeln, welcher unser Land je gekannt hat!**

**64.** Können Sie sich vorstellen, dass für einen Familienvater beim Kauf eines Hauses bezüglich seiner Nachkommen die **Werterhaltung des Privat-Vermögens** eine nicht unbedeutende Rolle spielt? Was wir erleben ist nichts als eine durch Bund und Kanton inszenierte **Verschleuderung erarbeiteter Erbteile für die Nachkommen!** Ist dies für unseren Staat unbedeutend und sinnvoll? Immerhin darf festgestellt werden, dass die vom Fluglärm verschonten Wohnlagen um Zürich seit den illegalen Südanflügen immense Wertvermehrungen verbuchen konnten, während die unter dem Fluglärm leidenden Wohnlagen – auch bei besten Voraussetzungen punkto Verkehrslage, Naturnähe, etc. grosse Einbussen erleiden mussten.

**65.** In **Gockhausen** (bis vor sechs Jahren noch privilegierte Wohnlage, ruhig, zentral und verkehrsgünstig gelegen, nur 15 Minuten ab Zürich-Pfauen, Uni, ETH, Kantonsspital, Theater, 15 Min. ab dem grössten schweizerischen Shopping-Center und 10 Min. ab der Autobahn, naturnah mitten im Wald gelegen, kein Schattenloch) mit damals 762 Haushalten sind zwischen November 2005 und November 2006 **über 70 Wohnungen bzw. Häuser (ohne Neubauten, Zweitangebote und Direktverkäufe) zum Verkauf bzw. zur Vermietung ausgeschrieben worden.** Es gibt etliche Fälle wo in kurzer Zeit aus Lärmgründen bereits mehrfache Mieterwechsel stattgefunden haben...., Kinder von Hausbesitzern haben aus Lärmgründen jedes Interesse verloren, das elterliche Haus dereinst zu übernehmen...., ältere und pflegebedürftige Personen können infolge der Unverkäuflichkeit ihres Hauses nicht wie geplant in eine betreute Seniorenresidenz umsiedeln, etc.

**66.** Können Sie sich vorstellen, dass **Leute im Pensionsalter**, nach in vielen Jahren gewachsener Ortsverwurzelung ihren Wohnort nicht mehr verlassen wollen, und sich bei den genannten gigantischen Wertverlusten (bei gleichzeitig exorbitanten Wertzunahmen ruhiger Liegenschaften!) gar **kein gleichwertiges Heim mehr leisten können?** Genau diese Situation haben auch wir erlebt und zum „Ueberleben“ rund 76'000.— SFR in neue Isolierfenster stecken müssen, obwohl qualitativ sich kein Ersatz aufdrängte. Ein realisierbarer Mehrwert ist dabei nicht entstanden. Bundesrat Leuenberger verwies uns an den „Verursacher“ Unique, und diese wiederum weist jede Kostenübernahme ab. Fazit: Es verbleibt ein grosser Verlust an Liegenschaftswert und Lebensqualität!

## **P / Thema Politik**

**67.** Die in Gockhausen angebotenen Wohnungen werden infolge ihrer sofortigen Verfügbarkeit und ihrer zentralen Lage vielfach durch **Ausländer** mit oft nur kurzer beruflicher Aufenthaltsdauer in der Schweiz (z.B. für Uni, ETH, Kantonsspital, EMPA, Banken, etc.) belegt. Für diese Leute ist Fluglärm meist kein Thema, sie zeigen mehrheitlich kein politisches Interesse an unserem Land und haben kaum Beziehung zu Landschaft und Bewohnern - was verständlich ist - aber kann diese Entwicklung im Interesse einer Gemeinde liegen?

**68.** Genügt die **Leistung unserer Behördenvertreter beim Flughafen Zürich?** Regierungsrätin Rita Fuhrer hat mit dem untauglichen Zürcher Fluglärm Index (ZFI) (siehe Ziff. 12), den sie nach ihren eigenen Worten selbst nicht versteht, und ihren oft widersprüchlichen Aussagen nichts zur Problemlösung beigetragen. Ex-Stadtpräsident Elmar Ledergerber hat seit seinem offenen Brief an Ministerpräsident Oettinger (3.2.07) ebenfalls nichts wesentliches zum Problem geleistet, klammert sich aber seit seinem Austritt aus der Regierung weiterhin an den Prestigeposten beim Flughafen und die Regierung lässt ihn gewähren.

**69. Wieso unternimmt der Zürcher Regierungsrat nichts**, um den schon 2008 überschrittenen Maximalwert des ZFI einzuhalten, obschon er dazu nach dem von ihm selbst vorgeschlagenen und vom Stimmbürger mit fast 2/3 aller Stimmen angenommenen Gesetz verpflichtet wäre?

**70.** Bedenklich: **in der Flugschneise Süd leben mehr Menschen als in jedem unserer 18 kleinsten Kantone.** Letztere werden im Bundeshaus angehört – **wir nicht!**

**71.** Bundesrat Leuenberger lässt sich zu seiner **1.August-Ansprache 2010** ausgerechnet in die Hauptstadt des Bezirks Uster einladen, jenem Bezirk, welcher durch die durch ihn geschaffene illegale Flugschneise Süd vom Fluglärm am meisten betroffen ist. Er fand es nicht für nötig, auch nur ein einziges Wort über die Zukunft seines bald 7-jährigen Notrechts zu verlauten. Ist diese Behandlung durch den hohen Magistraten zu goutieren?

**72. Und am schlimmsten: Können Sie verantworten, dass sich unsere Regierung weiterhin eigenmächtig über behörden-verbindliche Vorschriften hinwegsetzt und auf Kosten Unschuldiger die Fehlplanungen privatisierter Firmen finanziert, und dass sie – offenbar völlig mit jenen verfilzt - die Interessen ausgewählter Wirtschaftskreise weit über jene ihrer Bevölkerung stellt? Bei Galmiz hat es glücklicherweise nicht geklappt!**

**73. Nun zum absoluten Gipfel an unüberbietbarer Arroganz und Menschenverachtung: in Kenntnis der obgenannten Facts werden durch den Bund zu Gunsten einer profitgierigen Flughafenlobby und auf Druck von Leuten,**

**welche Fluglärm-Erfahrung zumeist nur aus weit über 1000 m Distanz kennen, und nicht in einer illegalen Fluglärmzone wohnen, im SIL-Prozess gar noch weit lautere Direktstarts über den dichtest besiedelten Süden verlangt!**

\*\*\*\*\*

Sie werden verstehen, wenn ich angesichts der oben geschilderten Facts, des mangelnden Einsatzes der Verantwortlichen, der infolge unklarer Kompetenzverhältnisse zwischen Bund, Kanton und Unique immer wieder bewusst verschleppten Problemlösung, und der ausschliesslich den Profit ausgesuchter Wirtschaftskreise bevorzugenden Haltung vieler Behörden, Parteien und Interessenvertreter noch zu meinen Lebzeiten erleben möchte, dass die Verantwortlichen bei der Beurteilung des Fluglärm-Problems endlich auch die menschliche Seite einbeziehen. Die andauernde, menschenverachtende und jeder demokratischen Grundsätze entbehrende Politik schadet heute in weitestem Masse dem politischen Bewusstsein unserer Bevölkerung. **Unsere Behörden haben zu verantworten, dass ein grosser Teil der Bevölkerung das Vertrauen in sie vollständig verloren hat.**

Generell werden die Passagierzahlen bei verbesserter Welt-Konjunktur und gleich bleibenden politischen Bedingungen nach dem aktuellen konjunkturellen Taucher in Zukunft weiter zunehmen. **Umso exakter müssen wir dringend festlegen, welche und wie viele Flüge die Bevölkerung akzeptieren kann und will, ohne dass die Lebensbedingungen im betroffenen Teil des Kantons Zürich vor die Hunde gehen.**

**Direkte Flugverbindungen zu jedem Wunschziel a l l e i n** können nicht darüber entscheiden ob unsere Wirtschaft läuft oder nicht, oder ob sich ausländische Firmen in unserem Land niederlassen. Dazu braucht es noch Qualitätsprodukte, gute Serviceleistungen, willige Arbeitskräfte, Konstanz, Verlässlichkeit, Sprachkenntnisse, konkurrenzfähige Preise, ein sicheres Umfeld, interessante Steuerverhältnisse, Rechtssicherheit, hochqualifizierte Schulen, eine möglichst unverdorbene Natur, ein angenehmes Wohnumfeld und vieles mehr.

Ihre persönliche Stellungnahme und allfällige Kritik würde mich und viele Mitbetroffene aufs äusserste interessieren. Mit herzlichem Dank für Ihr Interesse und freundlichen Grüssen,

Adrian Schoop

\*\*\*\*\*

## **Nachsatz per 21. 8. 2011**

Meine Aufzeichnungen enden am 21.8.2010. Zwischenzeitlich mögen sich einzelne Aussagen überholt haben. Es wäre ein Leichtes, unzählige weitere, in der Zwischenzeit erlebte Ungereimtheiten anzuführen. Die Gesamtheit meiner Kritik soll lediglich auf die Denkweise gewisser Kreise aufmerksam machen. Daran hat sich nichts geändert, die Situation hat sich höchstens versteift bzw. verschlechtert.