



FÜNFTE ZWISCHENBILANZ

INFORMATIONEN UND FAKTEN ZUM KAMPF GEGEN DIE ÖFFNUNG DES SÜDENS FÜR DEN FLUGVERKEHR

Zumikon, im Juli 2007

Liebe Zumikerinnen und liebe Zumiker

Dieses Jahr werden im Bereich Flugverkehr wichtige Weichen gestellt. Im Kanton Zürich steht die politische Debatte über die Plafonierungsinitiative und den Gegenvorschlag des Kantonsrates an. Der entsprechende Entscheid wird gemäss heutigem Informationsstand an der Urnenabstimmung vom 25. November 2007 gefällt. Am 9. Mai 2007 hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) den gekröpften Nordanflug zur öffentlichen Auflage freigegeben. Im Weiteren ist die erste Phase der Überarbeitung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL-Prozess) eingeleitet worden.

Um Ihnen einen Überblick in diesen sehr anspruchsvollen Themen zu verschaffen, stellen wir für Sie die vorliegende fünfte Zwischenbilanz zusammen. Daraus können Sie entnehmen, dass der Gemeinderat Zumikon die Fluglärmfrage weiterhin prioritär behandelt und alle rechtsstaatlich vertretbaren Möglichkeiten ausschöpft, um unser Dorf vor Beeinträchtigungen durch den Fluglärm zu bewahren oder zumindest entscheidende Verbesserungen gegenüber dem gegenwärtigen unhaltbaren Zustand zu erzielen. Auf Wunsch bedient Sie das Sekretariat Gemeinderat (Telefonnummer 044 918 78 40), solange Vorrat gerne mit den ersten vier Zwischenbilanzen, welche über den Zeitraum Mai 2000 bis November 2005 Rechenschaft geben.

Freundliche Grüsse

GEMEINDERAT ZUMIKON

Hermann Zangger, Präsident

Paul Imhof, Gemeindeschreiber

BLICK AUF DIE AKTUELLESTEN THEMEN IM BEREICH FLUGVERKEHR

VON GEMEINDE- UND KANTONS RAT GASTON GUEX

Volksinitiative mit 250 000 Flugbewegungen

Der Gemeinderat lehnt die Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik», welche die Zahl der Flugbewegungen auf 250 000 pro Jahr begrenzen will, ab. Dies aus gesamtwirtschaftlichen Gründen, denn die einschneidende Beschränkung würde dem Standort Zürich massiv schaden und der Bevölkerung im Süden erst noch keine Garantie bringen, dass keine Südanflüge mehr durchgeführt werden. Denn auch bei 250 000 Bewegungen können Flugzeuge frühmorgens und auch an Wochenenden von Süden her anfliegen.

Behördeninitiative mit 320 000 Flugbewegungen

Hingegen unterstützte der Gemeinderat die von diversen Gemeinden lancierte Behördeninitiative für die Plafonierung der Flugbewegungen auf 320 000 und für eine Nachtflugsperrung von mindestens acht Stunden. Diese Behördeninitiative wurde im Juni 2006 beim Kantonsrat eingereicht.

Der Kantonsrat und vorgängig die entsprechenden Kommissionen hatten sich in der Folge mit den verschiedensten Vorschlägen zu befassen, insbesondere auch mit dem von Regierungsrätin Rita Fuhrer vorgeschlagenen ZFI, dem Zürcher Fluglärmindex, als Gegenvorschlag zur 250 000er-Initiative. Es stellte sich rasch heraus, dass der ZFI nicht nur kompliziert ist, sondern auch schwer umgesetzt werden kann. Dabei muss man dem ZFI zugutehalten, dass es sinnvoller ist, auch beim Lärm und bei den Lärmbetroffenen anzusetzen und nicht nur bei den Flugbewegungen. Es zeigt sich aber klar, dass der ZFI ein gutes Instrument zur Beobachtung der Lärmentwicklung und der Zahl der Lärmbetroffenen ist, aber kein brauchbares Steuerungsinstrument zur Lösung der bestehenden Probleme mit dem heutigen An- und Abflugregime.

Kompromissvorschlag «ZFI+» des Kantonsrates

Nach diversen Kommissions-, Fraktions- und bilateralen Sitzungen entschied sich der Kantonsrat nach einer längeren Debatte am 5. Februar 2007 für den Vorschlag ZFI+. Dieser Entscheid hat zu Verwirrungen geführt. Nicht wegen des Inhalts des Entscheides, sondern aufgrund der etwas unglücklichen Bezeichnung «ZFI+». Schon beim Wort ZFI haben viele Bürger «rotgesehen» und sich gar nicht weiter mit der vorgeschlagenen Lösung auseinandergesetzt. Dabei ist das «+» viel wichtiger als der ZFI und somit auch der Pluspunkt des Vorschlages. Was will der kantonsrätliche Gegenvorschlag «ZFI+»?

Der Beschluss des Kantonsrates lautet wie folgt: «Der Staat wirkt darauf hin, dass eine Nachtflugsperrung von sieben Stunden eingehalten wird. Werden 320 000 Flugbewegungen pro Jahr erreicht, ohne dass der (ZFI-)Richtwert überschritten wird, fasst der Kantonsrat auf Antrag des Regierungsrates Beschluss darüber, ob der Staat auf eine Bewegungsbeschränkung hinwirken soll. Der Beschluss des Kantonsrates unterliegt dem fakultativen Referendum.» Wird der ZFI-Richtwert vor der Limite von 320 000 Flug-

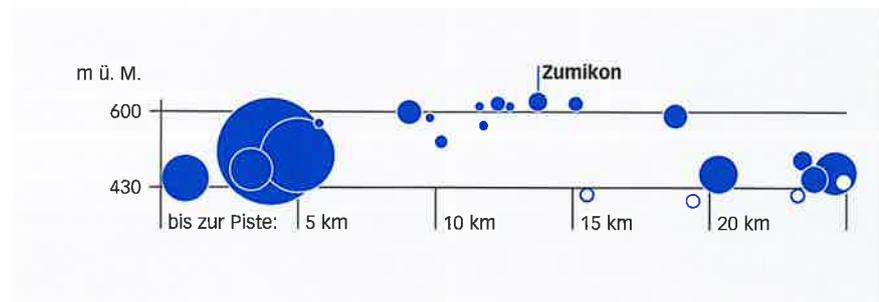


SEIT GUT SIEBEN JAHREN EIN DAUERBRENNER IM PARLAMENT

DER KANTONS RAT ENTSCIED SICH NACH EINER LÄNGEREN DEBATTE AM 5. FEBRUAR 2007 FÜR DEN VORSCHLAG ZFI+

bewegungen erreicht, gilt das analoge Vorgehen. Dieser als «ZFI+» bezeichnete Gegen- vorschlag bringt weit mehr, als ihm kritische Stimmen in der Presse und der Bevölkerung nach der Debatte zubilligen. Er bietet den grossen Vorteil, dass er den Flughafen nicht schon heute einengt, sondern dass dann über die weitere Entwicklung entschieden wird, wenn die Marke von 320 000 Bewegungen bzw. der ZFI-Grenzwert erreicht wird. Dieses Vorgehen folgt dem bewährten Führungsgrundsatz, dass ein Entscheid nie früher gefällt werden soll, als er vom Entscheidungsprozess her gefällt werden muss.

Für die betroffene Bevölkerung schafft der Gegenvorschlag eine zweifache Absicherung: Nicht nur die Zahl der Flugbewegungen soll künftig eine Neu beurteilung durch Regie- rung, Parlament und allenfalls auch den Souverän auslösen, sondern auch die Zahl der vom Lärm stark betroffenen Bevölkerung. Dies erlaubt einen wirksameren Lärmschutz als ein reiner Bewegungsplafond. Der viel kritisierte Fluglärmindex misst direkt das, was die Bevölkerung stört: den Fluglärm. Er funktioniert als technisch-operatives Mess- und Steuerungselement. Die Kombination mit dem politischen Steuerungselement – dem an die Zahl der Flugbewegungen gekoppelten Referendum – bietet eine doppelte Sicherheit für die Bevölkerung, ohne den Motor unserer Wirtschaft abzuwürgen. Eine demokrati- schere Lösung ist weit und breit nicht in Sicht.



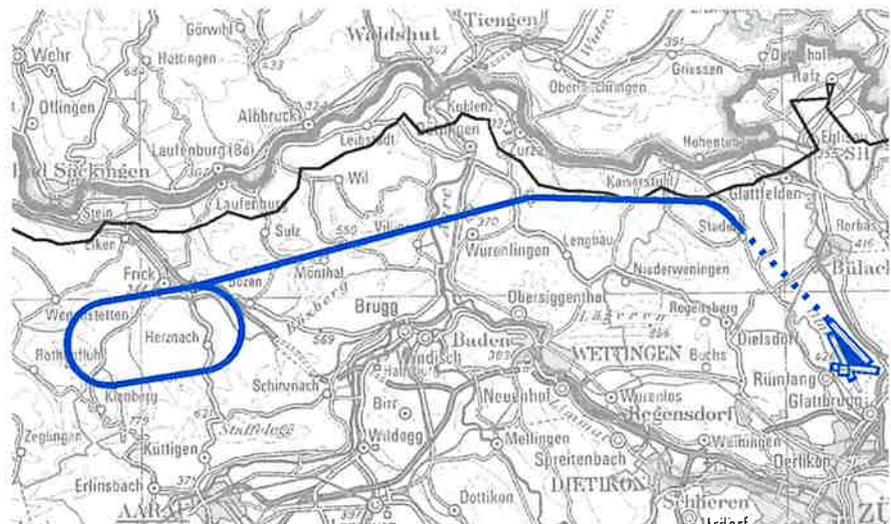
● Ortschaften im Süden ○ Ortschaften gekröpfter Nordanflug

Die Diskussionen um verschiedene Anflugszenarien sind vielfältig, die Fakten bleiben die Gleichen: Die Südausrichtung des Flughafenbetriebs schafft 20-mal mehr Betroffene als die seit Jahrzehnten gewachsene Nordausrichtung.

DIE NORDAUSRICHTUNG DES FLUGHAFENS ENTSPRICHT DER TOPOGRAPHISCHEN LAGE UND DER IM KANTONALEN RICHTPLAN FESTGEHALTENEN SIEDLUNGSENTWICKLUNG DES KANTONS ZÜRICH.

Gekröpfter Nordanflug

Seit Ankündigung der Südanflüge setzt sich der Zumiker Gemeinderat vehement gegen das alle bestehenden Gesetze verstossende Anflugverfahren zur Wehr und scheute auch – gemeinsam mit Zollikon und Zürich – den Gang vor das Verwaltungsgericht in Baden-Württemberg nicht. Dort ist es uns immerhin gelungen, dass der Fall an das Bundesverfassungsgericht in Leipzig weitergezogen wird. Wann es zu den Verhandlungen kommt, ist noch nicht bekannt.



- Anflug beim gekröpften Nordanflug
- Grenzabstand von 1,85 Kilometern zur Landesgrenze

Der Zumiker Gemeinderat hat sich auch seit Anbeginn konsequent für die Nordausrichtung des Flughafens ausgesprochen. Die Nordausrichtung entspricht der topographischen Lage des Flughafens und der im kantonalen Richtplan festgehaltenen Siedlungsentwicklung des Kantons. Folgerichtig setzte sich der Gemeinderat auch für die Einführung des gekröpften Nordanfluges ein und finanzierte die in der Anfangsphase auf privater Basis geführten Abklärungen mit. Jeder Anflug auf Zürich, der zu den deutschen Sperrzeiten über die Route des «Gekröpften» geführt werden kann, fliegt nicht von Süden her an. Am 9. Mai 2007 hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt nun endlich den gekröpften Nordanflug zur öffentlichen Auflage freigegeben. Die Kantone Aargau und Zürich und der Landkreis Waldshut haben drei Monate Zeit, ihre Bedenken anzumelden; die übrigen Betroffenen 30 Tage.



RECHTSVERBINDLICHE GESETZE GELTEN AUCH FÜR DEN BUND. SOLLTE MAN MEINEN ...

Sie werden sich sicher gewundert haben, weshalb sich auch die Gemeinde Zumikon als grosser Anhänger des gekröpften Nordanfluges zusammen mit den meisten Gemeinden im Süden entschieden hat, eine vorsorgliche Einsprache zu erheben. Dies hat zwei Gründe:

- Unique beabsichtigt, den gekröpften Nordanflug nur von 6.00 bis 7.00 Uhr auch an Sonn- und Feiertagen durchzuführen, was absolut inakzeptabel ist.
- Nur die Einsprecher werden detailliert über das Erteilungsverfahren orientiert.

Zusammengefasst: Mit der vorsorglichen Einsprache weicht der Gemeinderat nicht von seiner Überzeugung der Notwendigkeit und der Durchführbarkeit des gekröpften Nordanfluges ab. Im Gegenteil, er will ihn konsequenter realisiert sehen, sodass der Süden wirklich entlastet wird. Ausserdem ist der gekröpfte Nordanflug ein echtes Pfand für die Schweiz in den Verhandlungen mit Deutschland.



Vier Blickwinkel aus dem Cockpit sagen mehr als 1 000 Worte ...



ZUMIKON KÄMPFT AN VORDERSTER FRONT GEGEN DIE ILLEGALEN SÜDANFLÜGE.

SIL-Prozess (Überarbeitung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt)

Wie bereits informiert, ist die erste Phase der Überarbeitung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL-Prozess) eingeleitet worden. Die durch das zuständige Bundesamt in Auftrag gegebenen technisch machbaren Vorschläge liegen vor. Eine Optimierung der Vorschläge im Sinne einer Konzentration auf das Machbare und Tragfähige findet in der zweiten Jahreshälfte 2007 statt. Die formellen Sach- und Richtplanungsverfahren sollen im Jahre 2009 durch einen Bundesratsentscheid abgeschlossen werden.

Die Flugbetriebskonzepte sind in drei Kategorien aufgeteilt, mit folgender Annahme:

- Bestehendes Pistensystem bleibt unverändert.
- Pistenverlängerungen werden realisiert.
- Ein Parallelpistensystem wird gebaut.

Zusätzliche Beurteilungskriterien:

- Die Leistungsfähigkeit eines Betriebskonzeptes wird nach Stundenkapazität ausgewiesen.
- Die typischen Wettersituationen werden berücksichtigt.
- Die Fluglärmbelastung wird für die Tag- und Nachtkonzepte aufgezeigt.
- Es wird pro Betriebskonzept eine Vergleichswertanalyse erstellt

Der Gemeinderat nahm am 7. Mai 2007 zu den Flugbetriebsvarianten Stellung. Darin wird klar festgehalten, dass generell Südanflüge und eine Änderung des kantonalen Richtplanes auszuschliessen sind. Aufgrund der schlechten praktischen Erfahrungen muss auch jede Ausnahmeregelung abgelehnt werden. Die ursprünglich ausdrücklich als Ausnahmen deklarierten Südanflüge in den Nachtstunden finden bedenklicherweise ohne erkennbare Gründe immer häufiger statt.

Die Stellungnahme des Gemeinderates Zumikon zu den Flugbetriebsvarianten ist von der überwiegenden Mehrheit der Gemeinden des Bezirkes Meilen unterstützt worden. Aus diesem Grunde haben die Vertreter des Bezirkes Meilen an der konsultativen Konferenz eine analoge Vernehmlassung abgegeben. Vor allem wird explizit gefordert, dass im Süden keine Flugstrassen entstehen und der kantonale Richtplan in diesem Bereich nicht abgeändert werden darf.

DER GEMEINDERAT LEHNT JEDE DER DISKUTierten BETRIEBSVARIANTEN AB, WELCHE GENERELL SÜDANFLÜGE VORSIEHT ODER EINE ÄNDERUNG DES KANTONALEN RICHTPLANS ERFORDERT.



Quelle: Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 2006

Das phasenweise Vorgehen im SIL-Prozess ist aufwendig und langwierig. In den nächsten Monaten werden die verschiedenen zur Diskussion gestellten Betriebsvarianten im Sinne einer Konzentration auf das Machbare und Tragfähige harmonisiert.

CHRONOLOGIE DER EREIGNISSE UND MASSNAHMEN (DEZEMBER 2005 BIS JUNI 2007)

DATUM	EREIGNISSE, MASSNAHMEN
4. Juni 2007	Der Gemeinderat hat im Einvernehmen mit dem Steuerungsausschuss des Fluglärmforums Süd beschlossen, im Genehmigungsverfahren für den gekröpften Nordanflug eine vorsorgliche Einsprache zu erheben. Der Rechtsbehelf richtet sich nicht gegen den von den Südgemeinden seit Langem geforderten Nordanflug an sich. Indessen ist die mangelnde Entlastung der dicht besiedelten Gebiete im Süden des Flughafens anzufechten. Unique beabsichtigt nämlich, den gekröpften Nordanflug nur in der Zeit von 6.00 bis 7.00 Uhr bei Sichtflugwetterbedingungen zu praktizieren. An Wochenenden und süddeutschen Feiertagen soll der Südanflug auch bei Sichtflugwetterbedingungen im Norden von 7.00 bis 9.00 Uhr weiter uneingeschränkt wie bisher praktiziert werden. Dies ist für den Süden nicht akzeptabel.
22. Mai 2007	Gemäss den Abklärungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) ist die spanische Maschine der Chartergesellschaft Iberworld am 23. April 2007 nicht zu tief geflogen. Der Pilot ist jedoch zu schnell auf den Punkt eingeschwenkt, von dem aus er gerade auf die Landepiste fliegen sollte. Dadurch hat er den Leitstrahl des Landesystems verfehlt. Das folgende Korrekturmanöver des Piloten hat deshalb mehr Lärm als üblich verursacht. Gemäss Aussage des BAZL war die Sicherheit der Passagiere wie der Menschen am Boden zu keiner Zeit gefährdet.
9. Mai 2007	Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat den gekröpften Nordanflug zur öffentlichen Auflage freigegeben. Es handelt sich um eine Kombination von Sichtflug und Landung mit Hilfe des Instrumentenlandesystems. Vorabklärungen haben ergeben, dass der gekröpfte Anflug von Norden zwar anspruchsvoll ist, aber keine zusätzlichen Anforderungen an die Piloten stellt. Der Kanton Aargau, der Landkreis Waldshut und der Kanton Zürich haben drei Monate Zeit, um sich zum Gesuch zu äussern. Den übrigen Betroffenen werden 30 Tage Zeit eingeräumt, um ihre Bedenken anzumelden.
7. Mai 2007	Im Rahmen des Überarbeitungsverfahrens des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL-Prozess) nahm der Gemeinderat zu den Flugbetriebsvarianten Stellung. Darin wird klar festgehalten, dass generell Südanflüge und eine Änderung des kantonalen Richtplanes auszuschliessen sind. Aufgrund der schlechten praktischen Erfahrungen muss auch jede Ausnahmeregelung abgelehnt werden. Die ursprünglich ausdrücklich als Ausnahmen deklarierten Südanflüge in den Nachtstunden finden bedenkllicherweise ohne erkennbare Gründe immer häufiger statt.
23. April 2007	Am 23. April 2007 flog ein Airbus 330 der spanischen Charterfluggesellschaft Iberworld gemäss dem Bericht von Augenzeugen in gefährlicher Annäherung knapp über die Kuppe des Pfannenstiels. Offensichtlich hatte die Maschine technische Probleme,



DAS DOSSIER «FLUGLÄRM» AUF WWW.ZUMIKON.CH

DATUM

EREIGNISSE, MASSNAHMEN

	weshalb sie von Skyguide bereits um 5.58 Uhr zur Landung gebracht wurde. In Übereinstimmung mit dem Fluglärmforum Süd fordert der Gemeinderat eine sofortige Untersuchung des Vorfalls durch die zuständigen Instanzen und das Büro für Flugunfalluntersuchung.
26. März 2007	In der zweiten Lesung bestätigte der Kantonsrat seinen Entscheid vom 5. Februar 2007. Er entschied sich für den Gegenvorschlag «ZFI+».
26. Februar 2007	Der Gemeinderat spricht sich für die Weiterführung der gemeinsamen Kampagne des Fluglärmforums Süd aus und bewilligt den erforderlichen Kostenanteil der Gemeinde Zumikon für das Jahr 2007.
5. Februar 2007	Der Kantonsrat entschied sich für den Gegenvorschlag «ZFI+» zur Plafonierungsinitiative. Mit diesem Gegenvorschlag wird eine Marke bei 320 000 Flugbewegungen festgelegt. Wenn diese Marke erreicht ist, entscheiden der Kantonsrat und danach allenfalls das Volk, ob der Flughafen seine Kapazität weiter erhöhen kann. Die zweite Absicherung des demokratischen Mitspracherechtes bildet der Zürcher Fluglärmindex. Er ist ein Instrument zur Erhebung der Zahl der vom Fluglärm stark gestörten Personen. Wie hoch diese Zahl sein darf, legt der Regierungsrat fest. Nach dem derzeitigen Vorschlag liegt sie bei 47 000. Wird dieser Grenzwert erreicht, kann der Kantonsrat eine Neubeurteilung vornehmen. Voraussichtlich am 25. November 2007 entscheiden die Stimmberechtigten des Kantons Zürich über die Plafonierungsinitiative und den Gegenvorschlag.
8. Dezember 2006	Das BAZL stellt 19 technisch mögliche Varianten für den künftigen Betrieb des Flughafens Zürich Kloten vor. Die Variantenpräsentation bildet den Auftakt für die politische Diskussion im Rahmen des Prozesses zur Festlegung des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL-Prozess).
5. Dezember 2006	Die kantonsrätliche Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt entschied sich für einen Gegenvorschlag zur Plafonierungsinitiative. Er begrenzt die Flugbewegungen auf 320 000 im Jahr und setzt sieben Stunden Nachtruhe fest.
7. November 2006	Unique reicht das überarbeitete Gesuch für den gekröpften Nordanflug beim BAZL ein.
6. November 2006	69 Gemeinden verlangen in einer Behördeninitiative eine Beschränkung der Flugbewegungen am Flughafen auf 320 000 im Jahr sowie Nachtruhe von acht Stunden. Der Kantonsrat hat am 6. November 2006 dieses Begehren mit 90 Stimmen (bei 160 Anwesenden) vorläufig unterstützt.



SEIT 2002 MIT FÜNF ZWISCHENBILANZEN AUF DEM LAUFENDEN

DATUM

EREIGNISSE, MASSNAHMEN

30. Oktober 2006

Im Beisein von Frau Regierungsrätin Rita Fuhrer fand in Berlin ein Treffen zwischen Herrn Bundespräsident Moritz Leuenberger und Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee statt. Die Delegationen vereinbarten, eine hochrangige Arbeitsgruppe einzusetzen, welche gestützt auf technisch mögliche Lösungsansätze für ein erneutes Gespräch im März 2007 entsprechende Grundlagen erarbeitet. Die von der Schweizer Seite ins Spiel gebrachte so genannte Paketlösung musste fallen gelassen werden. Ziel der Bemühungen sind Vorschläge, die beiden Staaten Rechtssicherheit gewährleisten und den Anwohnern in den Anflugschneisen beider Länder bessere Bedingungen ermöglichen.

25. September 2006

Frau Bundesrätin Micheline Calmy-Rey besucht den baden-württembergischen Ministerpräsidenten Günther Oettinger, um den Weg für Neuverhandlungen vorzuspüren. Die Schweizer Idee, ein Paket von Gegengeschäften anzubieten, wird in Deutschland skeptisch bis ablehnend aufgenommen.

4. bis 29. September 2006

Frau Regierungsrätin Rita Fuhrer stellt den Gegenvorschlag des Regierungsrates zur Plafonierungsinitiative auf 250 000 Flugbewegungen und neun Stunden Nachtruhe vor. Kernstück des Gegenvorschlages bildet der Zürcher Fluglärmindex (ZFI). Er umfasst die vier Komponenten «Richtwert», «Monitoring», «Bericht des Regierungsrates» und «Massnahmen». Der Richtwert legt die maximal zulässige Grenze der durch Fluglärm stark belästigten Personen bei 47 000 fest.

6. Juni 2006

Der Gemeinderat beschloss, die von den Gemeinden Bülach, Dällikon, Nürensdorf und Winterthur lancierte Behördeninitiative für die Plafonierung der Flugbewegungen und die Verlängerung der Nachtruhe zu unterstützen. Damit wird folgende Ergänzung des kantonalen Flughafengesetzes gefordert:

«§ 1 Abs. 2 Flughafengesetz (neu): Unter Vorbehalt zwingender Bestimmungen des Bundesrechts setzt sich der Staat – auch im Rahmen seiner Stellung als Aktionär und als Verwaltungsratsmitglied – für eine Regelung ein, wonach die jährliche Zahl der Flugbewegungen auf dem Flughafen Zürich 320 000 nicht überschreitet und die Nachtflugsperre mindestens acht Stunden beträgt.»

Die Behördeninitiative ist im Juni 2006 beim Kantonsrat eingereicht worden.

28. März 2006

Um alle rechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen, hat der Gemeinderat aufgrund einer sorgfältigen Beurteilung entschieden, gemeinsam mit der Stadt Zürich und der Gemeinde Zollikon beim Bundesverwaltungsgericht Leipzig gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 24. Januar 2006 Revision einzulegen. Mit dem Mandat zur Prozessführung wird Rechtsanwalt Dr. Norbert Kämper, Düsseldorf, beauftragt. Für die Übernahme des Anteils der Gemeinde Zumikon an den Rechtsanwaltskosten bewilligte der Gemeinderat einen Kredit von 30 000 Franken.

**DER 16-STUNDEN-LEQ ALS MASSSTAB ZUR BERECHNUNG DES LÄRMSCHADENS WANKT!
AUCH DANK DEM ENGAGIERTEN EINSATZ DES ZUMIKER GEMEINDERATES**

DATUM	EREIGNISSE, MASSNAHMEN
27. März 2006	Positiver Zwischenentscheid der Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt (Reko INUM): Der 16-Stunden-LEQ als Massstab zur Berechnung des Lärmschadens aus den Südanflügen wankt! Überraschend deutlich spricht sich die zuständige Rekurskommission für eine neue Beurteilung des LEQ-Messwertes bei den Südanflügen und gegen die Sistierung des Beschwerdeverfahrens gegen die Bewilligung der Südanflüge aus. Damit folgt die Kommission zu einem wesentlichen Teil den Forderungen des Gemeinderates Zumikon, des Fluglärmforums Süd sowie weiterer Einsprecher.
16. Februar 2006	Der deutsche Aussenminister Walter Steinmeier sagt anlässlich eines Besuches von Amtskollegin Micheline Calmy-Rey, die Verhandlungen über das Anflugregime sollten von den Verkehrsministern beider Länder neu aufgenommen werden.
6. Februar 2006	Der Gemeinderat spricht sich für die Weiterführung der gemeinsamen Kampagne des Fluglärmforums Süd aus und bewilligt den erforderlichen Kostenanteil der Gemeinde Zumikon für das Jahr 2006.
24. Januar 2006	Die Klagen der drei Gemeinden Zürich, Zumikon und Zollikon sowie der drei Privatkläger werden vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg abgewiesen. Begründet wird dies mit dem fehlenden Recht der Schweizer Klägerschaft auf Klageerhebung. Die drei Gemeinden sind enttäuscht darüber, dass die deutsche Verordnung weder von schweizerischen noch von deutschen Gerichten beurteilt wird, obwohl ein Zusammenhang mit der Einführung der Süd- und der zusätzlichen Ostanflüge mit den deutschen Flugsperrern offensichtlich ist. Immerhin lässt der Verwaltungsgerichtshof Mannheim einen Weiterzug des Urteils an den Bundesverwaltungsgerichtshof in Leipzig wegen grundsätzlicher Bedeutung der Rechtssache zu, wo auch die beiden Klagen von Unique und Swiss in derselben Angelegenheit hängig sind. Nach Vorlage des schriftlichen Urteils und einer genauen Analyse werden die beteiligten Parteien das weitere Vorgehen gemeinsam festlegen.
23. Januar 2006	Die Interessengemeinschaft «Nachhaltiges An- und Abflug-Konzept Flughafen Zürich», Forch, hat ein Konzept für den gekröften Nordanflug erarbeitet. Die Initiative der Interessengemeinschaft hat mit dazu beigetragen, dass der gekröfte Nordanflug durch das BAZL eingehend geprüft wird. An die Kosten für die umfangreichen Abklärungen durch die private Interessengemeinschaft bewilligte der Gemeinderat Beiträge von insgesamt 5 000 Franken.
6. Januar 2006	Der Regierungsrat empfiehlt den Stimmberechtigten die Volksinitiative «Für eine realistische Flughafenpolitik», welche die Zahl der Flugbewegungen auf 250 000 pro Jahr begrenzen will, zur Ablehnung und macht einen Gegenvorschlag. Dieser sieht die gesetz-



DIE OPTISCHE BEDROHUNG STEIGERT DIE AKUSTISCHE WAHRNEHMUNG.

DER GEMEINDERAT EMPFIEHLT DEN ZUMIKER WOHNHEIGENTÜMERN, DEN LAUF DER VERJÄHRUNG FÜR MÖGLICHE ENTSCHÄDIGUNGSFORDERUNGEN ZU UNTERBRECHEN.

DATUM

EREIGNISSE, MASSNAHMEN

liche Verankerung eines verbindlichen Richtwerts zur Eindämmung der Fluglärmbelästigung vor. Statt auf eine Bewegungsbeschränkung zielt die vorgeschlagene Lösung auf eine Beschränkung der Anzahl vom Fluglärm stark gestörter Personen ab. Damit werden die negativen Auswirkungen des Flugverkehrs begrenzt und dem Flughafen dennoch ein massvoller Entwicklungsspielraum belassen.

15. Dezember 2005

Von der Überprüfung des gekröpften Nordanflugs auf den Flughafen Zürich liegen gemäss Mitteilung des BAZL erste Ergebnisse vor. Die vom erwähnten Bundesamt durchgeführten Probeflüge haben gezeigt, dass der Anflug zwar anspruchsvoll, aber für die Piloten zu bewältigen ist. Es braucht am Verfahren jedoch verschiedene Anpassungen. Zudem erfordert die unmittelbare Nähe des geplanten Anflugs zur Landesgrenze zusätzliche Schritte: Der gegenüber den internationalen Standards reduzierte Luftraum muss einer Sicherheitsüberprüfung unterzogen werden und die Schweiz wird zum Anflugverfahren das Gespräch mit Deutschland suchen. Aus diesen Gründen kann heute kein verbindlicher Termin für eine Einführung des gekröpften Nordanflugs genannt werden.

1. Dezember 2005

In Übereinstimmung mit dem Fluglärmforum Süd empfiehlt der Gemeinderat den Zumiker Wohneigentümern, den Lauf der Verjährung für mögliche Entschädigungsforderungen spätestens bis Ende 2006 zu unterbrechen. Das Verfahren dazu ist einfach. Der Musterbrief sowie alle weiteren notwendigen Informationen sind unter der erweiterten und neu gestalteten Website www.fluglaermforum.ch zum Download erhältlich.