



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

Zumikon, Mitte November 2005

Liebe Zumikerinnen und Zumiker

Frühmorgens um sechs Uhr wird uns tagtäglich vorgeführt, wie der Staat geltendes Recht bricht. Die Südanflüge gehören nun seit zwei Jahren zum Betriebsregime des Flughafens Zürich. Bereits ein Jahr zuvor, im September 2002, haben wir Ihnen versichert, dass «wir Sie weiter laufend über die zukünftigen Entwicklungen und Erkenntnisse in dieser für Zumikon ausserordentlich wichtigen Frage» informieren. Mit dieser Ausgabe liegt Ihnen nun bereits die vierte Informationsschrift zum Thema Südanflüge vor.

In den letzten Monaten ist es in der Öffentlichkeit und in den Medien zum Thema Südanflüge etwas ruhiger geworden. Journalisten wie auch Teile der Bevölkerung sind ob dem Dauerbrenner Fluglärm müde geworden. Dabei ist speziell in den nächsten Monaten eine erhöhte Präsenz und ein weiterhin starkes Engagement besonders wichtig. Die Arbeiten für das SIL-Objektblatt (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) laufen in Bundesbern auf Hochtouren. Ebenso die parallel zum SIL-Prozess laufenden Arbeiten zur Überarbeitung des kantonalen Richtplans. Einige Anzeichen zeigen uns, dass sich unser Einsatz auszuzahlen beginnt. Unsere seit fünf Jahren hartnäckige, aber jederzeit sachliche Argumentation und unsere gemeinsamen Bemühungen im Verbund mit dem Fluglärmforum Süd oder beispielsweise der IG Chapf zeigen Wirkung. Jetzt werden die Weichen für die Zukunft gestellt! **Jetzt braucht es unseren Einsatz!**

Die Fäden in Sachen «Südanflug» laufen früher oder später bei Frau Regierungsrätin Rita Fuhrer zusammen. Als Mitglied des Verwaltungsrates von Unique Zürich, als zuständiges Regierungsmitglied für das Dossier Fluglärm sowie als Zürcher Ansprechpartnerin bei den Bundesbehörden kommt ihr eine zentrale Rolle zu. Zeit also, mit ihr direkt das Gespräch zu suchen. **Lesen Sie auf Seiten 2 bis 7 in einem ausführlichen Interview, wieso Frau Regierungsrätin Fuhrer der Meinung ist, dass realistische Szenarien für ein Betriebssystem ohne Südanflüge existieren.**

Freundliche Grüsse
GEMEINDERAT ZUMIKON



Martin Kessler, Präsident



Paul Imhof, Gemeindeschreiber

«ES EXISTIEREN REALISTISCHE SZENARIEN OHNE SÜDANFLÜGE.»



Im Gespräch mit der Regierung

Die Südanflüge bringen unserer Gemeinde seit nunmehr zwei Jahren tagtäglich Anflüge auf den Flughafen Zürich. Im 2-Minuten-Intervall dröhnen die Jets in wenigen hundert Metern Höhe über Zumikon. Der Gemeinderat kämpft bereits seit viereinhalb Jahren an vorderster Front und mit allen sich bietenden Mitteln gegen diese Rechtsverletzung. Kantonsrat Gaston Guex und Gemeindepräsident Martin Kessler setzen sich zudem im Kantonsrat und im Steuerungsausschuss des Fluglärmforums Süd vehement für die rechtmässige Abwicklung des Flugverkehrs von und nach Zürich ein. Die Zürcher Regierung bekennt sich ebenfalls klar zu einer strikten Nordausrichtung des Flughafens und damit gegen die Südanflüge. Real geändert hat sich indessen nichts. Der Unmut in der Bevölkerung ebbt nicht ab. Was läuft hinter den Kulissen? Was unternimmt unsere Regierung gegen die Südanflüge? Gemeindepräsident Martin Kessler hat das Gespräch mit Frau Regierungsrätin Rita Fuhrer gesucht.

Das Interview

Frau Regierungsrätin Fuhrer. Das Flughafendossier ist eines der heikelsten Geschäfte, die die Zürcher Regierung zurzeit auf dem Tisch liegen hat, und hält Sie pausenlos auf Trab. Bereuen Sie bereits, vor bald einem Jahr das Flughafendossier übernommen zu haben? Nein, natürlich nicht! Das Flughafendossier ist ein schwieriges Dossier, aber natürlich auch eine grosse politische Herausforderung. Sich in einer so komplexen Frage für die Menschen und ihre Bedürfnisse einzusetzen, ist die vornehmste Aufgabe, die man haben kann.



DAS VOLK HAT EINEN BERECHTIGTEN ANSPRUCH AUF RECHTSSICHERHEIT.

MIT BESCHLUSS NR. 1407 VOM 15. SEPTEMBER 2004 ATTESTIERT DIE ZÜRCHER REGIERUNG,
DASS DIE RECHTSSICHERHEIT IM KANTON ZÜRICH NICHT MEHR GEWÄHRLEISTET IST.

(vgl. Protokoll vom 15.9.2004, Seite 14, Ziffer 3.3)

«Ich setze mich mit allen
Mitteln dafür ein, dass wir
rasch zu einer juristischen
Klärung und Rechtssicherheit
kommen.»

Südanflüge verstossen bekanntlich gegen verschiedene geltende eidgenössische und kantonale Gesetze. Wie ist Ihre persönliche Haltung gegenüber diesen Rechtsverletzungen des Staates?

Da das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK den Einsprachen gegen die Südanflüge und das Betriebsreglement die aufschiebende Wirkung entzogen hat, stellen die Südanflüge keine Rechtsverletzung dar. Die betroffene Bevölkerung empfindet die Flugroutenänderung jedoch als Verletzung ihrer Rechte, weil wir in unserem Rechtssystem gewohnt sind, gegen jede Veränderung, die uns betrifft, rechtlich vorgehen zu können. Ich setze mich deshalb mit allen Mitteln dafür ein, dass wir rasch zu einer juristischen Klärung und damit gleichlautend zur Rechtssicherheit kommen. Dies geschieht über den SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt), über den Richtplan Luftverkehr Zürich und schliesslich über das daraus hervorgehende Betriebsreglement des Flughafens.

Habe ich das richtig verstanden, wenn Sie festhalten, dass die Südanflüge keine Rechtsverletzung darstellen? Südanflüge verletzen doch gleich mehrere geltende Rechtsgrundlagen. Einzig die fragwürdige Aufhebung der aufschiebenden Wirkung kann als «rechtskonforme Prozessabwicklung» betrachtet werden.

Lassen Sie mich präzisieren: Mit der Aufhebung der aufschiebenden Wirkung wurde die sofortige Einführung der Südanflüge ermöglicht. Damit stellt die Einführung dieser Anflüge, wie Sie sagen, eine rechtskonforme Prozessabwicklung dar. Nicht entschieden wurde damit hingegen die Frage, ob die Südanflüge als solche legal oder illegal sind. Darüber wird in den laufenden Gerichtsverfahren zu befinden sein.

Für die Menschen im Süden steht unser Rechtsstaat doch seit Monaten auf dem Prüfstand. Glauben Sie, dass die vergangenen Monate und Jahre den Glauben in den Staat nachhaltig gestört oder zumindest verändert haben?

«Ich spüre bei vielen
Menschen Verunsicherung.»

Ich spüre bei vielen Menschen Verunsicherung. Ihr Vertrauen in den Staat und in die Rechtssicherheit ist vermindert worden.

Mit den im Fluglärmforum Süd zusammengeschlossenen Gemeinden und der Stadt Zürich zusammen lehnt mehr als die Hälfte der Zürcher Bevölkerung die Südanflüge ab. Haben Sie persönlich Verständnis für die Betroffenen im Süden?

Natürlich habe ich das. Zum einen verstehe ich, dass jedermann und jede Frau zusätzliche Nachteile und Belastungen ablehnt, insbesondere wenn sie unverhofft und plötzlich eintreten. Wer in den letzten 20 oder 30 Jahren im Norden eine Liegenschaft erworben hat, wusste vom Lärm. Im Süden konnte das niemand erwarten. Entsprechend gross ist dort nun der Widerstand.

VIELE ZUMIKERINNEN UND ZUMIKER HABEN ZUM ERSTEN MAL IN IHREM LEBEN AN EINER DEMONSTRATION TEILGENOMMEN. SCHÖN, WENN ES DAS NÄCHSTE MAL NOCH MEHR WERDEN.



«Die Fluglärmgegner im Süden sind sehr gut organisiert.»

Anfang September sind wieder Tausende von Betroffenen der Südanflüge auf die Strasse gegangen. Sind Sie überrascht, dass der Widerstand in der Bevölkerung im Süden des Flughafens nicht abflaut?

Nein, ich bin nicht überrascht. Zum einen hält der Fluglärm ja weiterhin an und ruft den Leuten die Problematik tagtäglich ins Bewusstsein. Zum anderen sind die Fluglärmgegner im Süden sehr gut organisiert. Und allein schon diese vorhandenen Organisationsstrukturen führen dazu, dass der Protest nicht aufhört und die Aktivitäten anhalten.

«Dem Kanton Zürich kommt im SIL-Prozess gegenüber anderen Kantonen besonderes Gewicht zu.»

Der SIL-Prozess ist angelaufen. Was ist Ihre Rolle und die des Kantons Zürich in diesem Verfahren? Ist in diesem Verfahren eine Lösung für den Flughafen Zürich überhaupt realistisch, welche die Südanflüge überflüssig macht?

Im SIL-Prozess geht es um die Ausarbeitung eines Objektblattes für den Flughafen Zürich. Die Federführung dafür liegt beim Bund, der dazu eng mit dem Kanton Zürich und der Flughafen Zürich AG zusammenarbeitet. Parallel zum SIL-Prozess läuft auf kantonaler Ebene die Erarbeitung des neuen Richtplans Luftfahrt. Beide Prozesse müssen zeitlich und inhaltlich aufeinander abgestimmt werden. Dem Kanton Zürich kommt im SIL-Prozess gegenüber anderen Kantonen wie Aargau und Schaffhausen besonderes Gewicht zu, weil seine Richtplanung am stärksten von der Sachplanung des Bundes abhängt. Aus diesem Grund ist die Volkswirtschaftsdirektion (neben der Flughafen Zürich AG) auch in der Projektoberleitung des SIL-Prozesses vertreten, welche vom BAZL geführt wird.

Die künftigen An- und Abflugverfahren sind abhängig vom Pistensystem und verschiedenen sicherheitsmässigen, umwelttechnischen und aussenpolitischen Faktoren. Unter anderem davon, ob ein gekröpfter Nordanflug den Sicherheitsstandards der ICAO (International Civil Aviation Organization) entsprechen kann und ob es dem Bund gelingt, in Verhandlungen mit Deutschland bessere Rahmenbedingungen für die Benützung des süddeutschen Luftraumes (DVO) auszuhandeln. Es existieren realistische Szenarien ohne Südanflüge. Ob sie auch umgesetzt werden können, muss indessen die künftige Arbeit zeigen.

Der gekröpfte Nordanflug ist probeweise geflogen worden. Offensichtlich sind die Probeflüge erfolgreich ausgefallen. Wieso weiss noch niemand, wie lange es geht, bis er definitiv eingeführt wird? Die Südanflüge wurden ja auch in null Komma nichts umgesetzt.

BEIM SIL-PROZESS HAT DER KANTON ZÜRICH MIT SEINER RAUMPLANUNG EIN
GEWICHTIGES WÖRTCHEN MITZUREDEN. STÄRKEN WIR ALSO UNSERE REGIERUNG,
DIE NUN IN DER VERANTWORTUNG STEHT!

«Die Flughafen Zürich AG und
der Kanton Zürich haben auf
das Verfahren keinen Einfluss
mehr.»

Der Unterschied der beiden Anflugrouten liegt darin, dass Südanflüge durch ein von der ICAO anerkanntes Verfahren geflogen werden können. Dagegen müssen gekröpfte Nordanflüge speziell berechnet und geprüft werden. Die Flughafen Zürich AG hat die Berechnungen und Tests in den erforderlichen Fristen erledigt und per Ende 2004 beim BAZL eingereicht. Dort werden sie zurzeit geprüft. Die Flughafen Zürich AG und der Kanton haben auf dieses Verfahren keinen Einfluss mehr. Wir sind jedoch bemüht, gegenüber dem BAZL immer wieder darzulegen, welche Bedeutung diese Frage für uns hat.

«450 000 Flugbewegungen
bilden die Bedürfnisse der
Bevölkerung nach Mobilität
ab.»

Am 26.10. haben Sie die ersten veröffentlichten Grundlagen und Vorgaben des SIL-Prozesses als «konform mit unserer Flughafenpolitik» genannt. Diese Grundlagen gehen von einem Wachstum von bis zu 450 000 Flugbewegungen aus. Das müssen Sie mir erklären! Die 450 000 Flugbewegungen ergeben sich aus der Nachfrageprognose der unabhängigen deutschen Firma Intraplan und beziehen sich auf das Jahr 2030. Sie bilden die Bedürfnisse der Bevölkerung nach Mobilität ab. Die Bedürfnisse, mit dem Flugzeug zu verreisen, Freunde zu besuchen oder Geschäftsverbindungen zu pflegen, bestehen unabhängig davon, was für eine Politik wir machen. Politisch diskutieren müssen wir, ob wir dieses gesellschaftliche Bedürfnis befriedigen wollen oder nicht. Deshalb wollen wir im SIL auch Betriebsvarianten prüfen, die der zu erwartenden Nachfrage nicht gerecht werden, und dabei aufzeigen, welche Konsequenzen dies hätte. Hierüber wird im Rahmen der ordentlichen Verfahren und öffentlichen Mitwirkungsrechte zu entscheiden sein. So weit sind wir aber noch nicht. Was heute bereits vorliegt, sind lediglich die ungewichteten Bewertungskriterien für die noch zu erarbeitenden Betriebsvarianten. Diese Kriterien berücksichtigen neben der Sicherheit sowohl die Lärmfrage als auch Umweltaspekte und wirtschaftliche Erfordernisse. Insofern sind sie mit der Flughafenpolitik des Regierungsrates konform.

«Die Volksinitiative kommt
spätestens im März 2008 vor
den Souverän.»

Zur Volksinitiative, welche eine Begrenzung von 250 000 Flugbewegungen fordert und die im Osten und im Süden des Flughafens spielend zustande gekommen ist: Wann bringt der Regierungsrat die Volksinitiative in den Kantonsrat und vors Zürcher Volk?

Das Verfahren folgt den üblichen gesetzlichen Fristen, an die sich die Regierung halten wird. Konkret bedeutet dies, dass der Regierungsrat dem Kantonsrat bis im Januar einen Antrag zu unterbreiten hat. Dieser hat dann maximal 18 Monate Zeit, um die Vorlage zu beraten. Spätestens 8 Monate nach dem Parlamentsentscheid muss sie dem Volk vorgelegt werden, nach heutigem Stand also spätestens im März 2008.

Wird der Regierungsrat der Volksinitiative einen Gegenvorschlag gegenüberstellen?

Diese Entscheidung muss der Regierungsrat fällen, sie kann hier nicht vorweggenommen werden. Die Volkswirtschaftsdirektion wird dem Regierungsrat genügend Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung stellen, um eine umfassende und differenzierte Beurteilung



DER GEMEINDERAT LEHNT DIE VOLKSINITIATIVE FÜR 250 000 FLUGBEWEGUNGEN AB.

ZUMIKON SETZT SICH FÜR EINEN MASSVOLLEN BEWEGUNGSPALFONDS VON 320 000 BEWEGUNGEN PRO JAHR EIN. ER STELLT SICHER, DASS DIE GEFORDERTE NORDAUSRICHTUNG DES FLUGHAFENS BETRIEBEN WERDEN KANN.

lung zu ermöglichen. Eine solche Grundlage ist zum Beispiel die Studie der Firma Infras über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens. Zudem wird sich der Regierungsrat auch über die vertragliche Situation im internationalen Kontext informieren. Eine weitere wichtige Frage für die Regierung wird sein, in Zusammenarbeit mit der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt zu klären, ob die Vorstellungen der Initianten bezüglich Lärmreduktion durch eine Plafonierung der Flugbewegungen auch technisch umzusetzen sind.

Sie haben verschiedentlich betont, dass der Kanton Zürich und die Schweiz neu verhandeln müssen. Die Bundestagswahlen in Deutschland haben dies bislang blockiert. Nächstes Jahr wählt Baden-Württemberg und im Frühling 2007 auch der Kanton Zürich. Sind bei dieser Agenda überhaupt konstruktive Gespräche realistisch?

Als Erstes ist zu beachten, dass Beziehungen zu Drittstaaten grundsätzlich Sache des Bundes sind. Dies gilt auch für Verhandlungen über die Luftfahrt mit Deutschland. Die Federführung hierfür liegt beim Bundesamt für Zivilluftfahrt im UVEK. Der Kanton Zürich unterstützt den Bund nach Kräften, insbesondere durch das Zurverfügungstellen von Studien und Daten, aber auch durch die Koordination der verschiedenen Interessen innerhalb des Kantons und zwischen den Nachbarkantonen.

Im Übrigen gehören Verhandlungen aus meiner Sicht nicht an die Öffentlichkeit. Wenn man respektiert, dass Verhandlungen auf gegenseitigem Vertrauen basieren und nicht für Wahlkämpfe missbraucht werden, kann man solche Gespräche führen, ohne dabei ständig auf die politische Wahlagenda zu schielen. Persönlich werde ich alles dafür tun, dass wir auf regionaler Ebene eine vertrauensvolle Beziehung zu unseren deutschen Nachbarn aufbauen können. Dies unabhängig davon, ob das meine Wahlchancen mindert. Dazu gehört auch, dass ich das Vertrauen unserer Partner nicht mit einer «öffentlichen Diplomatie» aufs Spiel setzen möchte, selbst wenn mir deshalb aus gewissen Kreisen vorgeworfen wird, nichts zu tun.

«Ich agiere völlig unabhängig davon, ob das meine Wahlchancen mindert.»

Werden Sie bei diesen Gesprächen auch weitere heikle Dossiers zwischen Deutschland und der Schweiz ins Spiel bringen, um den Druck auf Deutschland zu erhöhen?

Wie gesagt: Primär liegt es am Bund, Gespräche mit Deutschland zu führen, da sich das Problem nicht auf Kantons- bzw. Länderebene lösen lässt. Herr Bundesrat Leuenberger hat eine Verbindung verschiedener Dossiers mit Deutschland auch bereits in Betracht gezogen. Und auch der baden-württembergische Ministerpräsident Günther Oettinger hat kürzlich in einem Interview die enge wirtschaftliche Verflechtung seines Bundeslandes mit der Deutschschweiz betont und sich einer gesamthaften Betrachtung aller bilateralen Fragen nicht grundsätzlich verschlossen. Auch mein Bestreben ist es, aufzuzeigen, dass der süddeutsche Raum mit dem Grossraum Zürich wirtschaftlich eng verflochten ist. Deutsche arbeiten hier, Schweizer/-innen kaufen in Deutschland ein, der grenzüber-

BEI GUTER WIRTSCHAFTSLAGE (WACHSTUM > 2%) WÄREN 320 000 FLUGBEWEGUNGEN DAS EINZIGE SZENARIO, BEI DEM EINE RELATIV GERINGE NEGATIVE GESAMTWIRKUNG FÜR DEN FLUGHAFEN ZÜRICH RESULTIEREN WÜRDEN. (Quelle: Infrac-Studie «Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich» vom 1. Juni 2005)



schreitende Verkehrsfluss ist beträchtlich – kurzum: Der Wirtschaftsraum, welcher vom Flughafen Zürich profitiert, reicht weit über die Schweizer Grenze hinaus und muss von der Politik auch grenzüberschreitend und ganzheitlich betrachtet werden.

Sie sind die «Miss Nordausrichtung» und engagieren sich tagtäglich für diese Lösung. Welche Erfolgsaussichten stellen Sie der Bevölkerung im Süden in Aussicht? Oder müsste man fragen: Gibt es überhaupt Aussichten auf Erfolg?

Ich setze mich mit aller Energie für eine Lösung ein, welche für den grössten Teil der Zürcher Bevölkerung akzeptabel ist. Aber ich muss natürlich den Rechtsrahmen und die demokratischen Verfahren respektieren. Deshalb bin ich mir auch bewusst, dass Luftfahrtpolitik in erster Linie Bundessache ist und der Kanton Zürich, obwohl er eine wichtige Rolle wahrnimmt, letztlich nicht autonom darüber bestimmen kann. Wenn ich jedoch nicht glauben würde, dass die intensive Arbeit, welche in der Volkswirtschaftsdirektion tagtäglich geleistet wird, irgendwann zu einer Lösung führt, welche die Bevölkerung akzeptieren kann, müsste ich von meinem Amt zurücktreten.

Frau Regierungsrätin. Ich danke Ihnen für dieses Gespräch. Wir wünschen Ihnen – und uns – weiterhin viel Energie und Erfolg im Kampf gegen die Südanflüge.

Weitere Interviews mit Frau
Regierungsrätin Rita Fuhrer

Interview in der «NZZ Online»: <http://www.nzz.ch/2005/10/10/zh/articleD7S82.html>

Interview im «Noiseletter» (Verein Flugschneise Süd): <http://www.vfsn.ch > news 7.10.05>

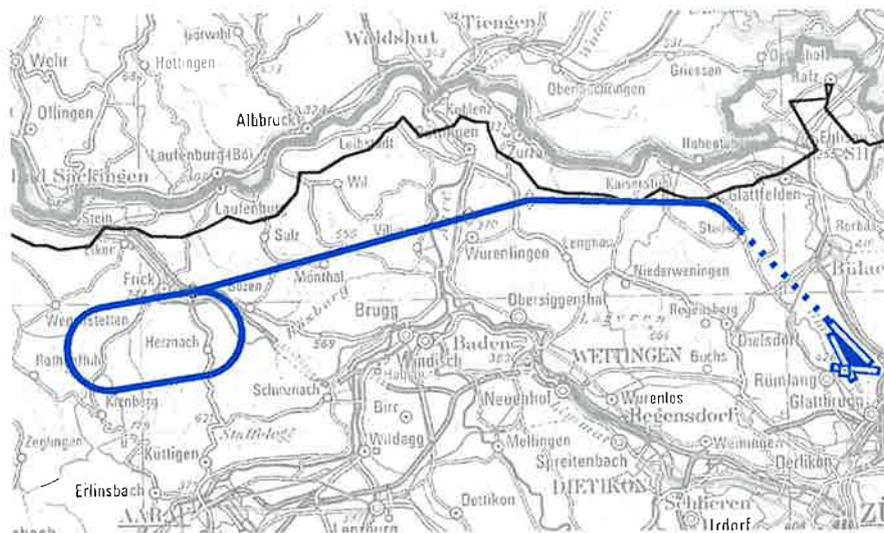
DER GEKRÖPFTE NORDANFLUG: STROHHALM ODER BERECHTIGTE HOFFNUNG?

GRUNDLAGEN UND FAKTEN

Eine Gruppe besorgter Bürger aus der Region Zumikon/Forch ist seit langer Zeit mit der Ausarbeitung des gekröpften Nordanflugs beschäftigt. Dieses Anflugverfahren könnte einen Ausweg aus der verworrenen Situation rund um den Flughafen Zürich bringen. Zusammen mit Luftfahrtexperten aus den USA und Schweden haben sie Lösungen ausgearbeitet, die selbst involvierte Kreise beim Bund nicht mehr vom Tisch wischen können.

Was ist der gekröpfte Nordanflug?

Beim gekröpften Nordanflug handelt es sich um einen Anflug auf das Pistensystem aus Westen und einen verkürzten Anflug aus Norden auf Piste 14, also bildlich gesprochen um den Anflug von Norden durch die «Nebentüre». Er ist legal, sicher und entspricht den deutschen Forderungen, Zürich über Schweizer Territorium anzufliegen. Auch der Grenzabstand zum Rhein – um sicherzustellen, dass kein Flugzeug den deutschen Luftraum verletzt, kann eingehalten werden. Der gekröpfte Nordanflug (GNA) entspricht auch der kantonalzürcherischen Raum- und Siedlungsplanung, die sich an der Nordausrichtung des Flughafens orientiert, wie sie Ende der vierziger Jahre festgelegt und seither x-fach bestätigt und konsequent umgesetzt wurde. Im Gegensatz zu den Südanflügen verstösst der GNA auch nicht gegen das Raumplanungsgesetz, das Umweltschutzgesetz und den kantonalen Richtplan. Ein Bruchteil der im vorgesehenen Anflugkorridor wohnenden Bevölkerung wird – verglichen mit den Südanflügen – von zusätzlichem Lärm betroffen, da nur wenig dicht besiedeltes Gebiet überflogen würde, wie die Karte zeigt.



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



DER GEKRÖPFTE NORDANFLUG ENTSPRICHT DEN ICAO-VORSCHRIFTEN.

SCHON HEUTE WÄRE DER GEKRÖPFTE NORDANFLUG MIT NEUEN TECHNOLOGIEN UND DEN ENTSPRECHENDEN OPERATIVEN VERFAHREN REALISIERBAR. WENN MAN NUR WOLLTE – IN BERN!

Die Voraussetzungen für eine Realisierbarkeit sind schon heute gegeben

Ideen und Grundkonzeption des gekröpften Nordanfluges basieren auf folgenden Fakten: Der Anflug auf Zürich erfolgt von Norden her. Die Raumplanung und die technische Infrastruktur – ILS bis Kategorie «Blindlandung» – wurden auf die Nordausrichtung des Flughafens ausgerichtet. Deutsches Territorium darf gemäss den Durchführungsverordnungen zur Luftverkehrsordnung (DVO) zu gewissen Sperrzeiten nicht mehr überflogen werden. Die Schweiz muss gemäss der einseitigen Forderung Deutschlands die Anflüge auf Zürich über eigenem Territorium sicherstellen.

Der gekröpfte Nordanflug wäre heute schon mit neuen Technologien und dementsprechenden operativen Verfahren realisierbar. Bei mehreren Flughäfen in Europa und weltweit werden diese Verfahren nachweisbar erfolgreich angewendet. Moderne Flugzeuge sind mit den notwendigen elektronischen Einrichtungen ausgerüstet, die Cockpitbesetzungen in der Anwendung geschult. Die technisch-operative Lösung, die dies in Zürich ermöglicht, heisst P-RNAV (Area Navigation, Precision RNAV). Die verantwortlichen Stellen haben sich für ein zweistufiges Vorgehen für die Einführung von P-RNAV entschieden. In einem ersten Schritt wird P-RNAV bis zum Einschwenken auf den ILS-Gleitstrahl geflogen und dann auf Sicht gelandet (wie bei der Einführung der Südanflüge). In der zweiten Stufe wird dann mit Hilfe des ILS nach CAT 1 gelandet oder anders ausgedrückt: gleiche Bedingungen wie bei den Südanflügen heute. Somit könnten alle heutigen Südanflüge und zusätzlichen Ostanflüge während den deutschen Sperrzeiten über den gekröpften Nordanflug abgewickelt werden. Aufgrund durchgeführter Simulationen kann auch nachgewiesen werden, dass mit der GNA-Ergänzung die gleiche Kapazität wie beim Standard-Nordanflug erreicht werden kann. Ein maximaler Ausbau auf bis zu 350 000 Flugbewegungen bis ins Jahr 2010 wäre damit auch mit dem gekröpften Nordanflug möglich.

Technische Details

Der Anflug «P-RNAV to ILS» entspricht den Vorgaben der ICAO-New-PANS-OPS-Vorschriften. Die ICAO (International Civil Aviation Organization) ist weltweit zuständig für die technisch-operativen Belange der Luftfahrt. Bei dem von ihr genehmigten New PAN-OPS handelt es sich um eine «New Procedures for Air Navigation Services Aircraft Operations Software». Eine Software, die zusammen mit den heute schon vorhandenen Einrichtungen auf den Flugzeugen einen sicheren und flexiblen Anflug gewährleistet.

DAS BAZL MONIERT, DASS ÄNDERUNGEN IM LUFTRAUM NUR IM FRÜHLING VOLLZOGEN WERDEN KÖNNEN. INTERESSANT! WURDE DOCH DER SÜDANFLUG AM 30. OKTOBER 2003 EINGEFÜHRT.

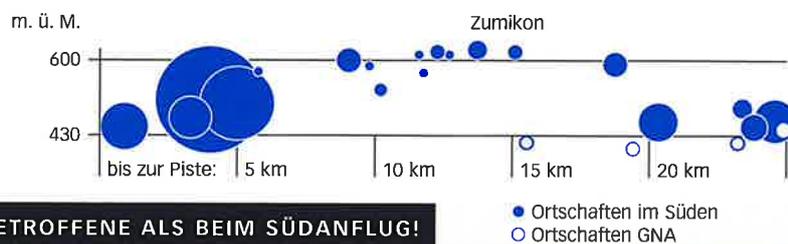
Wo stehen wir heute?

Unique hat das Gesuch für den GNA / Sicht (Stufe 1) wie versprochen Ende Dezember 2004 beim BAZL eingereicht. Seither läuft ein bedächtiger Bewilligungsprozess, um nicht zu sagen Verzögerungsprozess der eidgenössischen Verwaltung. Warum UVEK und BAZL unter der Leitung des sonst so umweltbesorgten Bundesrats Leuenberger eine sofort realisierbare umweltfreundliche Lösung verzögern, die, verglichen mit den Südanflügen, 20-mal weniger Einwohner mit Lärm belastet und durch die Einsparung unnötiger Anflugschleifen weniger Abgase produzieren würde, ist objektiv nicht nachvollziehbar. Unique arbeitet seit der ersten Eingabe speditiv am GNA / ILS (Stufe 2).

Die Gegenargumente

In der «Zürichsee-Zeitung» wurden kürzlich vier Hürden auf dem Weg bis zur Einführung des GNA aufgeführt. Bis auf eine können sie entkräftet werden:

- **Die Bewilligung des GNA bedingt einen grossen Zeitbedarf. Stimmt nicht!** Der GNA könnte innerhalb weniger Monate eingeführt werden, wenn die Prioritäten gleich gesetzt würden wie bei der Einführung des Südanfluges. Die aufgeführten Argumente des BAZL sind nicht stichhaltig, ja widersprüchlich. Ein Beispiel: Bern moniert, dass Änderungen im Luftraum nur im Frühling stattfinden können. Warum wurde dann der Südanflug im Herbst (30. Oktober 2003) eingeführt?
- **Der GNA ist technisch anspruchsvoll. Ach ja?** Dem widersprechen aktive Piloten und Aviatikspezialisten deutlich und belegen dies mit Fakten. Die P-RNAV-Navigation wird heute bereits in Paris, London und Frankfurt eingesetzt. Unique reicht keine Gesuche ein, die nicht ICAO-konform wären.
- **Die Integration in das Betriebssystem ist schwierig. Von wegen!** Mit der vorhandenen neuen Technologie, wie vorgängig beschrieben, ist eine Integration kein Problem – das haben auch Versuche im Simulator bestätigt. Und auch hier ist anzufügen, dass Unique das Gesuch nicht eingereicht hätte, wenn durch den GNA Schwierigkeiten im Betrieb (z.B. Verspätungen) zu erwarten wären.
- **Der GNA steht einem grossen politischen Widerstand gegenüber. OK.** Diese vierte Hürde besteht tatsächlich, ist aber durch BAZL und UVEK in erster Linie hausgemacht. Es bestehen keine politischen und keine raumplanerischen Gründe, den GNA-Entscheid an den SIL-Prozess zu knüpfen. Südanflüge konnten auch über Nacht eingeführt werden – obwohl über dem betroffenen Gebiet gemäss kantonalem Richtplan keine Flugschneisen vorgesehen waren und sind. Die Nordausrichtung hingegen ist Bestandteil des kantonalen Richtplans.



20 MAL WENIGER BETROFFENE ALS BEIM SÜDANFLUG!

● Ortschaften im Süden
○ Ortschaften GNA

DER GEKRÖPFTE NORDANFLUG STELLT EINE BERECHTIGTE HOFFNUNG DAR. ALLERDINGS:
HOFFNUNG UND NICHT TATSACHE, WEIL EINMAL MEHR DER SCHLÜSSEL ZUM ERFOLG IN BERN LIEGT...

Selbst der Kanton Aargau müsste ein Interesse am GNA haben, wird er doch durch dieses Anflugregime weniger belastet als mit dem im Kanton Aargau beginnenden Umweg für den Südanflug. Gegenüber Deutschland wird ein Grenzabstand von 1,85 km eingehalten, mehr als genug, um sicherzustellen, dass kein Flugzeug in den deutschen Luftraum eindringt.

Der Gemeinderat zeigt Zuversicht

Unsere Zuversicht basiert auf Aussagen von Wissenschaftlern und aktiven Piloten, die mit den modernen Technologien und operationellen Verfahren vertraut sind und diese auch anwenden. Sie basiert weiter auf der Tatsache, dass der gekröpfte Nordanflug auf Zürich in einem modernen Simulator unter verschiedensten Bedingungen erfolgreich getestet wurde. Und sie basiert letztlich auf der Tatsache, dass dieses neue Verfahren weltweit schon mehrfach angewendet wird und – nicht zuletzt aus Lärmschutzgründen – immer mehr Verbreitung findet.

Was der Gemeinderat fordert

Wir fordern eine Einführung des gekröpften Nordanfluges Visual (Stufe 1) mit dem Sommerflugplan 2006 und den GNA / ILS (Stufe 2) spätestens auf den Sommerflugplan 2007. Der gekröpfte Nordanflug kann vor Abschluss des SIL-Prozesses provisorisch eingeführt werden. Im SIL ist als Basis für das neue Betriebskonzept die Nordausrichtung, einschliesslich GNA, festzuschreiben. Um das zu erreichen, muss die Zusammenarbeit mit der Zürcher Regierung intensiviert werden und der Druck auf BAZL und UVEK massiv erhöht werden. Entsprechende Vorstösse wurden in Bern eingereicht, die Zürcher Vertreter in den eidgenössischen Parlamenten sind nicht untätig. Aber auch der Druck auf den Flughafen Zürich muss aufrechterhalten werden, um die Eingabe der Stufe 2 (GNA / ILS) zu beschleunigen. Die Fakten liegen auf dem Tisch.

Wir sind der festen Überzeugung, dass der gekröpfte Nordanflug eine berechtigte Hoffnung darstellt. Hoffnung und nicht Tatsache, weil der Schlüssel zum Erfolg einmal mehr in Bern liegt!

Der Gemeinderat dankt

Der Gemeinderat Zumikon dankt an dieser Stelle den engagierten BürgerInnen aus der Region Zumikon/Forch für ihre grossen Bemühungen rund um den gekröpfte Nordanflug und damit für ihren wertvollen Beitrag im Kampf gegen die illegalen Südanflüge.

CHRONOLOGIE DER EREIGNISSE UND MASSNAHMEN (NOVEMBER 2004 BIS OKTOBER 2005)

DATUM	EREIGNISSE, MASSNAHMEN
7. Oktober 2005	<p>Gemäss der im Auftrag der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich durch die unabhängige Beratungsfirma New Smith Capital Partners, London, durchgeführten Studie verlieren die Unique, die Fluggesellschaften und Skyguide durch die Deutsche Verordnung zum Luftverkehr in den nächsten zehn Jahren über 500 Millionen Franken. New Smith Capital Partners haben folgende fünf Kostenelemente untersucht: die reduzierte Start- und Landekapazität, die Verspätungen, die reduzierte Konkurrenzfähigkeit, die Anpassungen des Flugbetriebs und die Auswirkungen auf die Umwelt.</p> <p>Die Zahlen zeigen, dass die Einschränkungen der Deutschen Verordnung zum Luftverkehr für den Wirtschaftsraum Zürich einschneidende Konsequenzen haben. Die Studie wird deshalb sowohl dem Bund als Grundlage für die Verhandlungen mit Deutschland zugeleitet als auch den Gerichten unterbreitet, die sich mit den Schweizer Klagen gegen die Deutsche Verordnung zum Luftverkehr befassen.</p>
3. Oktober 2005	<p>Die von der Gemeinde Zumikon mitfinanzierte ETH-Studie «Lärmstudie 2000» zeigt eindeutig, dass Fluglärm den Schlaf nachweisbar stört. Der erste Überflug führt zu den stärksten körperlichen Reaktionen. Schlafstörungen können deshalb nicht mit einer Verminderung der Flugbewegungen vermieden werden. Im Weiteren hat sich herausgestellt, dass Landelärm bei gleichem Maximalpegel eine grössere Störwirkung als Startlärm verursacht. Grund: Bei Landungen steigt der Lärmpegel schneller an als bei Starts.</p>
3. September 2005	<p>Der Gemeinderat nimmt mit einer grossen Delegation an der Fluglärm demonstration vom 3. September 2005 in Zürich teil. Zusammen mit rund 5000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern setzt er ein deutliches Zeichen gegen die Missachtung des Rechtsstaates durch die Belärmung der dicht besiedelten Wohngebiete.</p>
26. August 2005	<p>Der Gemeinderat ruft mit speziellem Flugblatt an alle Haushaltungen zur Teilnahme an der Fluglärm demonstration vom 3. September 2005 in Zürich auf.</p>
22. August 2005	<p>Der Gemeinderat spricht sich für die Weiterführung der gemeinsamen Kampagne des Fluglärmforums Süd aus und bewilligt den erforderlichen Kostenanteil für die Gemeinde Zumikon.</p>
4. Juli 2005	<p>Medieninformation über die Minderwertforderungen sowie die politischen Hintergründe durch Gemeindepräsident Martin Kessler sowie Gemeinde- und Kantonsrat Gaston Gueux und Rechtsanwalt Dr. Peter Ettler.</p>



BIS MAI 2005 SIND BEREITS ALLEINE AUS ZUMIKON 63 MILLIONEN FRANKEN
MINDERWERTFORDERUNGEN BEI UNIQUE EINGEGANGEN. UNIQUE VERWEIGERT DIE
BEKANNTGABE DER GESAMTEN FORDERUNGEN!

DATUM

EREIGNISSE, MASSNAHMEN

27. Juni 2005

Im Rahmen seiner Vernehmlassung zur Revision des zürcherischen Verkehrsrichtplanes hat der Gemeinderat zum Flughafen folgende Stellungnahme abgegeben:

Unter Ziffer 4.1 Gesamtverkehrsstrategie sind im Richtplan folgende Festsetzungen zum Flughafen Zürich aufzunehmen:

- Der Flughafen wird mit Nordausrichtung betrieben, das heisst, grundsätzlich erfolgen die Landungen von Norden und die Starts nach Norden oder Westen.
- Der Fluglärm ist zu konzentrieren und das Überfliegen dicht besiedelter Wohngebiete ist zu unterbinden (vergleiche Art. 74 der Bundesverfassung und Art. 11 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz).
- Die Flugverfahren sind soweit technisch und betrieblich möglich lärmarm auszugestalten, beispielsweise durch Festlegung von minimum noise routes, von denen bis 8000 ft nicht abgewichen werden darf, oder durch verstetigten Sinkflug (continuous descent) mit minimalem Schub.
- Neue An- und Abflugverfahren sind so festzulegen, dass eine kleinstmögliche Anzahl vom Fluglärm neu betroffener Personen resultiert (vergleiche Art. 74 der Bundesverfassung und Art. 11 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz).
- Die Vertretung des Kantons Zürich im Verwaltungsrat wirkt darauf hin, dass diese Grundsätze umgesetzt werden.

Zu Ziffer 4.6.1 Flughafen Zürich-Kloten:

- Die kantonalen Zentrumsgebiete südlich des Flughafens sind zu schonen.
- Südanflüge und neue Südabflugverfahren (16 wide left turn, 16 straight und 16 right turn) sind als Dauerlösung nicht erlaubt.

Begründungen:

- In der vorliegenden Teilrevision soll das Kapitel Luftverkehr des Flughafens Zürich-Kloten nach dem Willen des Regierungsrats ausgeklammert werden. Ohne Berücksichtigung des Luftverkehrs bleibt eine Gesamtverkehrskonzeption jedoch unvollständig. Wo eine Richtplananpassung im (Wachstums-)Interesse des Flughafens liegt, wird der Grundsatz in der Vorlage selbst zumindest teilweise durchbrochen (vgl. Ziffer 4.6.2.1).
- Der Regierungsrat und der Kantonsrat haben sich verschiedentlich für die jahrzehntelang bewährte Nordausrichtung des Flughafens ausgesprochen. Als wesentlicher Teil der Verkehrsstrategie ist diese deshalb auf Richtplanstufe festzuschreiben. Auf diese Weise kann auch der Rechtsunsicherheit in der Kantonsbevölkerung begegnet werden.



DER GEMEINDERAT WIRD SIE WEITERHIN AUF DEM LAUFENDEN HALTEN.

DIE ERSTEN DREI ZWISCHENBILANZEN VON SEPTEMBER 2002, SEPTEMBER 2003 UND OKTOBER 2004 KÖNNEN, SOLANGE VORRAT, DURCH DAS SEKRETARIAT GEMEINDERAT (TELEFONNUMMER 044 918 78 40) BEZOGEN WERDEN.

DATUM

EREIGNISSE, MASSNAHMEN

- Der Kanton hat ein übergeordnetes raumplanerisches Interesse, dass die Lärmflut aus der Luft über im Richtplan konform ausgeschiedenen Nutzungszonen eingedämmt wird. Die Verlärmung immer weiterer Gebiete des Kantons ist zu stoppen. Es ist absurd, den Lärm von Hochleistungsstrassen und Eisenbahnen mittels teurer Lärmschutzmassnahmen einzudämmen und dann die Verlärmung der geschützten Gebiete aus der Luft zuzulassen. Daher ist der Fluglärm zu konzentrieren, in wenig besiedelte Gebiete zu verlagern und der Vermeidung von unnötigem Fluglärm höchste Beachtung zuzumessen. Der Bund und das Flugsicherungsunternehmen Skyguide schenken der Lärmvermeidung leider bislang keine Beachtung, wie die Verfügung Luftraumstruktur des BAZL und das von ihm genehmigte vorläufige Betriebsreglement zeigen.
- Gemäss heutigen Erkenntnissen kann das bestehende Pistensystem des Flughafens nicht robust und verspätungsresistent mit der geforderten Nordausrichtung betrieben werden, wenn es mehr als 300 000 bis 320 000 Bewegungen pro Jahr abwickeln muss. Ein massvoller Bewegungsplafond ist daher zurzeit unabdingbarer Bestandteil der an den Zielsetzungen von Art. 3 RPG ausgerichteten kantonalen Raumplanung. Der Plafond hat einen doppelten Nutzen:
 - Er entlastet traditionell mit Fluglärm belastete Gebiete. Mit schallärmeren Flugzeugen nimmt die in dB(A) Leq ausgedrückte Lärmbelastung ab. Dieser Fortschritt würde durch ein weiteres starkes Ansteigen der Bewegungszahlen, welche im geltenden Leq kaum gewichtet werden, wieder ins Gegenteil verkehrt. Der Plafond ist damit Ausdruck der Solidarität mit der am stärksten belasteten Bevölkerung.
 - Er ist Voraussetzung für die Lärmkonzentration und damit für die Beibehaltung fluglärmfreier Gebiete im Kanton Zürich und leistet so einen wichtigen Beitrag an die hohe Lebens- und Standortqualität des Grossraumes Zürich und an dessen wirtschaftliche Entwicklung.

22. Mai 2005

Da Schadenersatzforderungen auch aus politischen Gründen möglichst frühzeitig einzureichen sind, leitete der Gemeinderat in Zusammenarbeit mit der IG Chapf, Zumikon, die entsprechenden rechtlichen Schritte ein. Per 22. Mai 2005 (5 Jahre nach der Kündigung des Luftverkehrsübereinkommens durch Deutschland) hat die Gemeinde Zumikon zusammen mit privaten Liegenschaftsbesitzern in Zumikon bei der Unique Flughafen Zürich AG Minderwertforderungen von **bisher mindestens 63 Mio. Franken** geltend gemacht. Diese Summe setzt sich aus Forderungen von knapp 7 % der klageberechtigten Immobilieneigentümer zusammen. **Die Gesamtforderungen werden sich deshalb vervielfachen.** Die Summe wurde aufgrund der Gebäudeversicherungsschätzung und des Ergebnisses des erstellten Kollektivgutachtens des Hauseigentümerversandes HEV Zürich berechnet. Die Forderung der Politischen Gemeinde Zumikon beträgt allein Fr. 4 927 000.-. Weitere Entschädigungsforderungen sind in Vorbereitung.

AKTUELLE INFORMATIONEN UND DOKUMENTE ZUM THEMA «SÜDANFLUG» KÖNNEN VON UNSERER HOMEPAGE WWW.ZUMIKON.CH (DOSSIER FLUGLÄRM) HERUNTERGELADEN WERDEN.

DATUM

EREIGNISSE, MASSNAHMEN

Gemäss Abklärungen der Rechtsexperten ist – um der Verjährungsproblematik zu entgehen – dringend zu empfehlen, die Anmeldung der Minderwertentschädigungen durch die Grundeigentümer allerspätestens vor dem 17. April 2007 einzureichen (5 Jahre ab Beendigung der öffentlichen Auflage des Betriebsreglementes 3 mit der Wochenendflugsperre und Südanflügen). Als wichtige Massnahme zur Erreichung des angestrebten Ziels wäre es **von grossem Vorteil, wenn möglichst viele Grundeigentümer in naher Zukunft die erforderlichen Anmeldungen von Minderwertentschädigungen einreichen würden**. Damit kann gleichzeitig auch der Gefahr der Verjährung begegnet werden. Entsprechende Formulare können auf unserer Homepage www.zumikon.ch eingesehen und heruntergeladen werden. Informationen sind auch auf der Internetsite der IG Chapf (www.ig-chapf.ch) erhältlich.

5. Mai 2005

Das oberste Verwaltungsgericht Deutschlands ist nicht auf die Klagen von Unique und Swiss gegen die einseitigen deutschen Verordnungen von Oktober 2002 und April 2003 eingetreten. Es wartet ab, bis der Europäische Gerichtshof in Luxemburg über die europarechtlichen Fragen des Fluglärmstreites entscheidet.

April 2005

Mit ausführlichem Schreiben vom April 2005 orientiert der Gemeinderat die Besitzer von Grundeigentum über die Liegenschaftsteuerwerte im Steuerjahr 2004 gemäss den bisherigen Entscheiden des kantonalen Steueramtes. Von Amtes wegen werden lediglich die direkt betroffenen Liegenschaften im Chapf-Gebiet, welche zuvor in der Lageklasse 1 eingereiht waren, um eine Stufe abklassiert.

5. April 2005

Der Gemeinderat erhebt Beschwerde gegen den Entscheid des Bundesamtes für Zivilluftfahrt vom 29. März 2005 über die Genehmigung des vorläufigen Betriebsreglementes für den Flughafen Zürich bei der Rekurskommission INUM. Ebenfalls angefochten werden die Mindesthöhen der neuen Warteräume zwecks Erhöhung des Anflugwinkels bis zum Endanflugpunkt.

22. März 2005

Übernahme der Swiss durch die Lufthansa. Die neue Besitzerin setzt sich gemäss Aussagen von Verantwortlichen in Berlin für ein neues Anflugregime ein.

7. Februar 2005

Erste Sitzung der konsultativen Konferenz Flughafen Zürich. Als Vertreter des Bezirks Meilen nimmt an dieser Sitzung Gemeindepräsident Martin Kessler teil.

29. Januar 2005

Einweihung des Mahnmals Südschneise auf dem Dorfplatz Zumikon. Das Mahnmal bleibt als Zeichen des stillen Protestes gegen die illegalen Südanflüge bis 11. März 2005 auf dem Dorfplatz Zumikon. Im Namen der Zumiker Exekutive hält Gemeinderat und Kantonsrat Gaston Guex eine Ansprache.



WIR KÄMPFEN WEITER! KÄMPFEN SIE MIT.

UNSERE ARGUMENTE GEGEN DIE SÜDANFLÜGE SIND SEIT MAI 2000 DIESELBEN. SIE SIND BIS HEUTE VON KEINER SEITE WIDERSPROCHEN WORDEN. DESHALB SIND WIR ÜBERZEUGT, AUF DEM RICHTIGEN WEG ZU SEIN.

DATUM	EREIGNISSE, MASSNAHMEN
27. Januar 2005	Aussprache der Gemeinden Küsnacht, Männedorf, Meilen, Stäfa, Uetikon am See und Zumikon mit Regierungsrat Dr. Christian Huber über die mangelhafte Anpassung der Lageklassenpläne für die steuerliche Liegenschaftsbewertung in der Anflugschneise. Aufgrund der besonderen Betroffenheit der Gemeinde Zumikon wird eine zweite Aussprache zwischen dem Gemeinderat Zumikon und dem kantonalen Steueramt stattfinden.
23. Januar 2005	Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland protestiert gegen den gekröpften Nordanflug. Nach Ansicht des Bundesverkehrsministeriums in Berlin verstosse die neue Lande- route gegen internationale Verkehrsregeln.
18. Januar 2005	Der Regierungsrat strebt an, die Flugbewegungen über möglichst wenig dicht besiedeltem Gebiet zu bündeln und somit längerfristig auf Südanflüge zu verzichten. Als Ersatz für die Südanflüge soll eine Kombination von Nord- und Ostanflügen geprüft werden.
Ende Dezember 2004	Die Flughafenbetreiberin Unique reicht beim Bundesamt für Zivilluftfahrt das Gesuch für den gekröpften Nordanflug ein.
19. November 2004	Das kantonale Steueramt hat trotz ausführlich begründetem Gesuch der Gemeinde Zumikon nur eine einzige Korrektur des Lageklassenplans für die steuerliche Liegenschaftsbewertung vorgenommen: Die der Lageklasse 1 zugeteilten Grundstücke der unmittelbar betroffenen Gegend am Chapf und Umgebung wurden um eine Lageklasse abklassiert und neu der Lageklasse 2 zugeteilt. Der Gemeinderat akzeptiert diese weder logisch noch konsequente Korrektur nicht und ersucht Herrn Regierungsrat Dr. Christian Huber um eine Aussprache.
11. November 2004	Regierungsrätin Rita Fuhrer kündigt an, dass der bisherige «Runde Tisch» zu einer konsultativen Konferenz umgewandelt und von heute 79 auf noch etwa 30 Personen verkleinert wird. Es ist vorgesehen, dass die Gemeindepräsidentenkonferenz aus allen zwölf Bezirken je zwei politisch legitimierte Vertreter abordnet. Die konsultative Konferenz wird unter anderem einbezogen, um Vorschläge zuhanden des Bundes auszuarbeiten. Die Zürcher Regierung bekräftigt nach wie vor ihren Willen, möglichst wenige Menschen unter den negativen Auswirkungen des Flugverkehrs leiden zu lassen.
9. November 2004	In Bern ist der Startschuss für die Weiterführung des Prozesses zum Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) gefallen. Es besteht die Zielsetzung, bis Ende 2007 für den Flughafen Zürich ein definitives Betriebskonzept zu definieren bzw. zu genehmigen. Gemäss den Ausführungen von Bundesrat Moritz Leuenberger werden alle Betriebsvarianten diskutiert – auch der gekröpfte Nordanflug und die Studie Relief (Nord/Ost-Ausrichtung). ■