

standpunkt

Im Grossraum Zürich wird fast ein Drittel des schweizerischen Bruttoinlandproduktes erwirtschaftet. Die Region beherbergt 40% aller internationalen Headquarters der Schweiz, sie ist der mit Abstand bedeutendste Player im Schweizer Tourismus und weist eine hohe Dichte an international renommierten Bildungs- und Forschungseinrichtungen auf.

Die internationale Ausrichtung des gesamten Wirtschaftsraumes Zürich setzt eine exzellente internationale Verkehrsanbindung und eine hohe Qualität der regionalen Mobilität voraus.

Das Komitee will deshalb einen wirkungsvollen Beitrag zur besseren kontinentalen und interkontinentalen Verkehrsanbindung Zürichs und der Schweiz leisten.

Im Vordergrund stehen

- die Konkurrenzfähigkeit des Schweizer Interkontinental-Flughafens Zürich,
- die Anbindung Zürichs an das europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz,
- die Pflege der Standortqualität und der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Wirtschaftsraum Zürich.

Zürich: Metropolitanraum
mit internationaler Ausrichtung.



Luftfahrt und Flughafenpolitik

Kompetenzabgrenzung Zürich/Bern

Das Zürcher Stimmvolk hat in den vergangenen Jahrzehnten stets – und jeweils mit eindrücklicher Klarheit – Position zugunsten des Flughafens und des Luftverkehrs bezogen. Es hat sämtlichen Ausbauvorhaben zugestimmt und alle Versuche abgelehnt, dem Flughafen und dem Luftverkehr enge Fesseln anzulegen.

Der Bund hat über das Luftfahrtgesetz, das Raumplanungs- und das Umweltschutzgesetz zahlreiche Möglichkeiten, seinen Einfluss gegenüber dieser Infrastruktur und ihrem Home Carrier geltend zu machen.

Es braucht für den Bund oder den Kanton keine zusätzlichen Einflussmöglichkeiten, es braucht die umsichtige Anwendung des Instrumentariums im Interesse des Landes und seiner Volkswirtschaft sowie des Wirtschafts- und Lebensraumes Zürich.

Forderungen

- Der Bund soll im Rahmen seiner Aussen-, Verkehrs- und Wirtschaftspolitik dafür sorgen, dass der Flughafen Zürich gegenüber anderen Flughäfen und die Flughafenregion gegenüber Nachbarregionen nicht diskriminiert wird.
- Der Bund soll *dann* direkt in die Flughafenpolitik eingreifen, wenn aufgrund unvereinbarer regionaler Interessenlagen die Sicherheit des Flugbetriebs, die nachfragegerechte Bereitstellung von Kapazität oder die Erfüllung übergeordneter Vorgaben (z.B. Konzessionserfüllung) in Frage gestellt sind.

Fluglärmstreit mit Deutschland

Die deutschen Durchführungsverordnungen (DVO) führen zu einer massiven Mehrbelastung der Schweizer Bevölkerung. Dies obwohl, was von Experten beider Länder anerkannt wird, auf der deutschen Seite praktisch kein rechtlich relevanter Lärm festzustellen ist.

Die Absichtserklärung der beiden Verkehrsminister vom 27. Januar 2012 steckt einen Rahmen, der für die Verhandlungen massgebend sein soll. Soweit heute beurteilbar, gibt die Schweiz bereits in dieser Absichtserklärung erheblich Terrain preis. Im Zentrum steht das Abrücken von der zwischen Bundeskanzlerin Angela Merkel und Bundesrat Pascal Couchepin getroffenen Vereinbarung, dass eine Lösung des Fluglärmstreits auf der Grundlage des effektiv erduldeten Lärms und nicht der Anzahl Flugbewegungen gefunden werden soll.

Forderungen

Jede Lösung mit Deutschland hat zu berücksichtigen, dass

- die auf die Vereinbarung zwischen Bundeskanzlerin Merkel und Bundesrat Couchepin zurückgehende Lärmanalyse die einzig sinnvolle Diskussionsgrundlage ist.
- der süddeutsche Raum vom Flughafen Zürich stark profitiert und nicht nur auf immer weitergehende Privilegien pochen kann.
- eine flexible Nutzung der Pisten in den Morgenstunden gewährleistet wird.

Zürcher Fluglärm-Index (ZFI)

Die Stimmberechtigten haben sich für die Einführung des ZFI ausgesprochen. Damit wollten sie eine Plafonierung des Luftverkehrs auf eine bestimmte Bewegungszahl und eine noch rigidere Nachtflugsperreordnung abwenden. Dieser Absicht des Souveräns ist Nachachtung zu verschaffen.

Seit der ersten Publikation des ZFI ist deutlich geworden, dass nicht in erster Linie der Luftverkehr, sondern vor allem die Zuwanderung in die Flughafenregion den ZFI nach oben treibt. Das ist ein deutliches Zeichen für die hohe Attraktivität der Flughafenregion nicht nur als Wirtschafts-, sondern besonders auch als Lebensraum.

Der ZFI ist ein Instrument, um das Wechselspiel zwischen der Entwicklung des Luftverkehrs in der Region und der Bevölkerung abzubilden. Der ZFI gibt Hinweise, in welchen Bereichen Optimierungen herbeigeführt werden können.

Forderungen

- Es muss das Prinzip der Koexistenz gelten. Es liegt nicht im Gesamtinteresse des Wirtschafts- und Lebensraums Zürich, wenn der ungebremste Zuzug von Einwohnerinnen und Einwohner zu immer grösseren Einschränkungen im Flugbetrieb führt.
- Liegenschaften, die über eine kontrollierte Lüftung verfügen bzw. lärmsaniert sind, sollen im ZFI nicht mehr abgebildet werden.
- Neuzuzüger in die Region sollen aus der ZFI-Betrachtung ausgeklammert werden. Es ist ein entsprechender Stichtag festzulegen.

Raumplanung

Kantonaler Richtplan/SIL: Abgrenzungslinie

Während der Kantonale Richtplan in der Stadt Zürich (Nr. 1 City-Gebiet) die baulichen Potenziale durch Verdichtung ausschöpfen will, ist für Kloten / Opfikon, Wallisellen etc. lediglich eine «Weiterentwicklung» vorgesehen. Das ist nicht einsichtig, zumal der für das Flughafenumfeld als «besonderes Problem» identifizierte Fluglärm gegenüber dem Stadtlärm vergleichsweise moderat und teilweise einzig in einer Stunde relevant ist. Der Lärm von Trams und Autos in der City ist hingegen sehr intensiv. Die Nachtruhe – beispielsweise entlang von Tramlinien – ist deutlich schlechter geschützt als rund um den Flughafen.

Forderungen

- Die städtisch geprägten Agglomerationsgebiete im Flughafenumfeld sollen, selbst wenn sie innerhalb der Abgrenzungslinie liegen sollten, analog zu City-Lagen und unter besonderen Schallschutzaufgaben verdichtet werden können.
- Es ist darauf hinzuwirken, dass die unverhältnismässigen Einschränkungen der Siedlungsentwicklung durch das Umweltschutzgesetz (USG) bzw. die Lärmschutzverordnung (LSV) für Gebiete, die ausserhalb der Abgrenzungslinie liegen, gemildert werden.

Boomregion Glattal: Wachsen mit und dank dem Flughafen.



Militärflugplatz Dübendorf

In seiner funktionalen Ausprägung als aviatische Einrichtung spielt der Flugplatz Dübendorf eine bedeutsame Rolle für Zürich als Wirtschaftsstandort. Die Infrastruktur ist in dieser Form einzigartig. Der Flugplatz Dübendorf ist insbesondere geeignet, Einrichtungen der General Aviation aufzunehmen und hochqualifizierte Annexbetriebe des Luftverkehrs und der Raumfahrt sowie ganz generell von Hightech-Unternehmen zu beheimaten.

Einerseits erlaubt diese kombinierte Nutzung des Areals auch, im Raum Zürich einen technologisch und für den Arbeitsmarkt sehr interessanten Technologie- und Aviatik-Cluster anzusiedeln bzw. entstehen zu lassen. Mit diesem kombinierten Verwendungszweck schafft der Flugplatz Dübendorf andererseits gewisse Entlastungsmöglichkeiten für den Interkontinental-Flughafen Zürich.

Forderungen

- Es sind die raumplanerischen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass sich am Flugplatz Dübendorf ein Zentrum von hochqualifizierten Annexbetrieben des Luftverkehrs und der Raumfahrt sowie von Unternehmen aus Hightech-Branchen ganz generell entwickeln kann.
- Der Flugplatz Dübendorf ist mit der bestehenden Infrastruktur (Pisten, Rollwege, etc.) für aviatische Zwecke zu bewahren.

Schienen- und Strassenverkehr

Überregionale Mobilität

Mit dem Hauptbahnhof verfügt der Wirtschaftsraum Zürich über eine leistungsfähige, gut und modern ausgebaute Grundinfrastruktur von gesamtschweizerischer Bedeutung. Unge-
nügend ist die Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz.
Prekär ist die Situation auf dem Nationalstrassennetz.

Forderungen

- Die Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz ist prioritär. Der Ausbau der Westumfahrung auf sechs Fahrspuren (Gubrist) ist wie geplant und ohne Zeitverzug zu realisieren. Der Engpass rund um Winterthur ist mittelfristig zu beseitigen.
- Zwischen den Zentren Zürich und Bern/Genf soll auf der Schiene in die Kapazität investiert werden.
- Nebst der Pflege der Schienenverbindungen in Nord-Süd-Richtung ist die bessere Anbindung Zürichs an das Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz in Richtung West-Ost voranzutreiben.
- Der Brüttener-Tunnel soll im FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) in den ersten Ausbauschnitt aufgenommen werden.

Täglicher Verkehrskollaps kostet jährlich
Hunderte von Millionen Franken.



Regionale Mobilität

Im Sinne einer Entlastung des Strassennetzes hat die Glattalbahn im Raum Zürich Nord, Opfikon, Wallisellen bereits Wesentliches bewirkt. Gleichwohl kollabiert der motorisierte Verkehr im mittleren Glattal täglich während mehrerer Stunden. Abhilfe tut Not.

Forderungen

- Die Glattalautobahn und die Nordumfahrung Kloten sind beschleunigt in Angriff zu nehmen und umzusetzen.
- Die Glattalbahn soll möglichst rasch in Richtung Kloten-Zentrum, Bassersdorf verlängert werden. Der Ringschluss Hardwald – Dübendorf ist mittelfristig zu vollenden.
- Der Bahnhof Stadelhofen soll im Rahmen der FABI in die erste Dringlichkeitsstufe aufgenommen werden.



Öffentlicher Verkehr kann viel – aber er
vermag nicht alles. Es braucht mehr
Kapazität auf den Strassen im Glattal.

Folgerungen/Forderungen

Fehlt eine konkurrenzfähige internationale Erreichbarkeit, so verabschiedet sich Zürich aus dem internationalen Wettbewerb der bedeutenden Wirtschaftsstandorte. Dies würde einen schmerzhaften wirtschaftlichen Strukturwandel einleiten, von dem nicht nur Zürich, sondern auch die Schweiz betroffen wäre.

Um die erforderliche **weltweite Destinationenvielfalt** und Bedienungsfrequenz zu gewährleisten, muss der Flughafen Zürich

- als Drehscheibe (Hub) betrieben werden.
- sich baulich und betrieblich nachfragegerecht entwickeln können.
- eine Nachtflugregelung zugestanden erhalten, die marktgerechte Direktverbindungen zwischen den Zeitzonen zulässt.

Um die benötigte **europäische Destinationenvielfalt** und Bedienungsfrequenz zu gewährleisten, muss nebst der erwähnten Luftverkehrsanbindung das Bahnsystem mit dem europäischen Hochleistungs-Eisenbahnsystem besser verknüpft werden.

Um die benötigte **Mobilität im Grossraum Zürich** zu garantieren,

- müssen die Verkehrsgengpässe auf dem Nationalstrassennetz im Raum Zürich und Winterthur mit höchster Dringlichkeit beseitigt werden.
- sollen die regionalen Mittelverteiler gefördert werden.
- soll die Qualität der S-Bahn-Erschliessung mindestens gehalten werden.

Verfasser:

Dr. Thomas O. Koller, Zürich, April 2012
Abdruck, auch auszugsweise, unter Quellenangabe gestattet.

Bildnachweis:

Titelbild: Dr. Thomas O. Koller, Zürich
Luftbild: Flughafen Zürich AG
Staubild: NZZ/Karin Hofer
Bild Glattalbahn: Verkehrsbetriebe Glattal

Das Komitee «Weltoffenes Zürich»:

Vorstand: Martin Naville (Präsident), Heinz Eberhard, Dr. Günter Heuberger, Andreas W. Keller, Dr. Thomas O. Koller. Ehrenpräsident: Benno A. Maechler. Mitglieder: Martin Albers, Paul Arni, Emanuel Berger, Hans-Peter Bolliger, Dr. Gabriele Gabrielli, Mario F. Galli, Hans Hess, Martin Huber, Andrea Kracht, Prof. Dr. Olaf Kübler, Dr. Karin Lenzlinger, Klaus Lichtenstein, Dr. Christoph Lindenmeyer, Armin Meier, Dr. Johannes Milde, Dr. Dieter Neupert, Rudolf O. Schmid, Bruno Sidler, Franz von Reding, Bruno Widmer.

Geschäftsstelle:

Weinbergstrasse 131, Postfach, 8042 Zürich. Tel.: +41 43 299 66 20, Fax: +41 43 299 66 22
E-Mail: kontakt@weltoffenes-zuerich.ch, www.weltoffenes-zuerich.ch

Bankverbindung/Gönnerbeiträge:

Credit Suisse, 8070 Zürich, PC 80-500-4 zugunsten Komitee Weltoffenes Zürich, IBAN: CH44 0483 5048 1883 0100 0