

Flughafen Zürich

Ein guter Nachbar!

„In der Nähe eines Flughafens zu wohnen ist, wie mit einem reichen Mann verheiratet zu sein, der schnarcht.“ *(von unbekannt)*

Das Wichtigste in Kürze

Es lässt sich nicht wegdiskutieren, dass ein Flughafen auch Lasten verursacht. Bei den Immissionen ist der Lärm seit Beginn des Jet-Zeitalters Diskussionspunkt Nummer 1.

Tatsache ist aber auch, dass Zehntausende in die Flughafenregion ziehen. Die Region boomt seit Jahrzehnten. Und sie wächst deutlich schneller als der Rest des Kantons.

Das hat mit zweierlei zu tun:

1. Die Nähe eines interkontinentalen Flughafens bringt breiten Bevölkerungsschichten im Metropolitanraum Zürich-Südbaden (und in der Schweiz) grossen Nutzen. Er ist Arbeitsplatz, Ausgangspunkt für Ferien- und Geschäftsreisen und kraftvoller Wirtschaftsmotor in einem.
2. Der Flughafen und der Home Carrier SWISS bemühen sich seit je und mit grossem Erfolg darum, die Immissionen für die Bevölkerung so gering wie möglich zu halten.

Nutzen-Optik wieder ins Zentrum rücken

Der Flughafen und der Luftverkehr werden in der politischen Debatte sehr oft alleine aus der „Lasten-Optik“ beurteilt. Diese Sichtweise widerspiegelt weder das Verhalten der Bevölkerung, noch wird sie der Bedeutung und dem Nutzen des Luftverkehrs gerecht.



Flughafen Zürich: Perspektivenwechsel gefordert (Bild: Th. Koller).

Die „Nutzen-Optik“ muss wieder stärker ins Zentrum der Debatte gerückt werden. Es gilt, die Entwicklungsfähigkeit des Flughafens Zürich und der SWISS zu sichern. Im Zentrum stehen die Erhöhung der Kapazität in den Verkehrsspitzen und die Stärkung eines robusten Flugbetriebs unter allen Bedingungen.

Diese Forderungen haben mit „grenzenlosem“ Wachstum rein gar nichts, mit Verantwortung für das wirtschaftliche Wohlergehen einer Region, ja einer ganzen Volkswirtschaft, aber sehr viel zu tun.



Wirtschaftliche Attraktion und Lebensqualität

Flughafen und Multinational Companies bilden das „Kraftwerk Zürich“

280 Unternehmen am Flughafen Zürich beschäftigen gesamthaft 25'000 Menschen. Damit ist der Flughafen Zürich einer der grössten Arbeitsstandorte der Schweiz. Er bietet ein riesiges Berufsspektrum. Die Firmen am Flughafen und in der näheren Region erzeugen direkt und indirekt einen wirtschaftlichen Effekt von 6 Milliarden Franken¹.

Die durch das Interkontinentalnetz der SWISS sichergestellte Nähe zu den globalen Märkten zieht zahlreiche hoch wertschöpfende Unternehmen an. Der Metropolitanraum Zürich hat sich deshalb zu einem Headquarter- und Unternehmensstandort von internationalem Rang entwickelt. Er bietet Arbeit für zig-Tausende von Menschen.



Zürich: Ein Headquarterstandort von Weltgeltung (Bilder: Th. Koller).

Welche wirtschaftliche Kraft dabei der Flughafen entwickelt, belegt besonders anschaulich die Tatsache, dass das durchschnittliche Haushaltseinkommen in der Flughafenregion (Glattal und Zürcher Unterland) in den vergangenen Jahren höher war als in der Stadt Zürich und höher als im Kanton Zürich².

Die milliardenhohen Lohnsummen fallen aber beileibe nicht nur in der Schweiz an. Auch die nahen baden-württembergischen Landkreise profitieren stark. In den Raum Zürich pendeln täglich 22'000 bis 27'000 Südbadener³. Die Lohntransfers in den südbadischen Raum belaufen sich auf jährlich 1.2 Milliarden Franken.

Hohe Lebensqualität – starkes Bevölkerungswachstum⁴

In der Region Glattal leben rund 150'000 Menschen. Unter den 110 Schweizer Wirtschaftsregionen erreicht das Glattal damit den 4. Rang. Das Zürcher Unterland und das Glattal sind die beiden am schnellsten wachsenden Regionen in der Schweiz. Zwischen 2000 und 2010 hat die ständige Wohnbevölkerung um rund 20% zugenommen.



Siedlung Konradhof, Richti-Areal Wallisellen (Bild: Allreal).

Nebst exzellenter Verkehrserschliessung führen eine hervorragende Infrastruktur für Einkauf und Freizeit sowie zahlreiche Naherholungsgebiete zu einer ausgesprochen hohen Lebensqualität, auch und besonders für Familien. Es erstaunt deshalb nicht, dass die am stärksten wachsende Bevölkerungsschicht zur Altersklasse der 25- bis 45-Jährigen gehört.

Die Flughafenregion ist jung und mittelständisch. Die Bautätigkeit ist enorm und schlägt sich nicht nur in der starken Zunahme von Mietwohnungen nieder. Auch die Nachfrage nach Wohneigentum ist rege.

Investitionen in ein gutes Nebeneinander

Enorme Bemühungen zur Lärmreduktion

Trotz der markanten Zunahme der Bevölkerung in der Region hat die Zahl der von Lärm deutlich belästigten Menschen im Zeitraum zwischen 2010 und 2011 um knapp 6'000 abgenommen. Ausschlaggebend waren der Einsatz lärmärmerer Flugzeuge, die schärfere Nachtflugsperrordnung und die konsequente Auslastung der Flüge⁵. Die hohe Auslastung der Flugzeuge und die Anschaffung von grösserem Fluggerät führten zu einer Abnahme der Flugbewegungen, obwohl die Transportleistung deutlich zunahm⁶.

Milliardeninvestitionen der SWISS werden in den kommenden Jahren für weitere Lärmreduktionen sorgen. So wurden bei Bombardier insgesamt 30 Flugzeuge des Typs CSeries bestellt; davon werden künftig 20 anstelle der Avro – im Volksmund „Jumbolino“ – auf dem Europa-Streckennetz der SWISS eingesetzt.



Die CSeries feierte ihren Erstflug am 17. September 2013 (Bild: Bombardier).



Die Avro wird ersetzt (Bild: Th. Koller).

Die CSeries von Bombardier setzt neue Massstäbe im Bereich Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit. Der Treibstoffverbrauch wird gegenüber der Avro-Flotte um bis zu einem Viertel gesenkt. Das neue Flugzeug ist für das Hörempfinden halb so laut wie sein Vorgänger⁷.

Mit dem „Programm 2010 – Schallschutz Flughafen Zürich“ investiert der Flughafen rund 240 Millionen Franken in passive Schallschutzmassnahmen. Tausende von Liegenschaften in der Flughafenregion haben bereits Schallschutzfenster erhalten. Der Kanton Zürich ergänzt diese Massnahmen im Rahmen seines Förderprogramms „Wohnqualität Flughafenregion“.

Die Lärmbekämpfung an der Quelle und die Schallschutzmassnahmen an Liegenschaften helfen, die Zahl der Lärmbetroffenen weiter zu senken.

Enges Korsett

Scharfe betriebliche Einschränkungen

Von allen europäischen Flughäfen mit interkontinentalen Direktverbindungen hat der Flughafen Zürich das mit Abstand strengste Nachtflugverbot. Es ist mittlerweile derart einschränkend, dass die Betreiberin des Hubs in Zürich, die SWISS, ernsthafte Schwierigkeiten hat, ihr interkontinentales Flugnetz konkurrenzfähig zu betreiben.



Zwischen 23:30 und 06:00 Uhr gilt in Zürich das generelle Nachtflugverbot (Bild: Flughafen Zürich AG).

Aber auch die für die Geschäftswelt besonders wichtigen Tagesrandverbindungen aus den europäischen Wirtschaftsmetropolen geraten wegen des Nachtflugverbotes unter Druck. Dies betrifft wegen der Zeitverschiebung vor allem den Finanzplatz London.

Sperrzeiten im Vergleich⁸:

Flughafen	Max. Bewegungen pro Stunde	Uneingeschränkte Betriebszeiten	Generelles Nachtflugverbot
Amsterdam	108	06:00–23:00	nein ¹
Paris Charles de Gaulle	97	06:00–23:15	nein ¹
Kopenhagen	83	06:00–23:00	nein ¹
München	82	06:00–22:00	nein, Lärmquota
London Heathrow	81	07:00–23:00	nein, Lärmquota
Frankfurt	81	05:00–23:00	23:00–05:00
Madrid	78	07:00–23:00	nein ¹
Mailand	70	06:30–23:30	nein ¹
Brüssel	68	24h	nein ¹
Zürich	68	06:00–23:00	23:30–06:00
Wien	68	05:00–21:30	nein ¹

¹ Mögliche Restriktionen der Anzahl Flugbewegungen

Achillesferse Stundenkapazität

Die Kapazität des Flughafens Zürich ist aufgrund des Pistensystems auf rund 350'000 Bewegungen pro Jahr beschränkt. Diese begrenzte Gesamtkapazität ist für die Leistungsfähigkeit des Flughafens jedoch nicht allein ausschlaggebend.



Die Stundenkapazität in den Tagesspitzen macht der SWISS zu schaffen (Bild: Th. Koller).

Viel mehr zu schaffen macht die vergleichsweise geringe maximale Stundenkapazität während der Verkehrsspitzen. Sie beeinträchtigt die Entwicklungsfähigkeit des interkontinentalen Netzwerks der SWISS und schwächt damit die internationale Erreichbarkeit Zürichs und der Schweiz.

Fazit

Die gute internationale Erreichbarkeit macht den Metropolitanraum Zürich-Südbaden zu einem wirtschaftlichen „Kraftwerk“. Dieses schafft Zehntausende von Jobs und begründet damit Hunderttausende von Existenzen in der Schweiz und im nahen Südbaden.

Der Flughafen Zürich und die Luftverkehrsgesellschaft SWISS stellen diese internationale Erreichbarkeit sicher. Sie verfolgen dabei eine Politik der guten Nachbarschaft und investieren Milliarden, um die Immissionen des Luftverkehrs so gering wie möglich zu halten.

Forderungen

Regionen, die an den Vorteilen partizipieren, die der Flughafen und die internationale Wirtschaftsregion Zürich-Südbaden bieten, sollen ihren Teil der Lasten des Luftverkehrs tragen.

Regierungen und Gesetzgeber sind aufgefordert, Rahmenbedingungen zu schaffen, damit der Flughafen und die SWISS auch auf lange Sicht ein nachfragegerechtes Angebot für Geschäftsreisende und Touristen bereitstellen können. Das Nachtflugverbot darf keinesfalls weiter verschärft werden. Die Rahmenbedingungen, besonders die Kapazität in den Verkehrsspitzen, sind zu verbessern.

Luftverkehrsgesellschaften und Flughäfen sollen ihre Politik der guten Nachbarschaft konsequent fortführen. Soweit mit dem Auftrag der interkontinentalen Verkehrsanbindung der Schweiz vereinbar und für die Luftfahrt wirtschaftlich verkräftbar, sind die Verbesserungsmöglichkeiten auf technischer und betrieblicher Ebene voll auszuschöpfen.

Fakten

- Am Flughafen Zürich arbeiten 25'000 Menschen bei 280 Unternehmen.
- Der Flughafen Zürich erzeugt 6 Milliarden Franken Wertschöpfung.
- Das Zürcher Unterland und das Glattal sind trotz oder gerade wegen der Flughafen-nähe die beiden am schnellsten wachsenden Regionen in der Schweiz.
- Aus dem Wirtschaftstraum Zürich werden jährlich 1.2 Milliarden Franken Löhne in den südbadischen Raum transferiert.
- Aus Südbaden gelangen täglich rund 27'000 Pendler in den Grossraum Zürich.
- Trotz der markanten Bevölkerungszunahme hat die Zahl der von Fluglärm belästigten Menschen in den letzten zehn Jahren deutlich abgenommen.
- Die Zahl der Flugbewegungen hat seit 2000 um 55'000 (!) Bewegungen abgenommen. Im gleichen Zeitraum hat die Zahl der transportierten Passagiere von 22.7 auf 24.8 Millionen zugenommen.
- Die in den An- und Abflugachsen des Flughafens belärmte Fläche (Taglärm, 60dB) hat in den vergangenen drei Jahrzehnten um zwei Drittel abgenommen. Die lärmfreie Zeit (Nachtflugverbot) wurde von 4½ Stunden auf 6½ Stunden ausgedehnt.

Verfasser:

Dr. Thomas O. Koller, Zürich, Oktober 2013.
Abdruck, auch auszugsweise, unter Quellenangabe gestattet.

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 Ami, Emanuel Berger, Hans-Peter Bolliger, Dr. Gabriele Gabrielli, Mario F. Galli, Hans Hess, Andreas Koopmann, Andrea Kracht, Dr. Karin Lenzlinger, Klaus Lichtenstein, Dr. Christoph Lindenmeyer, Armin Meier, Dr. Johannes Milde, Dr. Dieter Neupert, Yves Robert-Charrue, 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
kontakt@weltoffenes-zuerich.ch

www.weltoffenes-zuerich.ch

www.facebook.com/WeltoffenesZuerich

Bankverbindung/Gönnerbeiträge:

IBAN: CH44 0483 5048 1883 0100 0

MWST-Nr.:

CHE-159.146.486 MWST

Grundlagen

¹ Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich. Infrac/BAK Basel. Zürich/Basel, 2013.

² Der Wirtschaftsraum Zürich auf einen Blick. p. 5. CS Economic Research. Zürich, 2011.

³ Die Bedeutung des Metropolitanraums Zürich für Südbaden. UniSG. St. Gallen, 2013.

⁴ Der Wirtschaftsraum Zürich auf einen Blick. p. 4. CS Economic Research. Zürich, 2011.

⁵ Der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) im Jahr 2011. Zürich, November 2012.

⁶ Flughafen Zürich AG. Statistikbericht. Zürich Flughafen, 2012.

⁷ Nach einer Medienmitteilung der SWISS vom 17. September 2013.

⁸ <http://www.flughafen-zuerich.ch/desktopdefault.aspx/tabid-521/>; am 2. Oktober 2013.