



positionen



Bild: thoko

Ausgangslage

Der Grossraum Zürich umfasst (grob gesagt) das Gebiet, das mit der Zürcher S-Bahn erreichbar ist. Hier werden von rund einem Viertel der erwerbstätigen Bevölkerung der Schweiz etwa 30% des schweizerischen Bruttoinlandproduktes erwirtschaftet. Die Region beherbergt praktisch jedes zweite internationale Headquarter in der Schweiz und ist der mit Abstand bedeutendste Player im Schweizer Tourismus. Der Grossraum Zürich weist eine hohe Dichte an international renommierten und global vernetzten Kultur-, Bildungs- und Forschungseinrichtungen auf.

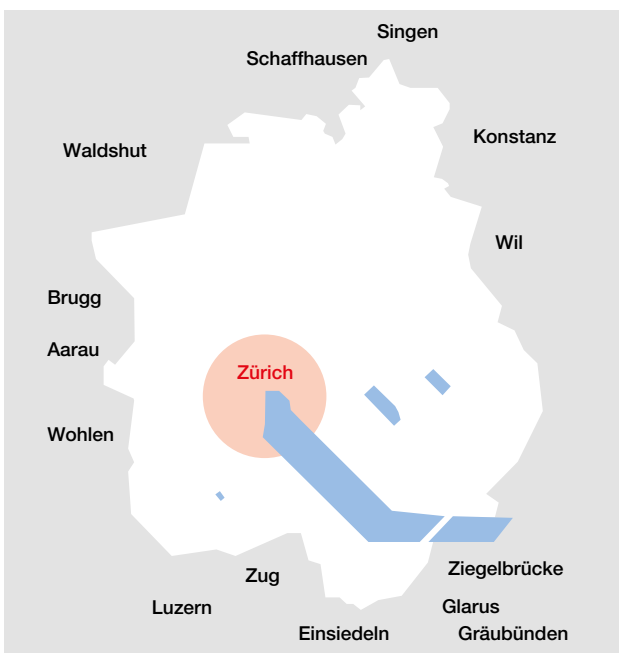
Die internationale Ausrichtung Zürichs setzt eine exzellente internationale Verkehrsanbindung und eine hohe Qualität der regionalen Mobilität voraus.

Der Grossraum Zürich umfasst jedoch nicht nur Gebiete auf Schweizer Territorium, sondern reicht als eng vernetzter Wirtschaftsraum weit nach Südbaden hinein. Viele dort ansässige Unternehmen haben wirtschaftliche Beziehungen in die Schweiz. 27'000 Süddeutsche pendeln täglich in Richtung Zürich. Der Flughafen Zürich ist für Südbaden der nächstgelegene Interkontinentalhub, für den Landkreis Waldshut ist er der nächstgelegene Flughafen überhaupt.

Fehlt eine konkurrenzfähige internationale Erreichbarkeit, so verabschieden sich Zürich und weite Teile Südbadens aus dem internationalen Wettbewerb der bedeutenden Wirtschaftsstandorte. Dies würde einen schmerzhaften wirtschaftlichen Strukturwandel einleiten, von dem nicht nur Zürich, sondern auch die Schweiz und das angrenzende Ausland betroffen wären.

Das Komitee leistet einen wirkungsvollen Beitrag zur optimalen kontinentalen und interkontinentalen Verkehrsanbindung des Grossraums Zürich und der Schweiz.

- Im Vordergrund stehen
- die Stärkung der Konkurrenzfähigkeit des Interkontinental-Flughafens Zürich.
 - die optimale Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz.
 - die Pflege der Standortqualität und der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Wirtschaftsraum Zürich.



Komitee „Weltoffenes Zürich“, eigene Darstellung, 2015

Flughafen/Luftverkehr

Sicherung einer nachfragegerechten Entwicklung

Der Flughafen Zürich kämpft mit Kapazitätsproblemen. Dabei geht es weniger um die Zahl der Flugbewegungen pro Jahr. Entscheidend sind die Systemkapazität während der Umsteigephasen, den sogenannten „Wellen“, und die Betriebszeiten. Der Luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrates (2004) stipuliert eine „nachfragegerechte“ Bereitstellung von Kapazität. Diese Anforderung ist ohne betriebliche und infrastrukturelle Massnahmen mittelfristig nicht mehr erfüllt.

■ Forderungen

- Am Erfordernis, dass sich der Flughafen Zürich nachfrageorientiert weiterentwickeln können soll, ist in jedem Falle festzuhalten. Der Bund erteilt dem Flughafen Zürich einen entsprechenden Leistungsauftrag.
- Der Flughafen Zürich muss als konkurrenzfähiger interkontinentaler Hub betrieben werden können. Das strenge Nachtflugverbot gefährdet diese Funktion latent. Es darf keinesfalls verschärft werden.
- Um in Zürich ein dichtes Europa- und Interkontinentalnetz betreiben zu können, sind effizienzorientierte Infrastrukturmassnahmen nötig (Schnellabrollwege, Umfahrung Pistenschwelle 28 u.a.m.). Sie sollen rasch umgesetzt werden.
- Um Handlungsspielräume für die Befriedigung der Nachfrage kommender Generationen offenzuhalten, ist der Gedanke einer Parallelpiste wieder aufzunehmen und im Sinne der raumplanerischen Vorsorge zu sichern.



Bild: thoko

Flughafen hat Kapazitätsgrenze bald erreicht.

Spielraum für die Verbesserung der Pisteninfrastruktur

Der Kantonsrat hat es im März 2014 abgelehnt, raumplanerische Vorsorge für mögliche Verlängerungen der Pisten 32 und 28 zu treffen. Dieser Entscheid schränkt – erstens – die Entwicklung unseres „Tors zur Welt“ massiv ein, ohne dass das Zürcher Volk dazu etwas zu sagen hätte. Der Entscheid steht – zweitens – im Widerspruch zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt des Bundes (SIL), Objektblatt Flughafen Zürich, in dem die Pistenverlängerungen eingetragen sind.

Unter Mitwirkung des Komitees ist im März 2015 die kantonale Volksinitiative „Pistenveränderungen vors Volk!“ eingereicht worden. Sie will das Flughafengesetz anpassen. Es war im Zuge der Verselbständigung des Flughafens Zürich geschaffen worden und soll die demokratische Mitsprache in wichtigen Flughafenfragen sichern. Das Flughafengesetz soll so angepasst werden, dass die direkte Mitsprache des Volkes nicht nur dann zum Zuge kommt, wenn der Kantonsrat einem Infrastrukturvorhaben zustimmt, sondern auch dann, wenn er ein solches Vorhaben ablehnt.

■ Forderungen

- Der Regierungsrat und das Parlament des Kantons Zürich sind aufgefordert, die Volksinitiative rasch zu behandeln, sodass sich das Volk bald zur Initiativeforderung äussern kann.
- Die zuständigen Behörden des Bundes sind aufgefordert, im Interesse der langfristigen Sicherung der interkontinentalen Verkehrsanbindung der Schweiz an der raumplanerischen Sicherung der Pistenverlängerungen festzuhalten.



Bild: FZAG

Pistenveränderungen raumplanerisch sichern.

Mitbestimmung der betroffenen Bevölkerung – Kompetenzabgrenzung Zürich/Bern

Bis heute hat das Zürcher Volk die Flughafenentwicklung stets wohlwollend begleitet und sich in zahlreichen Volksabstimmungen immer wieder von neuem zugunsten des Flughafens und des Luftverkehrs geäußert. Es gibt keine Anzeichen dafür, dass sich diese positive Grundhaltung abschwächt.

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.

■ Forderungen

- Regierungsrat und Parlament des Kantons Zürich sind aufgefordert, dem Mitbestimmungsbedürfnis der Bevölkerung in wichtigen Flughafenfragen Rechnung zu tragen und die Volksinitiative „Pistenveränderungen vors Volk!“ zu unterstützen.
- Der Bund sichert die Entwicklungsmöglichkeit des Interkontinentalflughafens Zürich und setzt die dazu nötige raumplanerische Vorsorge im Rahmen des Sachplans Infrastruktur des Luftverkehrs durch. Soweit der Bund für die Verfahren zuständig ist, sind sie zu vereinfachen und zu straffen.
- Der Bund greift nur dann direkt in die Zürcher Flughafenpolitik ein, wenn aufgrund unvereinbarer regionaler Interessenlagen die Sicherheit des Flugbetriebs, die nachfragegerechte Bereitstellung von Kapazität oder die Erfüllung übergeordneter Vorgaben (z.B. Konzessionserfüllung; raumplanerische Festlegungen des Bundes) in Frage gestellt sind.



Bild: Medienstelle Bundeshaus

Subsidiäre Rolle des Bundes.

Fluglärmstreit mit Deutschland

Die Schweiz hat mit der Ratifizierung des Staatsvertrages über die An- und Abflüge am Flughafen Zürich Hand für eine Lösung des seit Jahrzehnten schwelenden Fluglärmstreits mit Deutschland geboten. Die Lasten, welche die Schweiz gestützt auf diesen Vertrag tragen muss, sind sehr hoch. Der Ball liegt nun bei Deutschland.

■ Forderung

- Der Bund sorgt im Rahmen seiner Aussen-, Verkehrs- und Wirtschaftspolitik dafür, dass der Flughafen Zürich gegenüber anderen Flughäfen und die Flughafenregion gegenüber Nachbarregionen nicht diskriminiert werden.

Zürcher Fluglärm-Index (ZFI)

Die Bevölkerungsentwicklung ist ein klares Zeichen für die hohe Attraktivität der Flughafenregion nicht nur als Wirtschafts-, sondern besonders auch als Lebensraum.

Der ZFI zeigt, dass nicht primär der Luftverkehr, sondern vor allem die Bevölkerungsentwicklung die Zahl der durch Fluglärm belästigten Personen nach oben treibt. 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.

■ Forderung

- Es muss das Prinzip der Koexistenz gelten. Investitionen in lärmarmes Fluggerät, baulichen Lärmschutz und betriebliche Optimierungsmassnahmen müssen honoriert und dürfen nicht durch immer stärkere Einschränkungen bestraft werden.



Bild: Bombardier

Modernes Fluggerät – deutliche Lärmreduktion.

Flugplatz Dübendorf

Der Bundesrat hat im Herbst 2014 beschlossen, dass der Flugplatz Dübendorf eine aviatische Einrichtung ist und auch bleibt. Gleichzeitig ist er bereit, einen Teil des Areals im Baurecht an den Kanton Zürich abzutreten, damit sich hier ein Standort des Swiss Innovation Park entwickeln kann.

Diese Konstellation ist einzigartig. Der Swiss Innovation Park wird aviatisch direkt erschlossen und in dessen Umfeld kann ein interessanter Technologie- und Aviatik-Cluster entstehen.

■ Forderungen

- Die Verbindung des für den Wirtschaftsstandort Zürich strategisch bedeutsamen Swiss Innovation Park mit der zivilaviatischen Nutzung der bestehenden Piste ist eine einmalige Chance. Sie ist aktiv wahrzunehmen.
- Der Flugplatz Dübendorf ist mit geeigneter und gut unterhaltener Infrastruktur (Pisten, Rollwege etc.) für aviatische Zwecke langfristig zu bewahren.
- Der Bund ist aufgefordert, die für den zivilaviatischen Betrieb nötigen Voraussetzungen (SIL-Prozess) rasch zu schaffen.

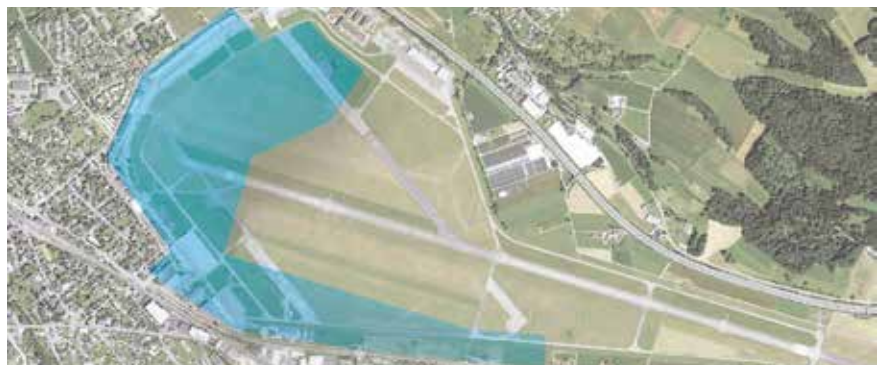


Bild: zVg VD ZH

Innovationspark mit eigener Piste: Einmalige Chance.

Strassen- und Schienenverkehr

Überregionale Mobilität

Strassenverkehr

Die Situation auf dem Nationalstrassennetz im Raum Zürich-Nord/Winterthur ist prekär. Die Beseitigung der Engpässe ist dringlich und zentral.

■ Forderungen

- Erste Priorität: Ausbau der Nordumfahrung auf sechs Fahrspuren (Gubrist).
- Zweite Priorität: Ausbau A1 vom Anschluss Töss bis Baltenswil auf acht Spuren, und vom Anschluss Brüttisellen bis Anschluss Neuguet auf sechs Spuren. Ausbau Flughafenautobahn von der Verzweigung Zürich-Nord bis Anschluss Flughafen auf sechs Spuren.



Bild: thoko

Nordumfahrung: Flaschenhals beseitigen.

Schieneverkehr

Mit dem Hauptbahnhof und der S-Bahn verfügt der Wirtschaftsraum Zürich über eine leistungsfähige, gut ausgebaute Grundinfrastruktur von gesamtschweizerischer Bedeutung. Sie muss weiter gestärkt werden. Dies betrifft vor allem die Verbindung Zürich – Winterthur und den Verkehr Richtung Zürcher Oberland.

■ Forderung

- Die Realisierung des Brüttner-Tunnels und die Erweiterung des Bahnhofs Stadelhofen um ein viertes Geleis sind vordringlich. Die erforderlichen Mittel sind im Bahninfrastrukturfonds (BIF) bereitzustellen.

Regionale Mobilität

Strassenverkehr

Der motorisierte Verkehr im mittleren Glattal kollabiert täglich während mehrerer Stunden. Abhilfe tut dringend Not.

■ Forderung

- Die Glattalautobahn ist als unterirdische Verbindung zwischen der A1 bei Baltenswil und der Verzweigung Zürich-Nord beschleunigt in Angriff zu nehmen und zu realisieren.

Schieneverkehr

Im Sinne einer Entlastung des Strassennetzes hat die Glattalbahn im Raum Zürich Nord, Opfikon, Wallisellen bereits Wesentliches bewirkt. Eine weitere Stärkung dieses Mittelverteilers ist nötig.

■ Forderungen

- Die Glattalbahn soll möglichst bald in Richtung Kloten-Zentrum, Bassersdorf verlängert werden.
- Der Ringschluss Hardwald – Dübendorf ist mittelfristig zu vollenden.

Zusammenfassung

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 neben der erwähnten Luftverkehrsanbindung das Bahnsystem mit dem europäischen Hochleistungs-Eisenbahnsystem besser verknüpft werden.

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

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

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, Emanuel Berger, Hans-Peter Bolliger, Dr. Christoph Brunner, Christof Domeisen, 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.

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