

komitee
weltoffenes zürich

standpunkt



Unsere Bestseller auf Facebook

Facebook ist unter allen Social Media-Plattformen ohne Zweifel die bedeutendste. Zugleich wird Facebook als Instrument der Informationsvermittlung und der politischen Meinungsbildung unterschätzt. Einer der Gründe dafür ist wohl das Vorurteil, dass die Facebook-Nutzer vorab in der Altersgruppe der „Teens“ zu suchen sind. Das ist ein Irrtum. Das Durchschnittsalter der Facebook-Nutzerinnen und Nutzer liegt in den westlichen Industrieländern bei 35 Jahren. Es sind alle sozialen Schichten vertreten.

Diese Zielgruppen sind für die politische Meinungsbildung relevant. Deshalb bewegt sich das Komitee „Weltoffenes Zürich“ seit einigen Jahren auch auf diesem Parkett. Wir bespielen den Kommunikationskanal „Facebook“ als bedeutende Ergänzung unserer Informations- und Überzeugungsarbeit zugunsten des Flughafens Zürich und des Luftverkehrs in der Schweiz.

Mit diesem „Standpunkt“ vermitteln wir einen Einblick in diese Arbeit und hoffen natürlich, weitere Interessierte zu gewinnen, die uns auf Facebook folgen und unsere Posts mit ihren Freunden teilen. Wir freuen uns, Sie auf Facebook begrüßen zu dürfen!



www.facebook.com/WeltoffenesZuerich oder scannen Sie den QR-Code mit einer geeigneten App auf Ihrem Mobile Phone!

f Ausgesuchte Beiträge Januar bis Juni 2016

Geordnet nach organischer Reichweite (ohne Unterstützung durch Werbegeld)



4. Mai 2016

Kranich-Tochter braucht ein warmes Nest!

Die Marktbedingungen für die Swiss sind garstig geworden. Das zeigt der Quartalsbericht des Unternehmens. Frankenstärke und stotternder Heimmarkt machen dem Home Carrier in Zürich zu schaffen. Wenn dann noch Sand im Getriebe ist, weil das Betriebskonzept mehr nach politischen als nach aviatischen Regeln „funktioniert“, dann wird die Situation heikel.

Die Rahmenbedingungen für den Flugbetrieb in Zürich müssen dringend verbessert werden. Es braucht mehr Spitzenkapazität über Mittag. Das entlastet zugleich die Nacht, weil sich weniger Rotationsverspätungen aufbauen, die nach 23 Uhr abgebaut werden müssen.



8. Februar 2016

Es soll sich im November niemand wundern ...

... oder echauffieren, wenn der Zürcher Fluglärmindex (ZFI) auch 2016 zulegen sollte. Einmal mehr wird es aber kaum am Flugverkehr, sondern an der Zunahme der Bevölkerung liegen. Dazu braucht es keine hellseherischen Fähigkeiten. Das Statistische Amt hat die Fakten: Die Bevölkerung im Glattal hat bis Ende 2015 um rund 3'400 Personen zugenommen. Im Furttal lag die Zunahme bei knapp 900 und im Unterland bei etwas mehr als 1'500. Der Netto-Zuwachs in der Flughafenregion im vergangenen Jahr belief sich also auf rund 5'800 Personen. Bezüglich Wachstumsdynamik lag das Unterland mit 1.4% im kantonalen Mittel, das Glattal (2.1%) und das Furttal (2.6%) lagen deutlich darüber. Die Gemeinde, die prozentual am stärksten gewachsen ist, liegt exakt unter dem Anflug von Norden: Weiach (+20%). Die Flughafen-Gemeinde, die absolut den grössten Zuwachs verzeichnete, war Opfikon (+1'400 Einwohner).



4. März 2016

„Erbenszählen“ für die Galerie

Grüne Zürcher Kantonsräte hatten verlangt, dass die Verkehrsprognosen für den Flughafen Zürich „genauer“ werden. Damit könnte man – so wohl das Kalkül – politisch besser in die Kerbe hauen, wenn sich die Vorhersage nicht bewahrheitet. Diese Anfrage hätten sie sich sparen können. Denn Flugbewegungen sind kein Ziel an sich! Die Fluggesellschaften müssen Transportkapazität in wichtige Märkte und Destinationen nachfragegerecht anbieten. Das geht auch ohne „Bolzen“ von Flugbewegungen, was die Entwicklung seit 2000 belegt: Drei Millionen Passagiere mehr, 50'000 Flugbewegungen weniger! Das Problem liegt also nicht bei der Gesamtkapazität, sondern im Engpass über die Mittagsspitze. Hier müssen mehr Flüge pro Stunde abgewickelt werden können. Das ist eine betriebliche Notwendigkeit und es hilft, die Nachtstunden zu entlasten.

Knapp 40% der Besucher unserer Facebook-Seite sind Frauen, 60% sind Männer. Fast alle sind deutschsprachig. Unsere treuesten Nutzer sind zwischen 25 und 54 Jahren alt und männlich. Bei den Nutzerinnen ist die Treue weniger ausgeprägt. Dafür erreichen wir pro „Post“ immer wieder neue Personen. Die meisten Besucherinnen und Besucher stammen aus der Schweiz, rund jede/jeder vierte aus dem Kanton Zürich, davon viele aus der Flughafenregion und Winterthur. Die stärkste Nutzergruppe ausserhalb Zürichs ist im Kanton Bern lokalisiert.

(Beobachtungszeitraum: 9. Mai bis 6. Juni 2016)



11. März 2016

Flughafen – eine Gans, die goldene Eier legt

Über 70 Millionen Franken schüttet die Flughafen Zürich AG 2016 als Dividende an Kanton und Stadt Zürich aus. Zudem bezahlen die Unternehmung auf ihrem Gewinn und die privaten Aktionäre auf den Dividendenerträgen Steuern. Der Flughafen hat 2015 rund 200 Millionen Franken in Neubauten sowie in die Aufwertung und den Unterhalt seiner Liegenschaften investiert. 2015 flossen also rund 1 Million Franken pro Arbeitstag ins Bauhaupt- und -neben-gewerbe. Dort entstehen steuerbare Unternehmensgewinne und steuerbare Löhne der Mitarbeitenden. Nicht zu vergessen bezahlte der Flughafen Lohn an seine eigenen 1'600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Auch hier fallen Steuern an. Soll noch einer sagen, der Flughafen sei für die öffentliche Hand eine Last ...



9. Juni 2016

Bald ist „Ende der Fahnenstange“

66 Bewegungen pro Stunde kann der Flughafen Zürich maximal abwickeln – theoretisch. Wegen der deutschen Einschränkungen sind es – verteilt auf den Tag – tatsächlich nur 57 pro Stunde. Deshalb läuft der Flughafen in den Tagesspitzen seit Jahren an der Kapazitätsgrenze. Die rasch wachsende Nachfrage nach Flügen wurde nur dank hoher Auslastung der Flugzeuge einigermaßen abgedeckt. Die Investition der Swiss in grösseres Fluggerät (B-777 und C-Series) schafft vielleicht noch einmal etwas Luft. Optimierungsfähig wären auch die An- und Abflugwege, wenn denn die Politik wollte. Doch irgendwann ist auch dieses Potenzial ausgereizt. Studien sagen, das sei bereits 2030. Dann braucht es mehr Kapazität bei der Infrastruktur, oder viele Passagiere bleiben am Boden. Wenn man weiss, dass Infrastrukturvorhaben am Flughafen Zürich von der Planung bis zur Inbetriebnahme zehn und mehr Jahre in Anspruch nehmen, ist heute schon „Matthäus am Letzten“.



19. Mai 2016

Viel Lärm um nichts

Wer sich die Mühe macht, die Ausführungen des Gesundheits- und Umweltdepartements der Stadt Zürich zur Frage „Lärm“ zu lesen, stösst auf Überraschendes!

Strassenverkehr: „Rund 40 Prozent der städtischen Bevölkerung leben an Strassen mit einer Lärmbelastung über dem Immissionsgrenzwert der Lärmschutzverordnung und sind damit stark von Verkehrslärm belastet.“

Südanflüge: Es „... kann praktisch ausgeschlossen werden, dass durch die Südanflüge die Immissionsgrenzwerte (IGW) für reine Wohnnutzung überschritten werden (...).“

Der argumentative Aufwand für die Beschreibung beider Lärmemittelen verhält sich jedoch umgekehrt proportional – auf der Webseite der Stadt wie auch in der politischen Debatte – sollte auch einmal gesagt werden – oder?

Die Reichweiten, die das Komitee „Weltoffenes Zürich“ auf Facebook erzielt, sind beachtlich. Ohne Unterstützung durch einen einzigen Werbefranken bewegen sie sich bei durchschnittlich über 1'000 Besuchern pro Beitrag. Die höchste Besucherzahl erzielte ein Beitrag 2015 (organische Reichweite rund 7'000 Besucher). Doch die Reichweite steht bei unserer Arbeit weniger im Zentrum. Wichtiger ist uns, dass wir unsere „Community“ regelmässig mit interessanten und relevanten Informationen bedienen können. Wir wollen zum Thema Luftverkehr und Flughafen Zürich Gedankenanstösse vermitteln, die weitergetragen werden – sei es auf Facebook selbst oder im persönlichen Umfeld der Mitglieder unserer Community.



25. Februar 2016

LUP0 16 – Weichen richtig gestellt, Optimierungswille zu wenig weit gehend

Die Entwicklung der Landesflughäfen soll nach dem Willen des Bundesrates in Zusammenarbeit mit den Standortkantonen vorwärtsgebracht werden. Im Rahmen der bestehenden Koordinationsprozesse sollen verbindliche Leistungs- und Kapazitätsziele vereinbart werden. Der Bund hat damit einen klugen Mittelweg zwischen der Selbstbestimmung der Standortkantone der Landesflughäfen und der Wahrnehmung der Gesamtverantwortung des Bundes für die schweizerische Luftfahrt eingeschlagen. Befremdlich ist hingegen die zaghafte Haltung des Bundes mit Blick auf die dringend notwendige Optimierung der Rahmenbedingungen auf den Flughäfen. Diese sollen „wo möglich optimiert werden“. Der Bund lässt hier die nötige Entschlossenheit vermissen. „Wo möglich“ ist klar zu wenig, um der Schweizer Luftfahrt den nötigen Rückhalt zu geben, damit sie im äusserst kompetitiven Umfeld der internationalen Luftfahrt bestehen kann.



4. Januar 2016

Zürich – ein „City-Flughafen“?

In einem Interview in der NZZ war aus prominentem Mund zu vernehmen „... dass der Flughafen Zürich ein City-Flughafen ist und nicht alles möglich sein wird.“ Dass hinsichtlich Flughafenentwicklung in einem dicht besiedelten Gebiet nicht alles möglich sein wird, damit wird man wohl einig gehen, dass Zürich ein „City-Flughafen“ sein soll, dagegen nicht: Mit Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 erklärte die Eidgenossenschaft Zürich zum Standort ihres notabene einzigen Interkontinentalflughafens. Damit erfüllt der Flughafen Zürich eine nationale Aufgabe. Zürich als Standortkanton dieser zentralen Infrastruktur trägt eine grosse Verantwortung. „Nüüt für unguet“: Der Begriff „City-Flughafen“ greift da viel zu kurz und verstellt den Blick auf die kapitale Bedeutung des Flughafens Zürich für die gesamte schweizerische Volkswirtschaft.



30. Mai 2016

Laut ist immer der Lärm der anderen

Die angesehene deutsche Tageszeitung „Die Zeit“ thematisiert in ihrer Ausgabe vom 30. Mai den Fluglärmstreit zwischen Deutschland und der Schweiz. Dabei rückt sie die Relationen ins richtige Licht. Der Fluglärm über Südbaden bewegt sich auf einer Skala zwischen dem akustischen Pegel im Lesesaal einer öffentlichen Bibliothek und einem Radio auf Zimmerlautstärke. „Die Zeit“ zieht aus der offensichtlichen Diskrepanz zwischen dem messbaren Lärm der Anflüge auf Zürich und dem politischen Gepolter der Südbadener Politik den treffenden Schluss „Laut ist immer der Lärm der anderen“.

Auf einen weiteren bemerkenswerten Punkt lenkt der Beitrag die Aufmerksamkeit der Leser: Läge Zürich in Deutschland, hätten die Südbadener rein gar nichts zu „husten“, denn die Lärmgrenzwerte sind praktisch überall eingehalten. Oder anders herum gesagt: Die Legitimation, gegen den Flughafen Zürich zu wettern, schaffen nicht objektiv feststellbare Lärmimmissionen des Luftverkehrs, sondern einzig die Staatsgrenze. Angesichts der 27'000 Südbadener, die über eben diese Grenze täglich in den Raum Zürich pendeln und jährlich Löhne in der Grössenordnung von 1.2 Milliarden Franken nach Hause holen, ist der Widerstand gegen den Wirtschaftsmotor „Flughafen“ umso unverständlicher.



3. Februar 2016

Wie viel „Bern“ darf es denn sein?

Die Frage, wie viel Einfluss Bern auf den Interkontinentalflughafen Zürich bzw. auf den Standortkanton ausüben soll und darf, kocht immer wieder hoch. Dabei ist es ganz einfach: Der Bund muss die Entwicklungsmöglichkeit des Interkontinentalflughafens Zürich sichern. Dazu gehört die Durchsetzung der raumplanerischen Vorsorge im Rahmen des Sachplans Infrastruktur des Luftverkehrs. Bern soll nur dann direkt in die Zürcher Flughafenpolitik eingreifen, 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. Davon sind wir noch weit entfernt.



11. April 2016

Starker Tobak

Die Stiftung gegen den Fluglärm in Gockhausen, wirft dem Bundesgericht – dem höchsten Gericht der Schweiz also – Zitat: „Rechtsbruch“ vor. Sechs Liegenschaftseigentümer hatten auf Schadenersatz geklagt, weil die morgendlichen Anflüge aus Süden ihrer Ansicht nach ihre Häuser entwertet hätten. Die Kläger verloren durch alle Instanzen, bis und mit Bundesgericht. Der Grund: Seit Beginn des Jet-Zeitalters (1961) mit der Einführung der Caravelle und der Coronado durch die Swissair sei niemandem verborgen geblieben, dass es rund um einen Flughafen eben „lärm“t. Diese Erkenntnis ist nicht eben neu und wurde in der Vergangenheit schon mehrfach gerichtlich festgestellt. Und nun muss sich das höchste Gericht der Schweiz anhören, es habe mit der Bestätigung der vorinstanzlichen Urteile und damit der bisherigen Praxis, „Rechtsbruch“ begangen. Wie „schräg“ ist denn das?

Verfasser:

Dr. Thomas O. Koller, Zürich, Juni 2016. Abdruck, auch auszugsweise, unter Quellenangabe gestattet.

Bildnachweis:

„Bald ist «Ende der Fahnenstange»“: Medienstelle Swiss International Airlines Ltd.

„Coronado“: Urheber unbekannt.

Alle anderen Bilder: Thomas O. Koller.

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, Christof Domeisen, Dr. Gabriele Gabrielli, Mario F. Galli, Balz Halter, Hans Hess, Dr. Daniel Hunziker, Urs Kessler, 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:

c/o vector communications AG, Weinbergstrasse 131, Postfach, 8043 Zürich

Tel.: +41 43 299 66 11, Fax: +41 43 299 66 12

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