

komitee

weltoffenes zürich

# standpunkt



## Zukunft Flughafen Zürich

### Ausgangslage

Der Wirtschaftsraum Zürich erstreckt sich ungefähr über das Einzugsgebiet der Zürcher S-Bahn und den Raum innerhalb rund einer Autofahrtstunde im Umkreis der Stadt Zürich. Er umfasst also nicht nur Gebiete auf Schweizer Territorium, sondern reicht im Norden als eng vernetzter Wirtschaftsraum weit nach Südbaden hinein.

#### Im Wirtschaftsraum Zürich

- findet jede vierte erwerbstätige Person in der Schweiz Arbeit. Ein Drittel des schweizerischen Bruttoinlandsprodukts wird hier erwirtschaftet.
- sind 150'000 Unternehmen aus Dienstleistung und Industrie niedergelassen. In der grossen Mehrheit handelt es sich um KMU. Fast jeder zweite Hauptsitz international tätiger Konzerne in der Schweiz ist in diesem Raum beheimatet. Der Wirtschaftsraum ist zudem mit 15,8 % aller Logiernächte (2015) der bedeutendste Tourismusstandort der Schweiz.
- sind international renommierte, global vernetzte Hochschulen und Forschungseinrichtungen ansässig. In den anerkannten Rankings finden sich die ETH Zürich und die Universität Zürich auf den vordersten Rängen.
- betreiben zahlreiche international ausgerichtete Firmen Dienstleistungs- und Produktionsstandorte beidseits der Grenzen. 27'000 südbadische Pendler finden im Grossraum Zürich Arbeit und Auskommen.

#### Der Flughafen Zürich

- ist der einzige Schweizer Landesflughafen, der als Drehscheibe (Hub) organisiert ist und deshalb zahlreiche interkontinentale Direktverbindungen anbieten kann.
- ist für weite Teile Baden-Württembergs der nächstgelegene Interkontinentalflughafen, für grosse Teile Südbadens ist er der nächstgelegene Flughafen überhaupt.
- wickelt knapp drei Viertel der gesamten Schweizer Luftfracht ab. Über 40% der Exporte (nach Wert in CHF) verlassen die Schweiz per Luftfracht.
- bildet für den Tourismus das wichtigste Einfallstor aus den Fernmärkten in die Schweiz. Jeder dritte ausländische Gast, der in der Schweiz übernachtet, erreicht die Schweiz mit dem Flugzeug.
- beschäftigt mit allen am Flughafen tätigen Firmen gleich viele Mitarbeitende, wie die SBB (inkl. SBB Cargo AG).

Die ausgeprägt internationale Ausrichtung des Wirtschaftsraums Zürich setzt eine exzellente internationale Verkehrsanbindung voraus. Fehlt eine konkurrenzfähige internationale Erreichbarkeit, so verabschieden sich Zürich und bedeutende Teile Südbadens aus dem internationalen Wettbewerb der Wirtschaftsstandorte. Dies würde einen wirtschaftlichen Strukturwandel einleiten, von dem Zürich, die Schweiz und das angrenzende Ausland betroffen wären.



# Feststellungen und Forderungen

## Kapazitätsengpässe beseitigen

### Feststellungen

Der Flughafen Zürich kämpft mit massiven Kapazitätsproblemen. Dabei geht es nicht um die Zahl der jährlichen Flugbewegungen, sondern um die Systemkapazität in den Spitzenzeiten. Diese liegt heute bei maximal 66 Bewegungen pro Stunde. Das ist ungenügend. Die Folge sind gravierende Verspätungen. Hauptbetroffen ist der Hub-Carrier Swiss.

### Forderungen

- Für einen stabilen, pünktlichen Betrieb des Interkontinentalnetzes der Swiss ist eine Stundenkapazität von 80 Bewegungen pro Stunde nötig. Diese ist namentlich für die Verkehrsspitze über Mittag bereitzustellen und langfristig zu sichern.
- Es sind Betriebskonzepte zu entwickeln und umzusetzen, welche die Komplexität des heutigen, «politisch» geprägten Konzepts beseitigen und während der gesamten Betriebszeit und bei jedem Wetter den unabhängigen Betrieb je einer Lande- und einer Startpiste erlauben.
- Die Betriebszeit zwischen 06:00 und 23:00 ist zu garantieren. Die Zeit zwischen 23:00 Uhr und 23:30 muss zur Gewährleistung des Hubbetriebs für den Verspätungsabbau verfügbar sein und bleiben. Die Preisgabe dieses Puffers ist ausdrücklich keine Option.

## Nachfragegerechte Entwicklung sichern

### Feststellungen

Der Luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrates (2016) stipuliert eine nachfragegerechte Bereitstellung von Kapazität. Der für die Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens Zürich massgebliche Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL 2) wird diesem Anspruch auf mittlere und längere Sicht leider nicht gerecht.

### Forderungen

- Am Erfordernis, dass sich der Flughafen Zürich nachfrageorientiert weiterentwickeln können soll, ist in jedem Falle festzuhalten. Der Bund erteilt dem Flughafen Zürich verbindliche Leistungs- und Kapazitätsziele.
- Um Spielraum für die Befriedigung der Nachfrage künftiger Generationen zu bewahren, sind Starts auf der Piste 16 geradeaus raumplanerisch zu sichern.
- Der Flughafen Zürich muss als interkontinentale Drehscheibe (Hub) betrieben werden. Nur mit einem Hub-Carrier, der aus der Schweiz heraus operiert, kann eine Destinationsvielfalt angeboten werden, die der internationalen Ausrichtung unserer Volkswirtschaft gerecht wird.
- Um in Zürich ein dichtes Europa- und Interkontinentalnetz betreiben zu können, sind effizienzorientierte Infrastrukturmassnahmen nötig (Schnellabrollwege, Umfahrung Pisten-schwelle 28 u.a.m.). Sie sollen rasch umgesetzt werden.

## Bevölkerung mitbestimmen lassen – Kompetenzen Zürich/Bern abgrenzen

### Feststellungen

Das Zürcher Volk hat die Flughafenentwicklung stets wohlwollend begleitet und sich in zahlreichen Volksabstimmungen zugunsten des Flughafens und des Luftverkehrs geäussert. Diese positive Grundhaltung ist ungebrochen.

Der Bund hat über das Luftfahrtgesetz, das Raumplanungs- und das Umweltschutzgesetz zahlreiche Möglichkeiten, seinen Einfluss gegenüber dem Flughafen und dem Hub-Carrier geltend zu machen.

### Forderungen

- Dem Willen des Souveräns, das Volk über alle lärmrelevanten Veränderungen von Lage und Länge der Pisten abstimmen zu lassen, ist endlich Nachachtung zu verschaffen (Kantonale Volksinitiative «Pistenveränderungen vors Volk!»).
- Der Bund greift in die Zürcher Flughafenpolitik nur dann direkt ein, wenn aufgrund unvereinbarer regionaler Interessen die Sicherheit des Flugbetriebs, die nachfragegerechte Bereitstellung von Kapazität oder die Erfüllung übergeordneter Vorgaben (z.B. Konzessionserfüllung; Kapazitäts- und Leistungsziele, raumplanerische Festlegungen des Bundes) in Frage gestellt sind.

## Rechtssicherheit schaffen

### Feststellungen

Die Schweiz hat den Staatsvertrag mit Deutschland über die An- und Abflüge am Flughafen Zürich genehmigt. Sie hat Handgeboten für eine Lösung des seit Jahrzehnten schwelenden Fluglärmstreits. Deutschland hat den Vertrag parafiert und unterzeichnet, verweigert aber dessen Genehmigung. Damit werden die Schweiz, der Kanton Zürich und der Flughafen in einem Zustand der Erpressbarkeit gehalten. Das ist inakzeptabel.

### Forderungen

- Der Bund sorgt im Rahmen seiner Aussen-, Verkehrs- und Wirtschaftspolitik dafür, dass mit Blick auf den Betrieb des Flughafens Zürich endlich Rechtssicherheit hergestellt wird.

## Widersprüche auflösen

### Feststellungen

Gestützt auf das Flughafengesetz wird jährlich die Zahl fluglärm betroffener Personen errechnet (Monitoringwert). Wird ein bestimmter Richtwert überschritten, ist der Regierungsrat gehalten, Korrekturmassnahmen vorzuschlagen.

Der Richtwert ist derart tief angesetzt, dass der Monitoringwert nur ein einziges Mal tiefer lag. Die notorischen Richtwertüberschreitungen sind aber nicht primär der Entwicklung des Luftverkehrs zuzuschreiben. Treiber ist vielmehr die rasante Bevölkerungszunahme in der Flughafenregion.

Laut kantonomer Richtplanung ist die Bevölkerungszunahme in der Flughafenregion erwünscht und wird aktiv angestrebt. Das Flughafengesetz dagegen will mit dem Instrument des ZFI die Zahl der fluglärm exponierten Menschen begrenzen. Kantonomer Richtplanung und Flughafengesetz widersprechen sich offensichtlich. Der Kanton kann in der Flughafenregion nicht Bevölkerungswachstum anstreben **und** zugleich fordern, die Zahl der lärm betroffenen Personen sei zu reduzieren.

## Chance nutzen

### Feststellungen

Gemäss bundesrätlicher Luftfahrtpolitik haben Linien- und Charterverkehr auf den Landesflughäfen Vorrang vor der Geschäftsfliegerei. Ein wichtiger Teil der Schweizer Luftfahrt, die sogenannte General Aviation (Geschäftsfliegerei und Kleinfliegerei), kämpft am Flughafen Zürich deshalb zunehmend mit Einschränkungen.

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 Bau-recht an den Kanton Zürich abzutreten, damit sich hier ein Standort des Swiss Innovation Park entwickeln kann.

### Forderungen

- Der ZFI ist ersatzlos aus dem Flughafengesetz zu streichen.
- Es soll das Konzept der Koexistenz gelten: Investitionen in lärmarmes Fluggerät, baulicher Lärmschutz und betriebliche Optimierungsmassnahmen werden honoriert. Sie dürfen nicht durch immer stärkere Einschränkungen bestraft werden.

### 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 für aviatische Zwecke langfristig zu bewahren und der Geschäftsfliegerei als Operationsbasis zur Verfügung zu stellen. Der Bund ist aufgefordert, die dafür nötigen Voraussetzungen (SIL-Prozess) rasch zu schaffen.
- Der vor allem für die Pilotenausbildung wichtigen Kleinfliegerei sind geeignete Ausweichstandorte zuzuweisen.



# Zusammenfassung

Um die internationale Erreichbarkeit Zürichs und der Schweiz mit der nachgefragten weltweiten Destinationsvielfalt und Bedienungsfrequenz zu gewährleisten,

muss der Flughafen Zürich

- als **Interkontinental-Drehscheibe** (Hub) betrieben werden.
- seine bauliche **Infrastruktur** nachfragegerecht weiterentwickeln können.
- auf ein **Betriebskonzept** abstützen können, das es erlaubt, betriebliche Spitzen in aller Regel verspätungsfrei abzuwickeln.
- **Betriebszeiten** garantieren, die ein nachfragegerechtes und stabiles Angebot von interkontinentalen Direktverbindungen ermöglichen.
- in einem Umfeld operieren können, das sich durch einen hohen Grad an betrieblicher und raumplanerischer **Rechtssicherheit** auszeichnet.

## Verfasser:

Dr. Thomas O. Koller, Zürich, Juli 2017.

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, Dr. Dieter Bambauer, Christof Domeisen, Mario F. Galli, Balz Halter, Hans Hess, Dr. Daniel Hunziker, Dr. Martin Kessler, Urs Kessler, Andreas Koopmann, Andrea Kracht, Dr. Karin Lenzlinger, Klaus Lichtenstein, Dr. Christoph Lindenmeyer, Armin Meier, Dr. Dieter Neupert, Eric Perotti, Rudolf O. Schmid, Bruno Sidler, Andreas Umbach, Franz von Reding.

## Geschäftsstelle:

c/o vector communications AG, Weinbergstrasse 131, Postfach, 8042 Zürich

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

kontakt@weltoffenes-zuerich.ch

[www.weltoffenes-zuerich.ch](http://www.weltoffenes-zuerich.ch)

[www.facebook.com/WeltoffenesZuerich](https://www.facebook.com/WeltoffenesZuerich)

## Bankverbindung/Gönnerbeiträge:

Credit Suisse, 8070 Zürich, PC 80-500-4, Komitee „Weltoffenes Zürich“

IBAN: CH44 0483 5048 1883 0100 0

## MWST-Nr.:

CHE-159.146.486 MWST