

Zürich, 28. Februar 2013/ko

**Runder Tisch:**

- ACS Sektion Zürich
- Baumeister-Verbände  
Region Zürich-Schaffhausen  
Zürich
- City Vereinigung Zürich
- Gewerbeverbände  
des Kantons und  
der Stadt Zürich
- Hauseigentümerverbände  
des Kantons und  
der Stadt Zürich
- Komitee  
Weltoffenes Zürich
- TCS Sektion Zürich
- Unternehmergruppe  
Wettbewerbsfähigkeit
- VZH Verband Zürcher  
Handelsfirmen
- Vereinigung  
Zürcherischer  
Arbeitgeberverbände  
der Industrie
- Vereinigung Zürcher  
Immobilienunternehmen
- Zürcher Bankenverband
- Zürcher Handelskammer

**Flughafen Zürich: Forderungen der Wirtschaft**

**Internationale Erreichbarkeit Zürichs langfristig sichern**  
Interkontinentale Direktverbindungen nachfragegerecht entwickeln

**Grundlegendes**

Das Angebot des Flughafens Zürich ist eine zentrale Voraussetzung dafür, dass

- unsere international ausgerichtete Wirtschaft aus Zürich und aus der Schweiz heraus konkurrenzfähig arbeiten und ihre Märkte effizient bearbeiten kann.
- multinationale Gesellschaften bei uns investieren, aus Zürich heraus ihre Tochtergesellschaften/Niederlassungen führen oder ihre wissensbasierten Unternehmensteile (F&E) ansiedeln.
- unser Tourismus in allen Landesteilen und v.a. auch in den Randregionen floriert und nicht zuletzt auch die hochwertigen Gäste aus den sich öffnenden Volkswirtschaften Asiens und den Emerging Markets Südamerikas anziehen kann.
- unsere Universitäten/Hochschulen und die Kulturinstitute internationale Koryphäen dafür gewinnen können, in Zürich/in der Schweiz zu wirken.
- internationale Organisationen ihren Sitz in Zürich/in der Schweiz errichten.

⇒ *Die exzellente Erreichbarkeit Zürichs und der Schweiz für unsere ausländischen Geschäftspartner und der internationalen Märkte für unsere Export- und Dienstleistungsunternehmen sind strategische Erfolgspositionen. Der Flughafen Zürich spielt dabei als interkontinentaler Hub eine Schlüsselrolle. Seine Position gilt es zu stärken und auszubauen.*

\* \* \*

**Sieben Forderungen**

**Forderung 1:**

*Luffahrt- und Flughafenpolitik als strategische Instrumente der Standort- und Wirtschaftspolitik verstehen und betreiben.*

Das Vertrauen in die Entwicklungsfähigkeit des Flughafens und damit der internationalen Erreichbarkeit Zürichs hat unter der nun seit Jahren anhaltenden Planungs- und Rechtsunsicherheit gelitten.

Die Qualität des Standortfaktors „internationale Erreichbarkeit“ droht zu erodieren. Das trifft die international eng verflochtene Wirtschaft des Grossraums Zürich und der Schweiz im Nerv.

⇒ *Die Luffahrtspolitik der Schweiz und die Flughafenpolitik des Kantons Zürich müssen sich als Instrumente strategisch orientierter Standort- und Wirtschaftspolitik etablieren. Die verlässliche Bereitstellung einer den Bedürfnissen unserer Wirtschaft gerecht werdenden internationalen und interkontinentalen Verkehrsanbindung steht dabei im Zentrum.*

### **Forderung 2:**

*Entwicklungsperspektiven schaffen.*

---

Der Flughafen steht politisch seit Jahren unter Druck. Zahlreich sind die Versuche, seinen Betrieb einzuschränken. Planungs- und Rechtssicherheit wie auch Investitionsschutz fehlen weitgehend.

International tätige Unternehmen sind nicht nur auf internationale Verbindungen angewiesen, sondern sie müssen auch mit der nachfragegerechten Weiterentwicklung dieser Verbindungen rechnen können. Das setzt stabile, berechenbare Rahmenbedingungen für den Flughafenbetreiber und die Fluggesellschaften voraus.

⇒ *Der Flughafen Zürich braucht Wachstumsmöglichkeiten. Politik und Gesellschaft müssen ihm so viel Entwicklungsspielraum zugestehen, dass er die wachsende Nachfrage der Wirtschaft nach Flugverbindungen auch in einer mittel- bis langfristigen Perspektive befriedigen kann.*

### **Forderung 3:**

*Qualität der internationalen Erreichbarkeit ausbauen.*

---

Für international tätige Unternehmen ist die Qualität der internationalen Erreichbarkeit ein kritischer Faktor. Sie leitet sich ab aus der

- Dichte des Angebots am Morgen und am Abend.
- Wochenfrequenz mit der eine Destination bedient wird.
- Fähigkeit, (interkontinentale) Direktverbindungen anbieten zu können.
- Zeitspanne (Betriebszeit), in der flugplanmässiger Verkehr stattfinden kann.

Um die geforderten Qualitätsmerkmale erfüllen zu können, muss der Flughafen Zürich als Drehkreuz (Hub) betrieben werden. Das Hub-System ist effizient, braucht aber eine Luftverkehrsgesellschaft, die den Hub betreibt.

⇒ *Es muss sichergestellt sein, dass der Flughafen Zürich Betriebszeiten und eine Infrastruktur anbieten kann, die es einer Luftverkehrsgesellschaft erlauben, den Hub zu betreiben. Im Zentrum stehen die Bereitstellung einer hohen Stundenkapazität für die An- und Abflugwellen sowie Betriebszeiten, die auf die Betriebszeiten der Ausgangs- und Zielflughäfen abgestimmt sind.*

### **Forderung 4:**

*Verantwortung für eine nationale Infrastruktur wahrnehmen.*

---

Luftfahrt ist Sache des Bundes. Mit dem Luftverkehrspolitischen Bericht des Bundesrates (LUPO, 2004) wurden Eckpunkte abgesteckt, die eine nachfragegerechte Entwicklung des Luftverkehrs ermöglichen sollten.

Der Bund hat seine umfangreichen, in der Bundesverfassung sowie in Gesetzen und Verordnungen festgehaltenen Kompetenzen zur Gestaltung des Luftverkehrs und zur Sicherung der internationalen Erreichbarkeit der Schweiz in der Vergangenheit nicht oder zu wenig konsequent genutzt.

⇒ *Es braucht für den Bund nicht mehr Einflussmöglichkeiten. Gefordert ist die umsichtige Anwendung des bestehenden Instrumentariums. Der Bund soll im Rahmen seiner Aussen-, Verkehrs- und Wirtschaftspolitik dafür sorgen, dass der Flughafen Zürich diskriminierungsfrei betrieben werden kann. Der Bund soll nur dann direkt eingreifen, wenn aufgrund unvereinbarer regionaler Interessen die Sicherheit des Flugbetriebs, die nachfragegerechte Bereitstellung von Kapazität oder die Erfüllung übergeordneter Vorgaben (z.B. Konzessions-erfüllung) in Frage gestellt sind.*

### **Forderung 5:**

#### Rasche Bereinigung des Konflikts um die Anflüge über deutsches Staatsgebiet.

Unter dem Regime der 220. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung (DVO) fehlen stabile, berechenbare Rahmenbedingungen für den Flughafenbetreiber und die Fluggesellschaften.

Der Staatsvertrag mit Deutschland verbessert, selbst wenn er unter sachlichem Blickwinkel nicht genügt, die Rechts- und Planungssicherheit und sorgt für berechenbare Rahmenbedingungen. In Verbindung mit der Verlängerung der Piste 28 nach Westen und der Piste 32 nach Norden sowie mit der Einführung des gekrümmten Nordanfluges ermöglicht er auf mittlere Frist ein nachfragegerechtes Angebot an internationalen und interkontinentalen Verbindungen.

- ⇒ *Gegen den Staatsvertrag wird trotz schwerer Vorbehalte nicht opponiert. Ein Referendum gegen den Staatsvertrag würde nicht unterstützt.*
- ⇒ *Die Verlängerung der Pisten 28 und 32 ist raumplanerisch zu sichern. Die Einführung des gekröpften Nordanfluges ist voranzutreiben.*
- ⇒ *Sollte sich Zürich gegen die Pistenverlängerungen aussprechen, ist der Bund eingeladen, die ihm zustehenden Kompetenzen zur Sicherung der vollen Funktionsfähigkeit des Flughafens Zürich als Hub auszuschöpfen.*

### **Forderung 6:**

#### Belastungen minimieren – Koexistenz sicherstellen – Wohnqualität pflegen.

Luftverkehr stiftet nicht nur Nutzen, sondern verursacht auch Lasten. Diese bilden einen Herd von politischer und sozialer Unrast, der die Weiterentwicklung des Flughafens als zentrale Verkehrsinfrastruktur in Frage stellt.

In den vergangenen Jahrzehnten ist es dank Milliardeninvestitionen in technische Innovationen und passive Schallschutzmassnahmen gelungen, die Intensität der Immissionen zu senken und die Zahl der Betroffenen hinunter zu schrauben.

- ⇒ *Flughafen, Fluggesellschaften und Flugsicherung sind gehalten, alle wirtschaftlich vertretbaren technischen und betrieblichen Möglichkeiten auszuschöpfen, um die unvermeidlichen Immissionen so gering wie möglich zu halten.*
- ⇒ *Die Wohnqualität in stark belärmten Gebieten ist mit passiven Schallschutzmassnahmen und Anreizprogrammen für Sanierungen gezielt zu fördern.*
- ⇒ *Der ungebremste Zuzug von Einwohnerinnen und Einwohnern in die Flughafenregion ist keine Legitimation, die Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens weiter einzuschränken. 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.*

### **Forderung 7:**

#### Ausschöpfung der politischen Einflussmöglichkeiten auf internationaler Ebene.

Die Schweiz ist ein Dreh- und Angelpunkt nicht nur der internationalen Luftverkehrsstrassen, sondern auch der europäischen Nord-Süd-Achse auf Strasse und Schiene.

Die Schweiz hat diese vorteilhafte Position nicht genügend in die Interessenwahrung auf internationaler Ebene einfliessen lassen. Diese strategische Position hat sich der Bund in seiner Luftfahrtpolitik künftig konsequent zu Nutze zu machen.

- ⇒ *Die Luftverkehrskontrolle in den angrenzenden Ländern ist mittels Staatsverträgen zu sichern und leistungsgerecht abzugelten.*
- ⇒ *Es ist für die Schweiz von strategischer Relevanz, im Rahmen des Single European Sky die Luftverkehrsregelung im „Functional Airspace Block Europe Central (FABEC)“ zu sichern.*