

ACS Sektion Zürich

Baumeister-Verbände  
Region Zürich-Schaffhausen  
Zürich

City Vereinigung Zürich

Gewerbeverband  
der Stadt Zürich

Hauseigentümerverbände  
des Kantons und  
der Stadt Zürich

KMU- und Gewerbeverband  
des Kantons Zürich

Komitee  
Weltoffenes Zürich

Unternehmergruppe  
Wettbewerbsfähigkeit

Verband Zürcher  
Handelsfirmen

Vereinigung  
Zürcherischer  
Arbeitgeberverbände  
der Industrie

Vereinigung Zürcher  
Immobilienunternehmen

Zürcher Bankenverband

Zürcher Handelskammer

Zürcher Hoteliers

Zürich, 28. August 2018/ko

## 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.
- innovative, international ausgerichtete Unternehmen Marktnischen besetzen und gegen internationale Konkurrenz erfolgreich behaupten können.
- unser Tourismus in allen Landesteilen und v.a. auch in den Randregionen floriert und nicht zuletzt auch die hochwerterschöpfenden Gäste aus den sich öffnenden Volkswirtschaften Asiens anziehen kann.
- unsere Universitäten/Hochschulen und die Kulturinstitute internationale Koryphäen dafür gewinnen können, in Zürich und in der Schweiz zu wirken.
- internationale Organisationen ihren Sitz in Zürich und in der Schweiz errichten.

*Für unsere ausländischen Geschäftspartner und Direktinvestoren wie auch für unsere Export- und Dienstleistungsunternehmen und den Tourismus ist die Erreichbarkeit Zürichs und der Schweiz eine strategische Erfolgsposition. Der Flughafen Zürich spielt dabei als interkontinentaler Hub eine Schlüsselrolle. Seine Position gilt es zu stärken und auszubauen.*

Sekretariat:  
c/o Zürcher Handelskammer  
Löwenstrasse 11  
Postfach  
8021 Zürich  
Telefon: 044 217 40 50  
Fax: 044 217 40 51  
E-Mail: info@forum-zuerich.org

## **Forderungen**

---

### *1. Luftfahrt- 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.

Obwohl der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL 2) in einigen Punkten Klärung gebracht hat, herrscht in der mittel- bis langfristigen Perspektive nach wie vor grosse Ungewissheit.

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 Luftfahrtpolitik der Schweiz und die Flughafenpolitik des Kantons Zürich müssen sich als Instrumente strategisch orientierter Standort- und Wirtschaftspolitik etablieren. Die verlässliche, auch auf lange Sicht nachfragegerechte Bereitstellung der internationalen und interkontinentalen Verkehrsanbindung steht dabei im Zentrum.*

### *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 auf gute internationale Verbindungen angewiesen und 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 muss die wachsende Nachfrage der Wirtschaft nach Flugverbindungen auch in einer mittel- bis langfristigen Perspektive befriedigen können.*

### *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

- Fähigkeit, interkontinentale Direktverbindungen anbieten zu können.
- Dichte des Angebots und der Pünktlichkeit der Verbindungen.
- Frequenz und Regelmässigkeit, mit der eine Destination bedient wird.
- täglichen Betriebszeit, in der flugplanmässiger Verkehr stattfinden kann.

Um diese 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 und es braucht eine hohe Kapazität in den Tagesspitzen, namentlich über Mittag.

*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 nachfragegerechten Stundenkapazität für die An- und Abflugwellen sowie Betriebszeiten in Zürich, die auf die Betriebszeiten der Herkunfts- bzw. der Zielflughäfen abgestimmt sind.*

#### 4. Verantwortung für eine nationale Infrastruktur wahrnehmen

Luftfahrt ist Sache des Bundes. Mit dem Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates (LUPO, 2016) 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.

*Der Bund soll die für die Schweizer Volkswirtschaft relevanten strategischen Ziele vorgeben und nur dann intervenieren, wenn aufgrund unvereinbarer regionaler Interessen die Sicherheit des Flugbetriebs, die nachfragegerechte Bereitstellung von Kapazität oder die Erfüllung übergeordneter Vorgaben (z.B. Konzessionserfüllung) in Frage gestellt sind.*

#### 5. Konflikt um die Anflüge über deutsches Staatsgebiet bereinigen

Unter dem Regime der 220. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung (DVO) ist der Betrieb des Flughafens Zürich der Willkür Deutschlands ausgeliefert.

Der Staatsvertrag mit Deutschland verbessert, selbst wenn er unter sachlichem Blickwinkel nicht genügt, die fehlende Rechts- und Planungssicherheit und sorgt für berechenbare Rahmenbedingungen.

*Der Bund soll im Rahmen seiner Aussen-, Verkehrs- und Wirtschaftspolitik dafür sorgen, dass der Flughafen Zürich diskriminierungsfrei betrieben werden kann.*

6. *Belastung minimieren – Koexistenz gewährleisten – 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, grösseres Fluggerät und passive Schallschutzmassnahmen gelungen, die Intensität der Immissionen zu senken und die stark belärmte Fläche markant zu verkleinern.

*Flughafen, Fluggesellschaften und Flugsicherung sind gehalten, alle wirtschaftlich vertretbaren technischen und betrieblichen Möglichkeiten auszuschöpfen, um die unvermeidlichen Immissionen so gering wie möglich zu halten. Ihre Bemühungen, die fraglos auch negativen Begleiterscheinungen des Luftverkehrs zu minimieren, müssen im Sinne der Gewährung von Entwicklungsspielraum honoriert werden.*

*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.*