

ZRH_2020

Flughafen Zürich mit Zukunft

Diskussionen um An- und Abflugsysteme machen erst einen Sinn, wenn der politische Auftrag für den Flughafen Zürich eindeutig definiert ist.

ZRH_2020 entschärft Fluglärmproblematik im Kanton Zürich

"ZRH_2020" ist eine zukunftsgerichtete Lösung zur Ausrichtung des Flughafens Zürich, die sich konsequent am Verfassungsgrundsatz der Nachhaltigkeit und dem "Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004" orientiert.

"ZRH_2020" zeigt auf, wie der politische Auftrag für den Flughafen Zürich sein soll, und legt damit die Basis für die Anpassung des Sachplanes Infrastruktur Luftfahrt (SIL).

ZRH_2020 ist weder ein Flughafen-, Job- noch ein Wirtschaftskiller.

"ZRH_2020" entschärft die Fluglärmproblematik im Kanton Zürich und den angrenzenden Regionen entscheidend.

Damit wird es möglich, An- und Abflugverfahren so zu gestalten, dass möglichst wenig Menschen von Fluglärm betroffen sind. Es erlaubt über den Fluglärm objektiv zu diskutieren.

ZRH_2020 ist die Basis zur Überarbeitung des SIL.

"ZRH_2020" ist weder ein Flughafen-, Job- noch ein Wirtschaftskiller.

"ZRH_2020" wird dazu führen, dass für Destinationen, bei denen das Schweizer Marktpotential extrem klein ist, künftig ein Umsteigen notwendig sein wird. Ein kleiner Preis angesichts der resultierenden Vorteile für die Lebensqualität in der gesamten Nordostschweiz.

"ZRH_2020" ist eine nachhaltige Alternative zu den Business Modellen der Flughafen Zürich AG und des Lufthansakonzerne, die einseitig auf Kapazitätssteigerung ausgelegt sind.



Foto: Flughafen Zürich AG

Was wollen wir?

Die seit Jahren geführten Diskussionen über Betriebskonzepte, An- und Abflugrouten rund um den Flughafen Zürich haben sich als nicht zielführend erwiesen.

Das Resultat - ein Staatsvertrag mit dem niemand «glücklich» ist, auf beiden Seiten des Rheins, und ein nicht endender Kampf der Regionen um die Fluglärmverteilung.

Wir verfolgen ein anderes Ziel.

"ZRH_2020" zeigt auf, mit welchem politischen Auftrag der Flughafen Zürich, in Übereinstimmung mit der Luftfahrtpolitik, dem Verfassungsgrundsatz der Nachhaltigkeit und mit der Akzeptanz der Bevölkerung betrieben werden kann.

Der "Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004" (LUPO) lässt einen grossen Interpretationsspielraum zu und beinhaltet etliche Widersprüche (vergl. Seite 6, Ziele der Luftfahrtpolitik).

Dieses Vakuum nutzt die Flughafen Zürich AG und der Lufthansakonzerne, um die Luftfahrtpolitik gemäss ihren Businessplänen zu manipulieren. Mit «ZRH_2020" wollen wir dem ein Ende setzen.

"ZRH_2020" berücksichtigt die legitimen Interessen des Flughafens, der Wirtschaft, aber auch diejenigen der Bevölkerung.

Wir fordern den Bundesrat auf, den politischen Auftrag für den Flughafen Zürich im Sinne von "ZRH_2020" zu definieren.

Wir erwarten, dass der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt für den Flughafen Zürich gemäss definiertem Auftrag überarbeitet wird.

Wir fordern den Regierungsrat auf, im VR der Flughafen Zürich AG die Umsetzung von "ZRH_2020" zu beantragen.

ZRH_2020 - Flughafen Zürich mit Zukunft

Direktverbindungen stellen keinen primären Standortfaktor dar und die Drehscheibenfunktion steht nicht im Zentrum. Diese strategischen Aussagen des Bundesrates korrespondieren mit der Präambel im Staatsvertrag wo festgehalten ist: " ... in dem Wunsch, Mensch, Natur und Umwelt möglichst umfassend gegen übermäßige Auswirkungen des Luftverkehrs zu schützen".

ZRH_2020 hält sich an gültige Gesetze und ist nachhaltig.

Die Diskrepanz zwischen den Aussagen des Bundesrates und der Realität könnte nicht grösser sein. Der vom BAZL präsentierte Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) ist auf maximale Kapazität ausgelegt und erfüllt damit die Wünsche und Forderungen der Flughafen Zürich AG und des Lufthansakonzerens.

Direktverbindungen stellen keinen primären Standortfaktor dar (Bundesrat)

Diese Diskrepanz verhindert eine Lösung im Fluglärmkonflikt. Ohne Rückhalt in der Bevölkerung hat der Flughafen Zürich keine Zukunft, auch wenn im Moment noch das BAZL als Handlanger der Aviatik-Industrie agiert und deren Wünsche vollumfänglich erfüllt.

"ZRH_2020" hält sich an gültige Gesetze und berücksichtigt die Bedürfnisse der Bevölkerung, ohne den Flughafen abzuwürgen oder die Wirtschaft zu benachteiligen.

In Übereinstimmung mit der luftfahrtpolitischen Strategie des Bundesrates und dem Verfassungsgrundsatz der Nachhaltigkeit, ist der Flughafen Zürich wie folgt zu betreiben:

Ab 1.1.2020 bestehen am Flughafen Zürich, innerhalb der Betriebszeiten, keine Limiten für Passagiere, die hier ihre Flugreise beginnen oder beenden (Lokale Passagiere).

Ab 1.1.2020 ist die Kapazität des Flughafens auf einen zulässigen Anteil an Transferpassagieren von maximal 20% auszurichten.

Hintergrundinformationen:

- Seite 5** **Ausgangslage, Kapazitätsmaximierung**
Ausgangslage, Luftfahrtpolitik des Bundesrates
- Bevor über An- und Abflugrouten entschieden wird, muss die Politik die künftige Aufgabe des Flughafens Zürich definieren.
- Seite 6** **Ziele der Luftfahrtpolitik**
- Der Bundesrat anerkennt die Bedeutung des Flughafens Zürich, betont aber mehrmals, dass die Drehscheibenfunktion sekundär und weder für die Anbindung noch als Standortfaktor von Bedeutung ist.
- Seite 7** **Auswirkungen auf Fluglärmkonflikt**
- "ZRH_2020" ermöglicht es dem Bund, auch das Ziel einer möglichst geringen Lärmbelastung der Bevölkerung zu erreichen.
- Seite 8** **Auswirkung auf Drehkreuzbetrieb**
- "ZRH_2020" unterstützt die nachfrageorientierte Entwicklung des Flughafens Zürich.
- Seite 9** **Auswirkung auf Wirtschaft**
- Der Flughafen Zürich ist wichtig für Zürich und die Schweiz, aber es besteht kein Indiz, dass der Flughafen die Wirtschaft ankurbelt.
- Seite 10** **Auswirkung auf das Verhalten der Flugpassagiere**
- Über 90% der Flugreisen sind Privatreisen mit Feriencharakter.
- Seite 11** **Impressum**
- Organisationen die hinter "ZRH_2020" stehen

Ausgangslage



Foto: Flughafen Zürich AG

Kapazitätsmaximierung

Für 2,2 Milliarden Franken wurde der Flughafen Zürich mit der 5. Bauetappe zur überdimensionierten Umsteigerdrehzscheibe - zum Mega-Hub - ausgebaut.

Um diesen Hub überhaupt rentabel betreiben zu können, müssen neue An- und Abflugrouten geschaffen und alle Möglichkeiten zur Maximierung der Kapazitäten ausgeschöpft werden.

Dieser Prozess dauert bis heute unvermindert an und ist die primäre Ursache für den andauernden Fluglärmstreit mit Deutschland und in der Schweiz.

So werden im vorliegenden Staatsvertrag einseitig die Interessen der Flughafen Zürich AG und des Lufthansakonzerne berücksichtigt. Um Wachstum und Kapazitätssteigerungen zu gewährleisten, soll die Bevölkerung rund um den Flughafen täglich mit 3 Std. zusätzlichem Fluglärm belastet werden.

Luffahrtspolitik

Im "Bericht über die Luftfahrtspolitik der Schweiz 2004" (LUPO) definiert der Bundesrat seine Ziele für die Schweizerische Luftfahrt und die Landesflughäfen. Das Strategiepapier lässt nicht nur ein grossen Interpretationsspielraum zu, es beinhaltet etliche Widersprüche.

Diese Vakuum nutzt die Flughafen Zürich AG seit Jahren, um in Übereinstimmung mit ihren Businessplänen die Luftfahrtspolitik nach belieben zu manipulieren.

So führt der Bundesrat u.a. im erläuternden Bericht zum Staatsvertrag die Zielvorstellung der Flughafen Zürich AG von 110'000 Landungen ausserhalb der Sperrzeiten auf. Die daraus resultierenden Auswirkungen sind bekannt.

Wie zu erwarten war, ist nach der Unterzeichnung des Staatsvertrages der Kampf um die Verteilung des zusätzlichen Fluglärms im Kanton Zürich und den angrenzenden Kantonen sofort ausgebrochen.

Bevor über An- und Abflugrouten, Fluglärmverteilung oder Konzentration debattiert und entschieden wird, muss die Politik die Frage des künftigen Auftrages für den Flughafens Zürich beantworten.

Bei der Definition des künftigen Auftrages für den Flughafen Zürich ist die Politik dem Verfassungsgrundsatz der Nachhaltigkeit verpflichtet (Schutz der natürlichen Umwelt, gesellschaftlicher Solidarität, wirtschaftlicher Effizienz).

Um Wachstum zu gewährleisten, soll die Bevölkerung zusätzlich mit täglich 3 Std. Fluglärm belastet werden.

Ziele der Luftfahrtpolitik

Die Flughafen Zürich AG, die Aviatik Industrie wie auch die Aviatik Lobby rechtfertigen ihre Handlungsweisen u.a. primär mit folgenden Aussagen im LUPO:

Die Landesflughäfen sollen sich der Luftverkehrsnachfrage folgend entwickeln können.

Der Flughafen Zürich soll seine Rolle als eine der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs wahrnehmen können.

Gemäss den strategischen Zielen der Luftfahrtpolitik setzt sich der Bundesrat für die Anbindung der Schweiz an alle wichtigen europäischen Bestimmungsorte sowie an die wichtigsten Zentren des entfernteren Auslands mit Direktverbindungen ein.

Weitgehend unbekannt sind jedoch die folgenden Passagen:

Obwohl Direktverbindungen eine wichtige Rolle spielen und von den Fluggästen grundsätzlich geschätzt werden, stellen sie keinen primären Standortfaktor dar.

Direktverbindungen stellen keinen primären Standortfaktor dar.

Der Bund geht davon aus, dass eine angemessene Anbindung der Schweiz an alle wichtigen europäischen Zentren und somit zu wichtigen interkontinentalen Drehkreuzen aufgrund der weitgehenden Liberalisierung auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten sichergestellt ist. Über diese Drehkreuze ist eine Anbindung der Schweiz an die weltweiten Wirtschaftsmetropolen grundsätzlich gewährleistet.

Für den Bund steht nicht die Drehscheibenfunktion des Flughafens (Zürich) im Zentrum.

Für den Bund steht nicht die Drehscheibenfunktion des Flughafens (Zürich) im Zentrum. Viel mehr soll der Flughafen eine geeignete Infrastruktur bereitstellen, welche es den Fluggesellschaften ermöglicht, ab Zürich möglichst gute Direktverbindungen in Europa und optimale Anschlüsse zu den wichtigen weltweiten Zentren zu unterhalten.

Der Bund bekennt sich weiterhin zu einer nachfrageorientierten Entwicklung der Landesflughäfen. Im Rahmen von Nachhaltigkeitsüberlegungen sind jedoch Situationen denkbar, in denen von diesem Grundsatz abgewichen werden kann.

Der Bundesrat anerkennt die Bedeutung des Flughafens Zürich, betont aber mehrmals, dass die Drehscheibenfunktion sekundär und weder für die Anbindung noch als Standortfaktor von Bedeutung ist.

Der Bund zwingt den Flughafen Zürich nicht zu Wachstum.

Auswirkung auf Fluglärmkonflikt

Im Folgenden werden die Auswirkungen von "ZRH_2020" dargestellt und mit den Bundesrätlichen Zielsetzungen im LUPO verglichen.

Zum Fluglärmkonflikt äussert sich der Bundesrat im LUPO wie folgt:

Der Bund strebt eine Lösung an, bei der die Lärmbelastung für die Bevölkerung möglichst gering ist.

Der massive Widerstand breiter Bevölkerungskreise gegen den Fluglärm lässt heute keine tragfähige Basis für den Flughafenbetrieb zu. ... Ausschlaggebend ist aber die allgemeine Ablehnung von Fluglärm durch die Bevölkerung rund um den Flughafen Zürich.

Beim Entscheid über die zukünftige Ausrichtung des Betriebs des Flughafens Zürich strebt der Bund eine Lösung an, die dafür sorgt, dass die Lärmbelastung der Bevölkerung möglichst gering und die Akzeptanz des Flughafens in den betroffenen Regionen möglichst gross ist.

Nicht nur bei der schweizer, sondern auch bei der süddeutschen Bevölkerung ist die Angst vor schrankenlosem Wachstum des Flughafens Zürich sehr gross.

Nur wenn die Politik der Willkür der Flughafen Zürich AG und der Aviatik-Industrie klare Vorgaben entgegen setzt, kann diese Angst abgebaut und der Fluglärmkonflikt gelöst werden.



Foto: VFSN

"ZRH_2020" muss als Grundlage für den SIL verwendet und umgesetzt werden. Damit wird die Akzeptanz in der Bevölkerung für den Flughafen signifikant zunehmen.

«ZRH_2020" ermöglicht es dem Bund, auch das Ziel einer möglichst geringen Lärmbelastung der Bevölkerung zu erreichen.

Auswirkung auf Drehkreuzbetrieb

Der Bundesrat vertritt seinen Standpunkt zum Drehkreuzbetrieb im LUPO wie folgt:

Für den Bund steht nicht die Drehscheibenfunktion des Flughafens (Zürich) im Zentrum.

Es ist aber auch festzustellen, dass auf Interkontinentalstrecken von vielen Schweizer Unternehmen das Umsteigen und ein damit verbundener Zeitverlust in Kauf genommen werden, wenn sich damit signifikante Kosteneinsparungen erzielen lassen.

Allerdings verursacht der Drehkreuzbetrieb im Vergleich zu einem herkömmlichen Flugbetrieb mit Punkt zu Punkt Verbindungen einen entsprechenden Mehrverkehr mit entsprechenden Mehrbelastungen für die betroffene Bevölkerung.

Obwohl Direktverbindungen eine wichtige Rolle spielen und von den Fluggästen grundsätzlich geschätzt werden, stellen sie keinen primären Standortfaktor dar.

Ein Drehkreuzbetrieb verursacht Mehrverkehr mit entsprechender Mehrbelastung für die Bevölkerung.

ZRH_2020 unterstützt die nachfrageorientierte Entwicklung des Flughafens.

Die Roadmap "ZRH_2020" bewirkt, dass die Bedeutung des "Drehkreuzes Zürich" abnehmen wird. Dies widerspricht jedoch nicht den Zielen im LUPO. Im Gegenteil, es beseitigt aufgezeigte negative Begleiterscheinungen.

Es unterstützt die nachfrageorientierte Entwicklung des Flughafens, da für Lokale Passagiere keine Limiten gelten.

Die Roadmap steht jedoch im Gegensatz zu den Business Modellen der Flughafen Zürich AG und des Lufthansakonzerne, die einseitig auf Kapazitätssteigerungen und einen Mega-Hub ausgelegt sind.



Für den Lufthansakonzern hat Zürich eine Bedeutung im Rahmen der Tripple-Hub Strategie mit den Flughäfen Frankfurt und München. Allenfalls wird der Gewinn des Lufthansakonzerne durch diese Roadmap geschmälert.

Fotobearbeitung: VFSN

Auswirkung auf die Wirtschaft

Die Wirtschaft ist der Motor der Luftfahrt und nicht umgekehrt.

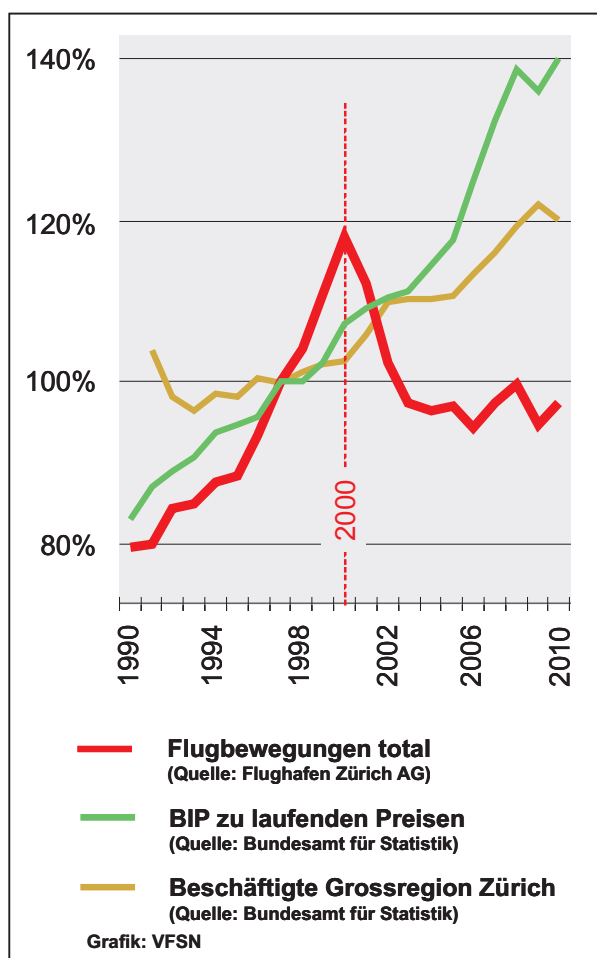
Die Flughafen Zürich AG, wie auch dem Flughafen nahestehende Lobby- und Wirtschaftsorganisationen werden den Verlust von tausenden von Arbeitsplätzen und einen Einbruch der Schweizer Wirtschaft heraufbeschwören, wenn "ZRH_2020" umgesetzt wird.

So ist im "standpunkt"¹ vom Oktober 2012 zu lesen: "Das Korsett das sich immer enger um den Flughafen Zürich legt, bremst die Entwicklungschancen der in existenziellem Mass international verflochtenen Schweiz und gefährdet damit Zehntausende von Arbeitsplätzen - viele auch in Südbaden."

Der Bundesrat beurteilt die Auswirkungen auf die Wirtschaft im LUPO differenzierter:

Gemäss einer Studie des Bundesamtes für Raumentwicklung sind über 90 % der Flugreisen Privatreisen, die überwiegend Feriencharakter haben.

Obwohl Direktverbindungen eine wichtige Rolle spielen und von den Fluggästen grundsätzlich geschätzt werden, stellen sie keinen primären Standortfaktor dar.



Angetrieben vom wirtschaftlichen Aufschwung in den 90er Jahren, der den Luftverkehrsunternehmen überdurchschnittliche Zuwachsraten bescherte, ...

Hat der wirtschaftliche Aufschwung in den 90er Jahren noch dazu geführt, dass die Flugbewegungen extrem zugenommen haben, so hat der Absturz der Flugbewegungen nach dem Jahre 2000 (Grounding) nicht zu einem wirtschaftlichen Absturz geführt.

Im Gegenteil, BIP und Anzahl Beschäftigter im Grossraum Zürich sind weiterhin gestiegen.

Unbestritten, der Flughafen Zürich ist wichtig für Zürich und die Schweiz, aber es besteht kein Indiz, dass der Flughafen die Wirtschaft ankurbelt.

Die Wirtschaft ist der Motor der Luftfahrt und nicht umgekehrt.

Mit "no limits" für Lokale Passagiere unterstützt "ZRH_2020" explizit die Bedürfnisse der Wirtschaft und des Tourismus.

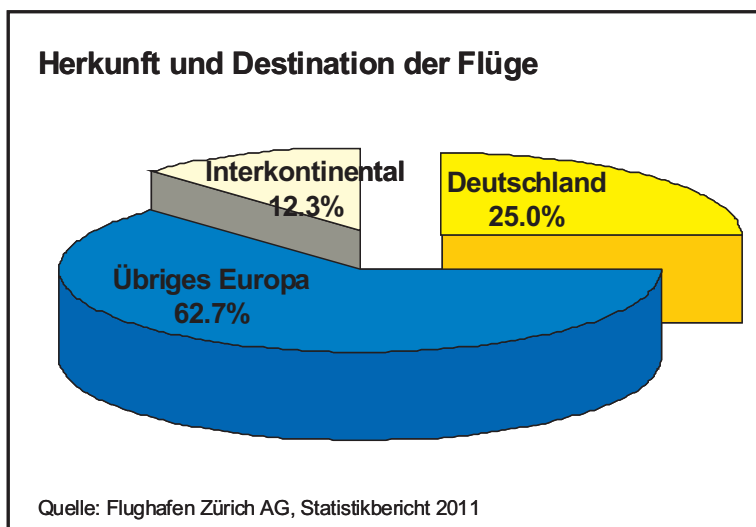
Auswirkung auf Verhalten der Fluggpassagiere

Zum Verhalten der Fluggäste hält der Bundesrat im LUPO fest:

*Weil die SWISS heute auf dem Flughafen Zürich ein Drehkreuz betreibt, steht in Zürich eine beachtliche Zahl von interkontinentalen Direktverbindungen zur Verfügung. **Die Mehrzahl der von der Schweiz aus reisenden Fluggäste benutzt aber dennoch die angrenzenden europäischen Hubs für Interkontinentalflüge, weil entweder die angebotenen Flüge kostengünstiger sind oder die benötigte Langstreckenverbindung von der Schweiz aus nicht direkt angeboten wird.***

Über 90% der Flugreisen sind Privatreisen mit Feriencharakter.

Dass die Aussage betreffend Langstreckenverbindungen im LUPO durchaus plausibel ist, zeigt ein Vergleich über die Herkunft und Destination der Flüge am Flughafen Zürich.



Gemäss Statistikbericht 2011 der Flughafen Zürich AG, hatten im Jahre 2011 87.7% aller Flugbewegungen Herkunft und Destination Europa. Davon entfallen alleine 25.0% der Flugbewegungen auf Deutschland.

Auf die interkontinentalen Destinationen entfallen lediglich 12.3% der Flugbewegungen.

Das Konzept "ZRH_2020" wird dazu führen, dass vereinzelt interkontinentale Destinationen nur noch über einen angrenzenden europäischen Hub erreichbar sind, da keine genügende Nachfrage aus der Schweiz besteht.

Da gemäss LUPO über 90 % der Flugreisen Privatreisen sind, die überwiegend Feriencharakter haben, wird damit kein wirtschaftlicher Schaden erzeugt. Komfort und Bequemlichkeit sind allenfalls davon tangiert.

Impressum:

Pfaffhausen, November 2012

Verein Flugschneise Süd - NEIN
8118 Pfaffhausen



Kontakt: Th. Morf, praesident@vfsn.ch

Folgende Organisationen unterstützen die Roadmap ZRH_2020 uneingeschränkt:

Bürgerprotest Fluglärm Ost
8484 Weisslingen



Hauseigentümerverband
Dübendorf & Oberes Glattal
8600 Dübendorf

