



.....  
[www.flughafeninitiative.ch](http://www.flughafeninitiative.ch)

Förderverein für eine realistische Flughafenpolitik  
Postfach 75, 8484 Weisslingen  
info@flughafeninitiative.ch PC 85-510414-7

Flughafeninitiative **Ja**  
.....

# Kein unkontrolliertes Wachstum auf Kosten der Bevölkerung

Medienmappe anlässlich der Medienkonferenz vom 06. Januar 06 im  
Hotel Krone, Zürich

**Inhaltsverzeichnis Medienmappe:**

	Seite
Medieneinladung	3
Medienmitteilung	4
Der Initiativtext	5
Förderverein für eine real. Flughafenpolitik stellt sich vor	6
Das Unterstützungskomitee der Flughafeninitiative	7
Referate	8
Faltprospekt „Dem Fluglärm Grenzen setzen“	Beilage

**Ablauf Medienkonferenz**

12:00	Begrüssung	Stefan Wey
12:05	Referate	ReferentInnen gemäss ReferentInnenliste
12:30	Fragen und Antworten	

Ende der Medienkonferenz spätestens 13 Uhr

Referentinnen und Referenten stehen nach der Medienkonferenz persönlich für Interviews zur Verfügung.

Referentenliste:

Stefan Wey, Präsident Förderverein für eine realistische Flughafenpolitik  
Urs Dietschi, Vorstandsmitglied Förderverein für eine realistische Flughafenpolitik  
Felix Jaccaz, Vorstandsmitglied Förderverein für eine realistische Flughafenpolitik

Es gilt jeweils das gesprochene Wort

An die Zürcher Medien

Einladung zur Medienkonferenz

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Juli 2004 wurde die Volksinitiative „für eine realistische Flughafenpolitik“ mit über 21'500 Unterschriften eingereicht. Alle Bürgerorganisationen und bereits über 1130 Personen unseres Unterstützungskomitees setzen sich namentlich für die Ziele der Flughafeninitiative ein.

Am Freitag 06. Januar 06 nimmt der Regierungsrat offiziell zu unserer Volksinitiative Stellung. Das Initiativkomitee „für eine realistische Flughafenpolitik“ lädt Sie im Anschluss an die regierungsrätliche Medienkonferenz ebenfalls zu einer Medienkonferenz ein.

Aus erster Hand erfahren Sie unsere Position zum Regierungsratsentscheid sowie unsere Erwartungen und Forderungen an den Kantonsrat.

**Wir laden Sie freundlich ein, an dieser Medienkonferenz teilzunehmen. Sie findet am**

**Freitag 06. Januar 06, 12:00 Uhr im Hotel Krone an der Schaffhauserstr. 1 in Zürich - Unterstrass statt. (Tram 11+14 bis Haltestelle Kronenstrasse)**

Für Rückfragen stehen Ihnen zur Verfügung:

**Stefan Wey**, Präsident Förderverein für eine realistische Flughafenpolitik

Mobile 078 618 19 55

**Marcel Savarioud**, Vizepräsident Förderverein für eine realistische Flughafenpolitik

Tel 044 321 17 91 Mobile 079 755 20 10

Informationen über die Initiative erhalten Sie auf [www.flughafeninitiative.ch](http://www.flughafeninitiative.ch)

## Kein unkontrolliertes Wachstum auf Kosten der Bevölkerung

Gemeinden rund um den Flughafen, die Mehrheit des Kantonsrates und alle Bürgerorganisationen fordern zusammen mit 21'500 Unterzeichnenden der Flughafeninitiative eine Plafonierung der Flugbewegungen und eine Verlängerung der Nachtruhe. Die transparent umsetzbare Plafonierung bei 250'000 Flugbewegungen ist durch den Volksentscheid zur 5. Flughafenbautapete legitimiert.

Das Initiativkomitee begrüsst es, dass der Regierungsrat mit dem Gegenvorschlag von seiner Politik abrückt, der Bevölkerung jedes von der Luftfahrtindustrie gewünschte Verkehrswachstum zuzumuten. Die vorgeschlagene Rechtsform des regierungsrätlichen Vorschlages kann eine sinnvolle Ergänzung der Flughafeninitiative sein.

Flughafenwachstum bedeutet nicht Wirtschaftswachstum, die für eine wachsende Wirtschaft notwendigen Flugverbindungen sind mit der Flughafeninitiative problemlos möglich. Ohne eine Plafonierung der Flugbewegungen und ohne Verlängerung der Nachtruhe wird dem Flughafen-Wachstum weiterhin Tür und Tor geöffnet. Damit würden mit Sicherheit die Süd- und Ostanflüge zementiert und weiter ausgebaut, ja gleichzeitig im Dual Landing betrieben, wie auch zusätzliche Startrouten in andere Himmelsrichtungen unausweichlich würden.

Der Regierungsrat verspricht der Bevölkerung rund um den Flughafen mehr Ruhe, ohne zu sagen wo die mit dem Gegenvorschlag möglichen zusätzlichen Flugbewegungen abgewickelt werden sollen.

Bei einem der wichtigsten Parameter in der Fluglärmpolitik, der Nachtruhe, enthält der Vorschlag keine konkreten Verbesserungen gegenüber den heutigen 5 ½ Stunden. Damit kommt er bei einem der Hauptziele der Initiative der betroffenen Bevölkerung um den Flughafen nicht entgegen.

Aus den genannten Gründen hält das Initiativkomitee an der Initiative fest und freut sich, dass die Zahl der aktiven Unterstützerinnen und Unterstützer jeden Tag zunimmt.

Über 1130 Personen aus allen Himmelsrichtungen und Parteien unterstützen namentlich die Flughafeninitiative in unserem Unterstützungskomitee. Wir erwarten auch eine klare Unterstützung der Flughafeninitiative durch den Kantonsrat. Die Mehrheit des Kantonsrates hat sich in der Vergangenheit schon verschiedentlich für eine zahlenmässige, einfach nachprüfbar Beschränkung ausgesprochen. Er hat es in der Hand, mit einer klaren Unterstützung der Flughafeninitiative dem Regierungsrat einen verbindlichen Auftrag zu erteilen und damit seinen Forderungen Nachdruck zu verhelfen.

Die Initiative hat eine breite Unterstützung in der Bevölkerung aller Regionen. Trotzdem hat der Regierungsrat das Gespräch mit uns nie gesucht, wir erwarten vom Kantonsrat mehr Bürgernähe, in dem er unsere Anliegen ernst nimmt und das Gespräch mit den Initianten aufnimmt.

### Weitere Informationen:

**Stefan Wey**, Präsident Förderverein für eine realistische Flughafenpolitik

Natel 078/618 19 55

**Marcel Savarioud**, Vizepräsident Förderverein für eine realistische Flughafenpolitik

Tel 01 321 17 91 Natel 079/755 20 10

oder auf unserer Homepage [www.flughafeninitiative.ch](http://www.flughafeninitiative.ch)

## Text Initiative:

Die Verfassung des Kantons Zürich wird wie folgt ergänzt:

### Art. 26 Abs. 3 KV (neu)

**Der Kanton Zürich wirkt, insbesondere im Bund, darauf hin, dass der Flughafen Zürich in Übereinstimmung mit den Bedürfnissen der von Flugemissionen betroffenen Wohnbevölkerung betrieben wird. Namentlich darf die jährliche Zahl von Flugbewegungen des Flughafens 250'000 nicht überschreiten und die Nachtflugsperrzeit nicht weniger als neun Stunden betragen.**

### Begründung:

- Das Hub-Konzept der nationalen Fluggesellschaft hat seit Mitte der 1990er- Jahre zu einem starken Wachstum der Flugbewegungen auf dem Flughafen Zürich und zu einer massiven Zunahme des Fluglärms geführt. Die Überflugbeschränkungen über Süddeutschland haben die Lärmbelastung weit verteilt und für grosse Regionen zusätzlich erhöht.
- Gegen diese Belastung ist in den Agglomerationsgebieten des Kantons Zürich und der Nachbarkantone heftiger Widerstand erwachsen. Die betroffene Bevölkerung nimmt die Lärmbelastung auf Dauer oder gar ein weiteres Wachstum des Flugverkehrs nicht hin.
- Der Kanton Zürich hat bisher die Interessen seiner Bevölkerung zu wenig vertreten. Künftig soll er sich vermehrt beim Bund für das berechnigte Anliegen einer geringeren Lärmbelastung einsetzen. Insbesondere soll er in weiterer Konkretisierung der Richtplanung auf allen Ebenen darauf hinwirken, dass die Zahl von jährlich 250'000 Flugbewegungen nicht überschritten wird und die Nachtruhe eine Grenze von neun Stunden nicht unterschreitet.
- Die Interessen des Wirtschaftsstandorts Zürich können – wie beim Ausbauscheid 1995 bereits festgehalten – mit 250'000 Flugbewegungen langfristig abgedeckt werden.
- Ein Mehr an Luftverkehr gefährdet die Gesundheit weiter Teile der Bevölkerung, die Attraktivität des Kantons als Wohnstandort und führt zu grossen immissionsbedingten Einbussen bei den Immobilienwerten.

Am 07. Juli 2004 wurde vom Initiativkomitee für eine realistische Flughafenpolitik die gleichnamige Volksinitiative eingereicht. Innert einer Rekordzeit von 2 Monaten kamen über 21'500 Unterschriften zusammen.

Bürgerorganisationen aus allen Himmelsrichtungen des Flughafen Klotens haben am 27. Januar 2005 den Förderverein für eine realistische Flughafenpolitik gegründet.

Ziel des Vereins ist es, die voraussichtlich im Jahr 2007 stattfindende kantonale Volksabstimmung über die Volksinitiative für eine realistische Flughafenpolitik zu gewinnen.

Oberstes Organ des Vereins ist die Mitgliederversammlung, welche aus Vertreterinnen und Vertretern der Mitgliedervereinen besteht.

Strategische Führung, Kommunikation, Fundraising und Layout der Kampagne sind Hauptaufgaben des Vorstandes. Die regionalen Bürgerorganisationen unterstützen uns mit Aktionen und Veranstaltungen vor Ort.

Alle Bürgerorganisationen unterstützen die Flughafeninitiative und damit die Eckwerte von max. 250'000 Flugbewegungen pro Jahr und einer Verlängerung der Nachtruhe auf 9 Stunden.

## Unser Vorstand

[Stefan Wey](#), Zürich  
Präsident

[Urs Dietschi](#), Weisslingen  
Kassier

[Felix Jaccaz](#), Weisslingen

weitere Funktionen: Präsident Dachverband Fluglärmschutz

[Ruedi Lais](#), Wallisellen  
Aktuar

weitere Funktionen: Kantonsrat

[Marcel Savarioud](#), Zürich-Schwamendingen  
Vizepräsident

weitere Funktionen: Präsident Zürich-Nord gegen Fluglärm; Gemeinderat der Stadt Zürich

Über 1130 Personen unterstützen in unserem Unterstützungskomitee namentlich die Ziele der Flughafeninitiative. Das Unterstützungskomitee wurde im Oktober 2005 durch den Vorstand des Fördervereins ins Leben gerufen. Innerer kurzer Zeit kamen über 1130 Personen aus allen Parteien und Himmelsrichtungen zusammen, welche bereit waren, die Ziele der Flughafeninitiative namentlich durch Eintrag auf unserer Homepage zu unterstützen. Auch im Jahr 2006 kommen laufend neue Personen dazu.

Die aktuelle Liste kann auf [www.flughafeninitiative.ch](http://www.flughafeninitiative.ch) nachgelesen werden. Es befinden sich darin Personen aus allen Himmelsrichtungen, aus den verschiedensten Parteien, mit den unterschiedlichsten Betroffenheiten und von diversen Berufen.

Der Förderverein lädt die Mitglieder des Unterstützungskomitees und alle interessierten Kreise zu einer exklusiven Vorpremiere des Filmes Grounding am Montag 16. Januar um 20 Uhr im Kino Corso 2 in Zürich ein.

Die letzten Tage des Schweizer Vorzeigeunternehmens Swissair wurde im Kinofilm "Grounding" für die Nachwelt verfilmt. Der unrühmliche Untergang der nationalen Airline Swissair, welcher mit fast krimineller Energie zusätzlich beschleunigt wurde, bietet bestes Anschauungsmaterial, welche Folgen "Grössenwahn" und "Verfälschung" für die schweizerische Volkswirtschaft bedeutet.

Die Initianten der Volksinitiative für eine realistische Flughafenpolitik waren geschockt von den Ereignissen kurz vor und nach dem Grounding. Wir möchten mit dieser Vorpremiere unsere Mitgliedern eine kritische Nachbetrachtung dieser Ereignisse ermöglichen. Es ist für alle Beteiligten wichtig, die Ursachen und Gründe dieses Groundings zu kennen; die Verfilmung der Vorfälle kurz vor dem Grounding ist eine Möglichkeit dazu.

## Vorstellung der Initiative

### Einleitung:

Geprägt von Vertrauensverlust, Desinformation sowie Strategielosigkeit sind die Verfahren um den Betrieb des Flughafens Zürich zum medialen Dauerbrenner geworden und haben zum offenen Widerstand der von Flugemissionen betroffenen Bevölkerung geführt. Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat über lange Jahre seine Führungsaufgabe in Flughafenfragen sträflich vernachlässigt. Arrogant, dumm und unsensibel wurden vorausschaubare Szenarien verneint, ausgeklammert und verdrängt, namentlich auch das Verhältnis zu den deutschen Nachbarn. Vorsätzlich und willentlich wurden Vereinbarungen mit Deutschland systematisch verletzt, einzig und alleine um die Kapazitäten des Flughafens zu erhöhen.

Gegenseitige Schuldzuweisungen, das Hin- und Herschieben von Verantwortung prägen heute das politische Klima zum Schaden einer wichtigen Verkehrsinfrastruktur, wie der Flughafen Zürich sie darstellt.

Der absolute Realitätsverlust der damals Verantwortlichen hat zum Grounding der Swissair und damit zum grössten schweizerischen Wirtschaftsdebakel der jüngsten Geschichte geführt.

Die von Fluglärm und Abgasen betroffene Bevölkerung ist heute systematisch von der Mitwirkung und planerischen Gestaltung des zukünftigen Flughafenbetriebs ausgeschlossen. An deren Stelle wird über das SIL Koordinationsverfahren im engen, abgeschotteten Kreis über das Schicksal bezüglich Lebensqualität vieler Menschen entschieden. Defakto bestehen keine vernünftigen Rekursmöglichkeiten. Die Flughafeninitiative ist die letzte noch verbliebene realpolitische Option, bei der die Bewohner rund um den Flughafen eine verbindliche Willensäusserung zu den Dimensionen des Flughafens anlässlich einer Abstimmung tätigen können.

### Initiative für eine realistische Flughafenpolitik:

Hervorgegangen ist die Initiative für eine realistische Flughafenpolitik aus dem Zusammenschluss praktisch aller Bürgerorganisationen rund um den Flughafen. Sie beruht auf der Erkenntnis, dass die ausformulierten Eckwerte der Plafonierung und Nachtruhe für alle Regionen, 360 Grad um den Flughafen, eine absolute Notwendigkeit darstellen. In kürzester Zeit wurden 21'500 Unterschriften gesammelt. Dies war zum Zeitpunkt der Einreichung, nach nur zwei Monaten Sammelzeit, ein Rekord für den Kanton Zürich!

Umfassende und gründliche juristische Vorabklärungen haben ergeben, dass die Anliegen der Initiative nur in der Form eines so genannten Opositionsartikels an der Urne zur Abstimmung gebracht werden können. Die Initiative verpflichtet den Kanton Zürich, sowie namentlich den Regierungsrat, sich an allen relevanten Stellen für die Eckwerte der Initiative einzusetzen.

### Eckwerte der Initiative:

Die Initiative verlangt:

1. Eine Plafonierung der Flugbewegungen bei max. 250'000 pro Jahr
2. Eine garantierte Nachtruhe von minimal 9 Stunden (22:00 bis 07:00)

Begründung:

1. Anlässlich der Abstimmung zur 5. Ausbaustufe wurden 250'000 Flugbewegungen/Jahr als Zielgrösse genannt. Damit wären, so die kantonalen Ausführungen zur Abstimmung, auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erfüllt. Dazu hat die Bevölkerung an der Urne JA gesagt. Damit ist die Zahl 250'000 die einzige legitimierte Dimension. Die Flughafeninitiative stellt somit diese Gröszenordnung zur Disposition.
2. Damit auch die hochsensiblen so genannten Nachtrandstunden gebührend geschützt werden können, schlägt die Initiative eine Nachtruhe von 9 Stunden vor. Die eben erst erschienene Fluglärmstudie der ETH und deren Auswertung bestätigen eindrücklich diese Forderung. Die Störwirkung von Fluglärm ist während der Nachtrandstunden überdimensional stärker. Neueste Forderungen anlässlich des aktuell eingereichten provisorischen Betriebreglements verlangen genau zu diesen Zeiten eine Lockerung des noch bestehenden Bevölkerungsschutzes im Sinne einer weiteren Nutzung des Pistensystems. Dies zeigt einmal mehr auf, wie unsensibel hier gehandelt wird!

Die Eckwerte der Initiative basieren auf klar definierten, nachvollziehbaren und einfach messbaren Grössen. Flugbewegungen können gezählt werden, Nachtruhe kann mit der Uhr kontrolliert werden.

„Pro forma Bevölkerungsschutz“ haben wir bereits zur Genüge erlebt, bis heute wurden diese Massnahmen weder eingehalten noch kontrolliert. Wir haben genug von Lug und Betrug.

**Initiativkomitee, Förderverein, Unterstützungskomitee:**

Initiativkomitee:

Lanciert wurde die Initiative, wie erwähnt, von Bürgerinitiativen aus der Flughafenregion. Das Initiativkomitee setzt sich aus Vertretern dieser Organisationen zusammen. Es ist politisch unabhängig und setzt sich aus Anhängern aller Parteien zusammen.

Förderverein für eine realistische Flughafenpolitik:

Um der Initiative und ihren Eckwerten an der Urne zum Durchbruch zu verhelfen wurde vor ca. einem Jahr der Förderverein gegründet. Der Vorstand des Fördervereins hat das Mandat, die Initiative im Namen des Initiativkomitees nach aussen zu vertreten. Im Weiteren hat der Förderverein den Auftrag, die nötigen Mittel aufzubauen, um die Kampagnenfähigkeit zu erlangen. Wir erwarten einen harten Abstimmungskampf und sehen uns einer gewaltigen pro Flughafenlobby gegenüber gesetzt.

Dem Förderverein können nur Organisationen sowie Parteien beitreten, er kennt keine Einzelmitgliedschaft.

Unterstützungskomitee:

Dem Unterstützungskomitee hingegen können Einzelpersonen beitreten. Sie stehen mit ihrem Namen persönlich für die Initiative ein. Nach kürzester Zeit zählen wir bereits über 1100 Personen, welche sich auf unserer Homepage [www.flughafeninitiative.ch](http://www.flughafeninitiative.ch) haben registrieren lassen.

Dies manifestiert die breite Unterstützung der Initiative in der Bevölkerung. Wir sind überzeugt, dass das Unterstützungskomitee bis zum Urnengang noch stark wachsen und zu einer tragenden Säule im Abstimmungskampf avancieren wird.

**Weitere Aspekte**

Der Regierungsrat (RR) des Kantons Zürich setzt sich auch gegenüber dem Kantonsrat (KR) über dessen politische Willensäusserungen hinweg. Dieser hat bereits mehrfach eine Bewegungsplafonierung ausdrücklich gefordert. Der KR hat sich vor Kurzem auch mehrheitlich gegen jeden weiteren Pistenausbau ausgesprochen. Die Mehrheitsverhältnisse im KR haben sich klar und deutlich in Richtung Eingrenzung des Flugverkehrs verschoben.

Mit tendenziösen Studien (INFRAS) versucht der RR überdimensionierte Wachstumsszenarien für den Flughafen zu proklamieren. Gegenstudien (Bericht Kienbaum) belegen die einseitigen Aussagen.

Der ebenso in einer Studie prognostizierte Bedarfsnachweis für den Flughafen Zürich geht von bis zu 450 000 Flugbewegungen pro Jahr aus. Damit ist eines klar: Ohne vermehrte Süd- und Ostanflüge und weitere Pistenausbauten ist dies nie zu erreichen. Der geforderte gekröpfte Nordanflug muss mit Fug und Recht nur und ausschliesslich unter diesen Aspekten als Beruhigungsspiel gesehen werden!

Darum: Nur eine Plafonierung auf dem Niveau der Initiative verhindert ein grosses Wachstum der Süd- und Ostanflüge und ebnet vielleicht auch den Weg zu einer Rückkehr zur Nordausrichtung.

Naiverweise wird die Slotvergabe bei einer Plafonierung als äusserst problematisch dargestellt. Wie mit solchen Szenarien umzugehen ist, lernt nun jeder Wirtschaftsstudent in der ersten Vorlesung. Die Vergabe von knappen Gütern wird über den Preis geregelt. Enkbar wäre die Versteigerung der vorhandenen Slots. Damit würde ganz nebenbei auch das qualitative anstelle des quantitativen Wachstums gefördert. Der Flughafen hätte damit, gemäss Aussage von Josef Felder, keine Probleme.

(Josef Felder sagte in der Handelszeitung vom 26. Mai 04: „Der Flughafen hätte mit der Begrenzung auf 250'000 kein Problem, sie würden einfach die Gebühren anpassen“.)

Die Initiative behindert weder die Schweizer Wirtschaft noch deren Wachstum. Alle von der Wirtschaft benötigten Flugverbindungen sind auch mit der Initiative möglich. Im vergangenen Jahr 2005 haben sich die ausschlaggebenden Linien- und Charterbewegungen im Rahmen der von der Initiative geforderten Grenze von 250'000 bewegt. Nicht alle im vergangenen Jahr angebotenen Flugverbindungen entsprachen einer realen Nachfrage oder waren profitabel, sie sind das Potential für weiteres qualitatives Wachstum.

**Zusammenfassung:**

Die Initianten sind fest entschlossen, der Initiative zum Durchbruch zu verhelfen. Die breite Unterstützung in der Bevölkerung gibt Mut und ist ein klares Zeichen, mit voller Kraft in einen harten Abstimmungskampf einzusteigen. Die beiden Eckwerte, Plafonierung und Nachtruhe sind nicht verhandelbar. Wir lassen uns auf keine unkontrollierbaren akademischen Messgrössen ein, welche Tür und Tor öffnen für weiterhin unkontrolliertes Wachstum des Flugverkehrs auf dem Buckel der betroffenen Bevölkerung. Wir verlangen, dass die Flughafenverantwortlichen endlich zur Einsicht gelangen, dass sich der Flugverkehr in Zürich nur mit und nicht gegen die Bevölkerung betreiben lässt.

## Stellungnahme zur den Auswirkungen der Flughafeninitiative des Regierungsrates

### Entwicklung der Flugbewegungen ?

Die für die Wirtschaft relevanten Bewegungen des Linien- und Charter/Spezialverkehrs am Flughafen Zürich haben seit seinem bestehen nur während drei Jahren die von der Initiative geforderten maximal 250'000 Bewegungen überschritten. Das war in den Jahren 1999 bis 2001. Die Folgen davon, der Swissair Crash, als Höhepunkt einer verfehlten Strategie, steckt uns immer noch in den Knochen. Nur ca. 25'000 Flugbewegungen sind interkontinental. Die übrigen 90% finden innerhalb Europa statt, 2/3 davon mit unseren Nachbarländern über kürzere Distanzen. Ein Grossteil von ihnen wird durch kommende Hochgeschwindigkeitszüge ersetzt werden. Weil vielen Fluggesellschaften die Gewinnung von Marktanteilen wichtiger ist, als Gewinn zu erwirtschaften, gibt es viele schlecht ausgelastete und unrentable Flüge im Europaverkehr. Hier steckt ein grossen Potential für künftiges, qualitatives Wachstum. Unsinnige Flüge können durch wichtige und rentable ersetzt werden, ohne die Eckwerte der Initiative zu überschreiten.

### Welche Auswirkungen hat die Flughafeninitiative auf die Schweizer Wirtschaft ?

Unique und seine Vertreter im Zürcher Regierungsrat versuchen immer wieder glaubhaft zu machen, die Schweizer Wirtschaft hänge vom künftigen Wachstum des Flughafens Zürich ab und verfolgen damit die gescheiterte Swissair Strategie unbeirrt weiter. An diese Legende wurde kürzlich mit zwei aus Steuergeldern finanzierten Studien weiter gestrickt.

Prognose für die Nachfrageentwicklung der Schweizer Flughäfen bis 2030

Im Auftrag des SIL

Intraplan München Oktober 2005

„Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich“

im Auftrag des Zürcher Regierungsrates

INFRAS Juni 2005

Diese Studie wurde durch:

Bewertung des Gutachtens „Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich“

im Auftrag des Landratsamtes Waldshut

Kienbaum Management Consultants Düsseldorf Dezember 2005 (Zitatauszüge sind in gleicher Schriftart gedruckt)

Überprüft, mit interessanten Ergebnissen.

Beide Studien, und auch die meisten Vorgänger, haben folgende Gemeinsamkeiten:

Die Prognose der Nachfrageentwicklung wurde unter der Annahme von weiterhin sinkenden Flugpreisen erstellt. Dies mag für die nächsten Jahre weltweit zutreffen. Ob das auch für Unique zutrifft ist nicht so sicher, den im Gegensatz zu den umliegenden Flughäfen, ist das Bewegungswachstum von Unique gegenüber dem Vorjahresmonat seit Mai 2005 wieder negativ. Mit grösster Sicherheit wird es aber bis zum Jahr 2030 kein kontinuierliches Wachstum geben. In den nächsten 25 Jahren wird eine massive Verknappung, und damit Verteuerung, des Flugtreibstoffes stattfinden. Es gibt keine alternativen Treibstoffe, die kostengünstiger produziert werden könnten. Zunehmende Umweltkatastrophen werden das Ökologische Bewusstsein weltweit fördern. Der Luftverkehr wird sich nicht mehr vom Kyoto-Protokoll fernhalten können. Wenn China die Führungsrolle als Umweltsünder übernimmt, werden auch die USA dem Protokoll beitreten. Dies alles wird steigende Flugpreise und eine sinkende Nachfrage zur Folge haben. Wir haben mit der Flughafeninitiative nun die Chance, nicht mehr auf dieser Blase zu sitzen, wenn sie platzt.

Bei der Berechnung der Volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens werden direkte, indirekte, induzierte und katalytische Effekte teilweise nur geschätzt, vermischt, mit überhöhten Faktoren und mehrfach berücksichtigt. Netto- und Bruttoeffekte werden zu Gunsten der erwarteten Aussage durcheinander gebracht. Dies geht aus der Kienbaum Studie in unüblicher Deutlichkeit hervor.

Die Umweltbelastungen, Beeinträchtigung der Bevölkerung durch Fluglärm, verminderte Leistungsfähigkeit der betroffenen Arbeitnehmer und deren volkswirtschaftliche Auswirkungen, Immobilienentwertung, Veränderung von Sozialstrukturen in betroffenen Gemeinden usw. werden jedoch nie oder nur sehr verkürzt berechnet und gegenüber gestellt.

Die Bewertung der Infrastudie des Regierungsrates durch Kienbaum Management stellt einige Falschaussagen klar:

Die Aufgabe eines Flughafens besteht darin, passend zum wirtschaftlichen Niveau Transportleistung für Passagiere und Fracht zu bieten. Eindeutig in diesem Zusammenhang ist nur, dass der Wegfall des Flughafens Zürichs in Gänze oder das Einstellen von interkontinentalen Flügen erhebliche Folgen für die Wirtschaft hätte. Für eine Einschränkung des Angebotes gilt dies nicht ohne weiteres.

Eine Plafonierung der Flugbewegungen, sei es durch Wegfall bestimmter Destinationen oder durch Einschränkung der Flugfrequenzen, führt bei den Unternehmen jedoch noch nicht zu einer gänzlich anderen Bewertung des Standortes. Veränderungen in der Erreichbarkeit würden deshalb nur langfristig und bei erheblichen Einschränkungen im Vergleich zum Status quo wirksam.

Wie anhand der Entwicklung der Flugbewegungen gezeigt wurde, muss zur Umsetzung der Flughafeninitiative das Angebot allerhöchstens unwesentlich eingeschränkt werden. Somit hat die Initiative keinen negativen Einfluss auf die Bewertung des Wirtschaftsstandortes.

Insgesamt ist, davon auszugehen, dass der Anteil Geschäftreisender an allen Flugpassagieren kaum mehr als 15% beträgt. Nur dieser Teil betrifft also direkt die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Schweiz.

An keiner Stelle wird die Frage gestellt, ob z.B. wirtschafts-, struktur- oder umweltpolitisch ein stetig steigendes Passagieraufkommen im Privatreiseverkehr überhaupt anzustreben ist und zu welchen Kosten-Nutzen-Relationen dies erreicht werden kann. (z.B. Billigflüge versus hohe Infrastrukturkosten).

Nur ca. 15% der Flugreisen sind geschäftlicher Natur. Nur sie haben einen Einfluss auf die Standortattraktivität des Grossraumes Zürich und damit allenfalls auf das Wirtschaftswachstum. Geschäftsreisen sind weniger preissensitiv und damit für Flughafen und Fluggesellschaften attraktiver. Sie werden deshalb auch mit der Initiative nicht eingeschränkt werden und höchstens zu Lasten anderer, weniger attraktiver Flüge gefördert, was schlussendlich allen dient.

Die übrigen 85% der Flugreisen dienen dem Tourismus. Sie führen jedoch nicht nur zahlungskräftige Touristen in unser Land. Viele wechseln nur innerhalb des Flughafens das Flugzeug und hinterlassen mehr Umweltschaden als Wertschöpfung. Diese Wertschöpfung beschränkt sich zudem nur auf den Flughafen, der Umweltschaden beeinträchtigt jedoch die ganze Grossregion Zürich. Viele Touristen, vor allem diejenigen aus anderen Kontinenten, machen Rundreisen zu den wichtigsten europäischen Sehenswürdigkeiten und benutzen auch andere Flughäfen zur Einreise. Sie verkehren vielfach mit Autobussen und Zügen zwischen den Sehenswürdigkeiten in Zentraleuropa.

Je mehr Billigflüge angeboten werden, desto mehr Schweizer verbringen ihre Ferien, und immer mehr auch ihre Freizeit, im Ausland. Ein Kinobesuch in Berlin, inkl. Flug, ist bald billiger als in Zürich. Dadurch geht dem Schweizer Tourismus und der –Freizeitindustrie viel Wertschöpfung verloren. Eine Addition dieser positiven und negativen Effekte sucht man vergebens.

Die Luftfahrtindustrie ist nicht geeignet in der Schweiz nachhaltige Arbeitsplätze zu schaffen. Die Lehren aus den Swissair Crash müssen endlich gezogen werden. Swiss scheint immer weniger in der Lage zu sein ein zuverlässiger Sozialpartner zu werden. Die Schweizer Flugindustrie muss Mittel zum Zweck, nicht Selbstzweck sein.

Die Initiative behindert weder die Schweizer Wirtschaft noch deren Wachstum. Alle von der Wirtschaft benötigten Flugverbindungen sind auch mit der Initiative möglich. Auch ein qualitatives Wachstum ist mit der Initiative weiterhin möglich.

## Betrachtungen zu Lärmmessmethoden

**Der Regierungsrat hat noch nicht bekannt gegeben, nach welcher Methode die „stark gestörten Personen“ bestimmt werden sollen.**

**Es gibt keine brauchbare Lärmmessmethode welche die Störung der Bevölkerung durch Fluglärm über längere Zeit messbar machen könnte und für eine Begrenzung verwendet werden könnte.**

Jede Begrenzung die auf dem LEQ als Lärmass beruht ist grundsätzlich gegen die Interessen der Bevölkerung gerichtet. Warum ?

Vereinfacht summiert der LEQ Lärmereignisse und bildet einen Durchschnittswert über einen definierten Zeitraum. Zwei Einflussgrößen in seiner Berechnung machen ihn als Lärmass für Fluglärm unakzeptabel. Die Bemessungszeit und die Gewichtung der einzelnen Lärmereignisse.

Die Bemessungszeit des LEQ hat grossen Einfluss auf die Höhe des LEQ. Je länger sie dauert, desto grösser wird der dämpfende Effekt von etwas ruhigeren Zeiträumen. Heute wird der Tages-LEQ über 16 Stunden ermittelt. Die für Entschädigungen massgebenden Grenzwerte werden jedoch nur an sehr wenigen Orten in unmittelbarer Flughafennähe überschritten, obwohl die Bevölkerung in weitem Umkreis den Fluglärm als unerträglich empfindet. Auf Basis des LEQ verursachen die neuen Ost- und Südanflüge keine Überschreitung dieser Grenzwerte, weil die Bemessungszeit zu lange ist. Darum ist der LEQ für Bemessungszeiten die länger als wenige Stunden dauern ungeeignet.

Mit dem LEQ werden sehr laute Lärmereignisse besonders stark gewichtet. Das führt dazu, dass bei Ersatz einiger weniger sehr lauter Flugzeuge, sehr viel mehr nur wenig leisere Flugbewegungen stattfinden können, bis derselbe LEQ Wert wieder erreicht wird.

Zum Beispiel verursachen drei Jumbos in drei Stunden den gleichen LEQ wie 200 Airbusse in der selben Zeit. Jede Minute ein Airbus wird aber von der Bevölkerung als viel störender empfunden als ein Jumbo pro Stunde.

Als die Westpiste am Flughafen Kloten wegen dem Ausbau gesperrt war, wurden anstatt 150 Flugzeuge über dem Gemeindehaus von Opfikon 470 gezählt. Der Leq-Wert stieg jedoch von 70 dB auf nur 71.5 dB.

Würden alle Flugzeuge um 3db leiser, könnten die Flugbewegungen verdoppelt werden, ohne dass der LEQ ansteigt. Die Belästigung der Bevölkerung würde damit aber massiv ansteigen.

Damit wird klar, dass trotz einer Begrenzung auf Basis des LEQ ein immenses Bewegungswachstum und damit verbunden ein massives Lärmwachstum möglich ist und die Bevölkerung dadurch in keiner Art vom Fluglärm geschützt würde.

Der Kantonsrat hat sich mehrfach dafür ausgesprochen, der von Immissionen des Luftverkehrs betroffenen Bevölkerung entgegen zu kommen und für den Flughafen Zürich verbindliche Wachstumsgrenzen festzulegen:

11.11.2002. Ja zum Postulat Bäume: Plafonierung auf 320'000

20.01.2003 Ja zur Standesinitiative Schäppi: Verlängerung der Nachtruhe auf 7 Stunden

14.11.2005 Ja zum Postulat Hany: Planungsstopp für Pistenausbauten

Diesen politischen Aufträgen ist der Regierungsrat nie nachgekommen, und bekanntlich ignoriert er sie auch in seiner aktuellen Flughafenpolitik, die gerade eben wieder seinem Antrag zur Volksinitiative zu Grunde liegt.

Sämtliche Bürgerinitiativen haben immer wieder die Ansätze des Kantonsrates zu einer Wachstumsbeschränkung begrüsst und tun dies auch weiterhin.

Im Gegensatz zu den bisherigen Beschlüssen des Kantonsrates halten wir aber eine Plafonierung auf 320'000 und weniger als 9 Stunden Nachtruhe für ungenügend, weil

- keiner Region zugemutet werden kann, die gegenüber heute ca. 60'000 Flugbewegungen zusätzlichen Flugbewegungen zu übernehmen.. 2005 erfolgten 10'600 Süd- und 14'790 Ostanflüge sowie 13'826 Südstarts, der Regierungsrat postuliert die „Rückkehr zur gewachsenen Nordausrichtung des Flugbetriebs“. Ein Wachstum um 20% hätte ein weit stärkeres Wachstum in den seit 1997 neu belasteten Gebieten zur Folge.
- Eine weitere Verschärfung der einseitigen Deutschen Verordnung DVO nicht definitiv vom Tisch ist und mit Deutschland keine Einigung über die Benutzung des grenznahen Luftraums getroffen werden konnte. Keine Region ist bereit, mehr Fluglärm zu übernehmen, schon gar nicht wenn die zusätzliche Verkehrsmenge nicht beziffert und begrenzt wird.
- Sowohl für die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, als auch für den Kanton Zürich als Hauptaktionär der Flughafen Zürich AG ist es von grösster Wichtigkeit, die potenziellen Entschädigungsfolgen zusätzlicher Flugbewegungen zu kennen. Das vom Regierungsrat erwogene Wachstum bis auf 450'000 Flugbewegungen löst Entschädigungsklagen in einer Grössenordnung aus, welches weder der Flughafen noch der Kanton bezahlen können.

Wir danken der Kantonsratsmehrheit – wie auch den in diversen Vereinigungen zusammengeschlossenen Gemeinde-Exekutiven - für ihre gegenüber der Politik von Unique und Regierungsrat vorsichtigeren und bürgernäheren Gangart. Nachdem der Regierungsrat das Gespräch mit uns nie gesucht hat, erwarten wir vom Kantonsrat, dass er die Anliegen unserer Initiative – Schutz der Menschen vor Fluglärm, Schutz der Wohngebiete vor Abwertung, Qualität vor Quantität bei der Flughafen Zürich AG und damit ein erspriessliches Miteinander der Zürcher Bevölkerung mit dem Flughafen – ernst nimmt.