



Positionspapier

Plafonierungsinitiative und Behördeninitiative im Kanton Zürich sind abzulehnen!

Aerosuisse ist gegen weitere Beschränkungen des schweizerischen Luftverkehrs und lehnt daher sowohl die hängige Plafonierungs- als auch die Behördeninitiative im Kanton Zürich ab. Beide Initiativen beeinträchtigen durch die geforderte Begrenzung der Flugbewegungen sowie der beabsichtigten Ausweitung des bereits heute sehr strengen Nachtflugverbots den schweizerischen Luftverkehr und somit die Mobilität der schweizerischen Bevölkerung. Die Schweiz, als aussenhandelsorientiertes Land, ist auf eine Vielzahl von direkten Langstreckenverbindungen und einen leistungsfähigen Flughafen angewiesen. Die Swiss benötigt gleiche Rahmenbedingungen wie die deutschen Flughäfen Frankfurt und München, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können.

Die Initiativen zur Beschränkung des schweizerischen Luftverkehrs

Voraussichtlich Ende 2007 oder Anfang 2008 wird die Volksinitiative „für eine realistische Flughafenpolitik“ im Kanton Zürich zur Abstimmung kommen. Diese Initiative sieht vor, die jährliche Zahl der Flugbewegungen des Flughafens Zürich auf 250'000 zu beschränken und die Nachtflugsperrzeit auf neun Stunden auszuweiten.

Parallel zu dieser Initiative haben rund 70 Zürcher Gemeinden eine Behördeninitiative unterzeichnet. Die Gemeinden verstehen ihre Initiative als Kompromiss zur Plafonierungsinitiative, die auch aus ihrer Sicht zu restriktiv ist. Die Gemeinden fordern eine Beschränkung auf 320'000 Bewegungen pro Jahr und eine Ausweitung der Nachtflugsperrzeit auf 8 Stunden. Die Initiative wird voraussichtlich im Jahr 2010 zur Abstimmung kommen.

Aerosuisse ist gegen weitere Beschränkungen des schweizerischen Luftverkehrs. Die Gründe gegen die Plafonierungsinitiative und gegen die Behördeninitiative:

- **Zürich hat die strengste Nachtflugregelung der Welt**
Der Flughafen Zürich unterliegt im Vergleich mit allen anderen Interkontinental-Flughäfen der Welt einer der strengsten Nachtflugregelungen. Mit der heutigen Nachtruhe von 7 Stunden bestehen bereits jetzt in Zürich aus betrieblicher Sicht deutlich erschwerte Bedingungen, weil in den Randstunden die operationelle Flexibilität fehlt. Kommt ein Flugzeug beispielsweise wegen günstigen Wetterverhältnissen zu früh an, muss es in eine Warteschlange geführt werden, weil es noch nicht landen darf. Bei schwierigen Wetterverhältnissen verunmöglicht die strikte Nachtruhe den Abbau von Verspätungen, die sich im Verlauf des Tages akkumuliert haben. Mit einer Nachtruhe von 8 oder 9 Stunden könnten zahlreiche Langstreckenflüge in den Tagesrandzeiten nicht mehr durchgeführt werden. Ausländische Fluggesellschaften werden daher die Langstreckenflüge nach Zürich einstellen und auf andere Flughäfen ausweichen. Den schweizerischen Fluggesellschaften fehlen diese Alternativen; sie werden ihre interkontinentalen Flüge spürbar reduzieren müssen. Die beiden Initiativen werden die schweizerische Luftfahrtindustrie somit massiv schwächen.

- **Die Schweizer und Schweizerinnen benützen das Flugzeug.**
Die Schweizer und Schweizerinnen fliegen häufig. Die Initiativen führen zu einer markanten Reduktion des Angebots an Flügen ab Zürich und schränken die Mobilität aller Schweizer und Schweizerinnen erheblich ein.
- **Flugzeuge befördern Luftfracht**
Die Schweizer Wirtschaft ist bei der Beförderung von Fracht auf die Luftfahrt angewiesen. Der wertmässige Anteil der Luftfracht an den gesamten Schweizer Exporten beträgt über 30%! Die schweizerischen Luftfahrtunternehmen sind für die Beförderung von Luftfracht auf ein dichtes Netz von interkontinentalen Verbindungen angewiesen. Wenn sie ihr Streckennetz reduzieren müssen, wird die Luftfracht über ausländische Flughäfen befördert.
- **Die Schweizer Aussenwirtschaft ist auf direkte Langstreckenverbindungen und auf einen leistungsfähigen Flughafen angewiesen**
Die Schweiz verdient jeden zweiten Franken im Ausland. Für die Schweizer Aussenwirtschaft (Tourismus und Handel) sind direkte Flugverbindungen zu anderen Kontinenten von grösster Bedeutung, um im globalen Wettbewerb bestehen zu können. Die Initiativen ignorieren die gravierenden wirtschaftlichen Folgen der geforderten, unsinnigen Beschränkungen.
- **Direkte Flüge sind ein Standortfaktor**
Zahlreiche bedeutende, internationale Unternehmen haben ihren Sitz in der Schweiz und insbesondere in der Region Zürich, weil die Schweiz sehr gut erreichbar ist. Die direkte Anbindung an die Wirtschaftszentren der Welt ist ein wesentlicher Standortfaktor, um internationale Unternehmen für Investitionen in der Schweiz zu gewinnen.
- **Initiativen lösen die Lärmprobleme nicht.**
Die Initiativen geben vor, den Lärm für die Anwohner zu reduzieren und eine bessere Lösung der Lärmfrage zu ermöglichen. Die Beschränkung der Bewegungen löst jedoch das Lärmproblem nicht. Auch bei einer reduzierten Anzahl der Bewegungen wird es An- und Abflüge über bewohntem Gebiet geben. Die Ausdehnung der Nachtflugsperrzone wird zwar einige Anwohner zusätzlich vor Fluglärm schützen, hat aber für die schweizerische Wirtschaft derart gravierende Auswirkungen, dass der Preis, den die Schweiz als Ganzes bezahlen muss, nicht zu verantworten ist. Es ist sinnvoller, Anreize für den Einsatz von lärmarmen Flugzeugen zu schaffen. Der Flughafen Zürich fördert bereits heute durch lärmabhängige Landegebühren den Einsatz von leiseren Flugzeugen.
- **Widerspruch zu Luftfahrtpolitik des Bundes**
Beide Initiativen widersprechen dem luftfahrtpolitischen Ziel des Bundes, die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt zu fördern und ein bedarfsgerechtes attraktives Luftverkehrsangebot sicherzustellen. Die Schweizer Luftfahrt wird mit den geplanten Beschränkungen gegenüber den europäischen Wettbewerbern deutlich geschwächt.
- **Entwicklung des Flughafens Zürich ist Sache der Raumplanung**
Bund und Kanton Zürich befassen sich derzeit im Rahmen des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) intensiv mit der künftigen Entwicklung des Flughafens Zürich als Schlüsselverkehrsinfrastruktur der Schweiz. Gemäss dem Prinzip der Nachhaltigkeit wird auch den Interessen der Anwohner eine grosse Bedeutung beigemessen. Die Initiativen greifen unstrukturiert in diesen politisch legitimierten Prozess ein und erschweren ein koordiniertes Vorgehen.

- **Die Schweiz braucht eine erfolgreiche SWISS**

Politik und Gesellschaft forderten von Lufthansa Garantien für den Erhalt und die marktgerechte Weiterentwicklung des Drehkreuzes Zürich für den Europa- und Langstreckenverkehr. Lufthansa kann diese Garantien jedoch nur aufrechterhalten, wenn die Rahmenbedingungen in der Schweiz nicht schlechter als auf den deutschen Hubs Frankfurt und München sind. Im Fall eines wirtschaftlichen Misserfolgs der SWISS wird Lufthansa ihr Engagement in der Schweiz reduzieren und sich wieder verstärkt auf ihre beiden deutschen Hubs Frankfurt und München konzentrieren. Der attraktive Markt in der Schweiz würde mit Zubringerflügen abgeschöpft werden, um die Langstreckenverbindungen in München und Frankfurt zu füllen resp. neue Langstreckenverbindungen einzurichten. Mit dieser Entwicklung einhergehen würde auch eine Verlagerung von Arbeitsplätzen und Wertschöpfung nach Deutschland.

Empfehlung

Aufgrund der genannten Überlegungen empfiehlt die Aerosuisse, sowohl die Plafonierungsinitiative als auch die Behördeninitiative im Kanton Zürich abzulehnen.

Die 1968 gegründete **AEROSUISSE** nimmt als Dachverband die Interessen der schweizerischen zivilen Luftfahrt wahr und sichert deren langfristigen Existenzgrundlagen. Sie vertritt alle an der Förderung und Erhaltung des Flugwesens interessierten Kreise und koordiniert deren Bestrebungen. Der **AEROSUISSE** gehören heute rund 120 Firmen und Organisationen an, namentlich Linien- und Charterfluggesellschaften, die Landesflughäfen und Regionalflugplätze, Abfertigungsgesellschaften, die Flugsicherung, Unterhaltsbetriebe, Flugzeug- und Komponentenhersteller, Flugschulen und alle massgebenden Verbände der Schweizer Luftfahrt. Mehr Infos auf <http://www.aerosuisse.ch>
