

## **Veranstaltung Fluglärmforum Süd**

**Volketswil, 3. Juli 2006**

---

**„Handlungsmacht und Handlungswillen der Flughafen  
Zürich AG zur Deblockierung der Südanflugthematik rund  
um den Flughafen“**

**Andreas Schmid  
Präsident des Verwaltungsrates**

Dauer: 25 Minuten

Es gilt das gesprochene Wort

Sehr geehrte Damen und Herren Regierungsräte

Sehr geehrte Damen und Herren Ständeräte und Nationalräte

Sehr geehrte kantonale Parlamentarier und Parlamentarierinnen

Sehr geehrte Stadt- und Gemeindepräsidenten

Verehrte Stadt- und Gemeindeglieder

Sehr geehrte Damen und Herren

## **Einleitung**

Vielen Dank für Ihre freundliche Einladung nach Volketswil, die ich sehr gerne angenommen habe. Ihre Einladung gibt mir die Möglichkeit, Sie heute aus erster Hand über ein zuweilen schwieriges und äusserst emotional geprägtes Thema zu informieren, Ihre Fragen zu beantworten und mit Ihnen über die Flughafenpolitik zu diskutieren. Eine der (wenigen) unbestrittenen Tatsachen in diesem Dossier dürfte sein, dass der Luftverkehr ein wichtiger Faktor für den wirtschaftlichen Erfolg der Schweiz ist, ich betone der Schweiz ist. Dies einerseits als eigener, bedeutender Wirtschaftszweig und andererseits in noch weit höherem Mass als Standortfaktor. Die Zivilluftfahrt schafft 150'000 Arbeitsplätze in der Schweiz und die Wertschöpfung des Flughafens Zürich für das Jahr 2004 wurde auf 13,1 Milliarden Franken veranschlagt.

Mein Referat orientiert sich an dem von Ihnen vorgeschlagenen Titel:

„Handlungsmacht und Handlungswillen der Flughafen Zürich AG zur Deblockierung der Südanflugthematik rund um den Flughafen.“

Ich werde im ersten Teil meines Referats auf den „Handlungswillen“ der Flughafen Zürich AG eingehen und Ihnen die Positionen unseres Unternehmens zum An- und Abflugregime erläutern, um sodann im zweiten Teil die „Handlungsmacht“ der Flughafen Zürich AG näher zu beleuchten und Ihnen aufzuzeigen, über welche Möglichkeiten wir verfügen, um eine Deblockierung in der Frage der Südanflüge herbeizuführen und was wir konkret dafür tun. Lassen Sie mich bitte mit dem ersten Teil beginnen.

## **Teil 1: Handlungswille: Die Positionen der Flughafen Zürich AG**

Aus eigener Erfahrung weiss ich sehr genau, dass im Süden des Flughafens die flughafenpolitische Diskussion auch mehr als 2,5 Jahre nach der Einführung der Südanflüge noch immer von diesem Thema dominiert wird. Die heutige Situation mit den zusätzlichen Ostanflügen und den neuen Südanflügen ist für die Flughafen Zürich AG sehr unbefriedigend. Wir haben diese Haltung auch in der Vergangenheit immer wieder betont.

Soll der Flughafen Zürich auch weiterhin ein Drehkreuz des internationalen Luftverkehrs sein, müssen die dazu notwendigen Flugbewegungen mit grösstmöglicher Sicherheit und kleinstmöglichen Lärmimmissionen abgewickelt werden. Um diese beiden Ziele zu erreichen, sind die An- und Abflüge unter bestmöglicher Berücksichtigung der bestehenden Topografie und über möglichst dünn besiedeltes Gebiet zu konzentrieren. Bis vor kurzem war dies mit der gewachsenen Nordausrichtung gewährleistet. Raumplanung und Siedlungsentwicklung haben sich in mehr als 50 Jahren auf diese Situation ausgerichtet.

In der Verwaltungsvereinbarung zwischen Deutschland und der Schweiz von 1984 verpflichtete sich die Schweizer Seite, auf eine ausgewogene Benutzung der Pisten 14 und 16 bei Landungen aus Norden zu achten. Trotzdem muss ich mit der nötigen Selbstkritik heute feststellen, dass in Zürich die Anliegen Süddeutschlands in der Folge nicht immer genügend ernst genommen wurden. Deutschland kündigte deshalb im Mai 2000 die Verwaltungsvereinbarung auf und zwang die Schweiz damit, Verhandlungen über einen Staatsvertrag aufzunehmen. Wie Sie wissen, mochte der ausgehandelte Staatsvertrag aus Schweizer Sicht nicht befriedigen, und wurde in der Folge auch nicht ratifiziert.

Daraufhin erzwang die einseitige Deutsche Verordnung (DVO) die Abkehr von fünf Jahrzehnten Nordausrichtung und führte zur Einführung von zusätzlichen Ost- und neuen Südanflügen. Die folgenden drei Abbildungen zeigen die heutigen An- und Abflugrouten und die heutige Fluglärmverteilung.

**[Folie: Anflugrouten] & [Folie: Abflugrouten] & [Folie: An- und Abflugrouten]**

Diese Situation ist nicht im Interesse der Flughafen Zürich AG. Der Verwaltungsrat deshalb hat seine Position zum An- und Abflugregime in fünf Leitlinien zusammengefasst, um seiner dezidierten Haltung Ausdruck zu verschaffen:

**[Folie: Position der Flughafen Zürich AG zum An- und Abflugregime]**

1. Sicherheit hat oberste Priorität. Das heisst nicht, dass der Sicherheitsaspekt alle anderen Kriterien zum vornherein übersteuert, sondern dass dort, wo realistische Wahlmöglichkeiten bestehen, die sicherere Variante den Vorzug erhalten soll.
2. Senkung der Lärmbelastung. Es sind Möglichkeiten für eine Definition von Lärmverminderungsvorgaben zu prüfen; zudem entwickeln wir Steuerungsmechanismen weiter, welche den Einsatz lärmärmerer Flugzeuge fördern.
3. Die Zahl der Fluglärm betroffenen soll möglichst klein sein. Das heisst der Lärm soll möglichst konzentriert werden und die Routenwahl nach dem Kriterium der dünnsten Besiedlung erfolgen.
4. Es sollen möglichst wenig Menschen neu von Fluglärm betroffen werden. Das heisst, der im Vertrauen auf die bisher praktizierten Betriebskonzepte gewachsenen Siedlungsentwicklung soll soweit wie möglich Rechnung getragen werden.
5. An der Nordausrichtung soll festgehalten werden. Damit ist die Nordausrichtung mit Anflügen auch über süddeutsches Gebiet gemeint.

Wir sind davon überzeugt, dass es keine Alternative zu einer Lärmkonzentration geben kann, wenn die gesetzlichen Vorgaben aus dem Umweltschutzgesetz und der Raumplanung umgesetzt werden sollen. Siedlungsgebiete, die sich im Vertrauen auf das Fehlen von Fluglärm entwickelt haben, nachhaltig vor Fluglärm zu bewahren, ist auch volkswirtschaftlich angebracht.

Damit komme ich zum zweiten Teil meines Referats. Ich möchte Ihnen aufzeigen, welche Möglichkeiten die Flughafen Zürich AG bei der Deblockierung der Südanflugthematik hat und was wir konkret tun.

## **Teil 2: Handlungsmacht: Deblockierung der Südanflugthematik**

Eine Änderung von Flugrouten oder eine Änderung des Betriebsreglements kann die Flughafen Zürich AG nicht in eigener Kompetenz durchführen. Ich möchte Ihnen zunächst das Zusammenspiel der verschiedenen Partner bei der Änderung einer Flugroute erläutern.

### **[Folie: Verantwortlichkeiten bei Änderungen der Flugrouten]**

Neben operationellen Gründen gibt es politische Gründe, die zu einer Änderung der Flugrouten führen können. Die Sperrung des süddeutschen Luftraums während den DVO-Zeiten am Morgen und am Abend ist ein solcher politischer Grund. Im Rahmen der Konzession des Bundes sind wir verpflichtet, den Betrieb am Flughafen Zürich aufrecht zu erhalten und müssen deshalb auch Gesuche für die Änderung von Flugrouten stellen, die nicht im Interesse der Flughafen Zürich AG liegen und unseren Leitlinien widersprechen. Für die technische Ausarbeitung der Flugroutenänderung ist die Schweizer Flugsicherung Skyguide verantwortlich, während das Bundesamt für Zivilluftfahrt die Genehmigung erteilt.

In ähnlicher Weise ist auch die Änderung des Betriebsreglements ein genau festgelegter Prozess, in dem die Flughafen Zürich AG die Gesuchstellerin ist. Auch hier kann es vorkommen, dass wir aus von uns nicht beeinflussbaren, politischen Gründen ein Betriebsreglement beantragen müssen, das in Widerspruch zu unseren Leitlinien steht.

### **[Folie: Ablauf der Änderung des Betriebreglements]**

Bei lärmrelevanten Aspekten des Betriebsreglements hat zudem der Regierungsrat des Kantons Zürich mit seiner Sperrminorität ein Vetorecht im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG. Verantwortlich für die Genehmigung des Betriebsreglements ist auch in diesem Fall das Bundesamt für Zivilluftfahrt.

Diese beiden Beispiele zeigen, wie stark die Flughafen Zürich AG bei Veränderungen am Betriebsreglement sowie an den An- und Abflugrouten in formale Bewilligungsprozesse eingebunden ist. Unser Handlungsspielraum ist dabei genau festgelegt und eng begrenzt.

Im Interesse der betroffenen Bevölkerung und aller Beteiligten braucht es eine Lösung, die Rechtssicherheit und Stabilität schafft. Welche Möglichkeiten hat die Flughafen Zürich AG aber ganz konkret zu einer solchen Lösung damit einer Deblockierung der Südanflugthematik beizutragen?

1. Unter Leitung des Bundesamts für Zivilluftfahrt stellt die Flughafen Zürich AG im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt für den Flughafen Zürich, kurz SIL genannt, ihre Erfahrung und ihr Wissen zur Verfügung, um darzustellen, welche infrastrukturellen und betrieblichen Voraussetzungen erforderlich sind, um die Luftfahrtpolitik des Bundes umzusetzen.
2. Ebenfalls unter der Leitung des Bundesamts für Zivilluftfahrt beteiligt sich die Flughafen Zürich AG an der Vorbereitung der Verhandlungen mit Deutschland. Unser Ziel ist die Rückkehr zur historisch gewachsenen Nordausrichtung.
3. Mit der Ausarbeitung und der Eingabe des Gesuchs für den gekröpften Nordanflug hat die Flughafen Zürich AG ein alternatives Anflugverfahren ausgearbeitet, mit dem die Bevölkerung in den dichtest besiedelten Gebieten entlastet werden kann.

Ich werde nun auf diese drei Themen zu sprechen kommen.

Die Entwicklung der Schweizer Zivilluftfahrt war in den letzten Jahrzehnten durch fehlende politische Vorgaben geprägt. Der Luftfahrtbericht des Bundes vom Dezember 2004 vermochte nicht, das entstandene Vakuum zu füllen. Den Worten müssen jetzt auch Taten folgen. Es ist und bleibt Aufgabe und Verantwortung der Politik, ein definitives An- und Abflugregime auf den einzigen interkontinentalen Flughafen der Schweiz zu finden und in demokratisch legitimierten Verfahren mehrheitsfähige Lösungen zu schaffen. Mit dem erneut lancierten SIL-Prozess kommt die Politik ihrer Verantwortung für die Raumplanung endlich wieder nach.

Ende Oktober 2005 hat der SIL-Prozess für den Flughafen Zürich seinen ersten Meilenstein erreicht. Das auf Transport- und Mobilitätsthemen spezialisierte Münchner Unternehmen Intraplan hat im Auftrag des Bundes eine Nachfrageprognose für die Schweizer Flughäfen für das Jahr 2020 erstellt. Die

Prognose basiert auf einem bewährten Modell, das die Entwicklung der weltweiten Verkehrsströme aber auch die zu erwartende Entwicklung des Strassen- und Schienenverkehrs in der Schweiz und die Verkehrsanbindung der Schweiz an ihre Nachbarländer berücksichtigt. Trotz konservativer Annahmen (z.B. zurückhaltendes Wirtschaftswachstum von 0,5 bis 1,4 Prozent pro Jahr) kommt Intraplan zum Ergebnis, dass im Jahr 2020 rund 360'000 Bewegungen (Linie und Charter ohne General Aviation) erforderlich sein werden, um die steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft zu decken. Für die Verkehrsspitzen bedeutet dies eine erforderliche Kapazität von 96 Flugbewegungen pro Stunde im Jahr 2020. Lassen Sie mich noch einmal betonen: Hier geht es nicht um Wachstumsziele der Flughafen Zürich AG, sondern um die Prognose, welche Bedürfnisse unser Flughafen als Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs in Zukunft abdecken sollte.

Ein Vergleich mit den Flughäfen Frankfurt, München, Kopenhagen und Wien macht deutlich, dass der Flughafen Zürich mit den heute erreichten und zukünftig erforderlichen Spitzenkapazitäten (eher) am unteren Rand liegt. Um seiner nachfrageorientierten Luftfahrtpolitik zu genügen, muss der Bund im SIL-Prozess deshalb Varianten prüfen, die der vorhergesagten künftigen Nachfrage gerecht werden. Solche Varianten müssen mittel- bis langfristig auch einen Ausbau der Infrastruktur am Flughafen Zürich einbeziehen. Veränderungen am Pistensystem können aber nicht gegen den Willen der Bevölkerung erfolgen. Das Zürcher Flughafengesetz verlangt dafür zwingend die Zustimmung der Zürcher Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in einer Volksabstimmung.

Die Nachfrageprognose des Bundes ist eine wichtige Grundlage bei der Festlegung der Eckwerte für den zukünftigen Betrieb des Flughafens Zürich. Vor allem aber zeigt sie eines ganz klar: Nicht der Flughafen oder gar die Flughafen Zürich AG bestimmen das Wachstum, sondern es ist das Bedürfnis unserer Gesellschaft nach Mobilität, das grösser wird: Auch wenn niemand mehr Verkehr und mehr Immissionen will, brauchen und beanspruchen wir alle immer mehr Mobilität.

Die Flughafen Zürich AG setzt sich mit Nachdruck für den SIL-Prozess und damit für die Erarbeitung eines definitiven Betriebskonzepts ein, das die Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft deckt und gleichzeitig von einer

Mehrheit der Bevölkerung getragen wird. Ich bin überzeugt, dass dies nur dann gelingen kann, wenn die am dichtesten besiedelten Gebiete vor Fluglärm geschützt werden. Und damit meine ich insbesondere auch die ausgedehnten Wohngebiete im Süden des Flughafens.

Damit im SIL Prozess nach raumplanerischen und betrieblichen Kriterien ein definitives An- und Abflugregime definiert werden kann, bedarf es im speziellen einer Einigung mit Deutschland. Die einseitige deutsche Verordnung auferlegt uns aus rein politischen Gründen massive Restriktionen. Das darf nicht mehr länger sein! Heute sind in der Schweiz 210'000 Personen einem Fluglärm von mehr als 50 Dezibel durch Anflüge ausgesetzt, während es in Deutschland 744 sind. Ich erwarte deshalb, dass der Bundesrat und der Regierungsrat des Kantons Zürich bei den Regierungen in Berlin und Stuttgart mit Nachdruck darauf hinwirken, dass diese Missstände beseitigt werden. Es kann nicht angehen, dass Deutschland den Flughafen Zürich mit seiner einseitigen Verordnung ans Gängelband nimmt und die eigenen Flughäfen nach Kräften fördert und sogar mit Staatsgeldern subventioniert.

Auch wenn das Parlament im Jahr 2003 den Staatsvertrag mit Deutschland zu Recht abgelehnt hat, so ist das kein Freibrief für den Bundesrat, das Terrain jetzt anderen zu überlassen. Vielmehr ist der Bundesrat gefordert, in einem neuen Anlauf einen besseren Vertrag zu verhandeln. Die Schweiz ist auch für Deutschland ein wichtiger Partner und das süddeutsche Grenzgebiet profitiert wirtschaftlich und kulturell von seiner Nähe zum Grossraum Zürich. Mit Deutschland ist deshalb eine Einigung anzustreben, die nicht nur den Luftverkehr, sondern weitere ungeklärte grenzüberschreitende Themen einer Lösung zuführt.

Ein entschlossener und erfolgreicher Dialog mit Deutschland ist auch Voraussetzung für eine Lösung beim gekröpften Nordanflug.

### **[Folie: Gekröpfter Nordanflug mit Endanflug nach Sichtbedingungen]**

Obwohl der geplante gekröpfte Nordanflug keinen deutschen Luftraum beanspruchen wird, hätte Deutschland grundsätzlich die Möglichkeit, direkt an der Grenze neu einen kontrollierten Luftraum einzurichten. Die Flugroute des gekröpften Nordanflugs müsste dann gemäss internationalen Regelungen um 2,5

Meilen nach Süden verschoben werden. Dadurch würde die zu fliegende Kurve auf den ohnehin kurzen Endanflug noch enger und die Distanz ist bis zur Landung stark verkürzt, sodass der gekröpfte Nordanflug nach heutigem Kenntnisstand wohl kaum mehr zu realisieren wäre.

Eine solche Haltung Deutschlands wäre unseres Erachtens unter guten Nachbarn allerdings nicht zu akzeptieren.

Die Flughafen Zürich AG hat das Gesuch für den gekröpften Nordanflug mit einem Endanflug auf Sicht Ende 2004 beim Bundesamt für Zivilluftfahrt eingereicht. Im letzten Sommer hat das BAZL Probeflüge durchgeführt: Die Auswertungen der Testflüge hat gezeigt, dass der gekröpfte Nordanflug zwar ein anspruchsvolles Verfahren ist, aber keine zusätzlichen Anforderungen an die Fähigkeiten der Piloten stellt.

Den weiteren Zeitplan bestimmt das BAZL. Die Flughafen Zürich AG wird die technischen Abklärungen und operativen Anpassungen am Verfahren weiterhin aktiv unterstützen und vorantreiben. Selbstverständlich hat die Flughafen Zürich AG beim Bund den Entzug der aufschiebenden Wirkung allfälliger Beschwerden beantragt.

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren, sie sehen: Die Handlungsmacht bezüglich unserer gemeinsamen Anliegen liegt weitgehend beim Bundesrat. Luftfahrtpolitik ist Sache des Bundes. Uns bleibt, diesen politischen Führungsanspruch zu unterstützen, unsere Anliegen klar und eindeutig zu formulieren und gegenüber dem Bundesrat zu vertreten. Kurz zusammengefasst geht es dabei um fünf Kernpunkte:

1. Die Schweizer Luftfahrt und damit der Flughafen Zürich brauchen Rahmenbedingungen, die es erlauben, sich im Wettbewerb mit seinen Konkurrenten in Europa erfolgreich zu behaupten.
2. Das Mobilitätsbedürfnis künftiger Generationen ist anzuerkennen. Das erfordert weiterhin eine nachfrageorientierte Entwicklung der Luftfahrt und die Ausrichtung der Luftverkehrspolitik auf die vorliegende Nachfrageprognose.

3. Die betroffene Bevölkerung und die Flughafen Zürich AG brauchen dringend wieder Rechtssicherheit. Deshalb ist es für alle entscheidend, dass der SIL-Prozess mit hoher Entschlossenheit vorangetrieben und zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht wird.
4. Möglichst viele Menschen sollen vor Fluglärm geschützt werden. Das gewährleistet nur das bewährte Konzept der Lärmkonzentration. Deshalb ist es entscheidend, dass die Verhandlungen mit Deutschland mit hoher Wichtigkeit und Dringlichkeit weitergeführt werden – mit dem Ziel, das hauptsächlich nach Norden ausgerichtete Flugregime wieder herzustellen.
5. Als mögliche Zwischenlösung soll die Genehmigung für den gekröpften Nordanflug rasch erteilt werden.

Ich bin davon überzeugt, dass sich diese Anliegen mit den Ihren decken. Deshalb ist es wichtig, dass wir hier gemeinsam am gleichen Strick ziehen können, um rasch verbindliche Antworten darauf zu erhalten. Die Zeit drängt. Nur wenn der Bundesrat klar Position bezieht, wird es möglich sein, der Bevölkerung rechtzeitig ein mehrheitsfähiges An- und Abflugregime vorzulegen,

- das Rechtssicherheit schafft,
- das es dem Flughafen Zürich erlaubt, die heutigen und künftigen Mobilitätsbedürfnisse zu decken,
- das Raum lässt für wirtschaftliche Entwicklung und Wohlstand unseres Kantons und unseres Landes
- und das dafür sorgt, dass möglichst wenige Menschen von Fluglärm betroffen sind. Nachfolgenden Generationen darf nicht die Möglichkeit verbaut werden, sich für Mobilität zu entscheiden. Auch diese Generationengerechtigkeit ist ein Gebot der so oft geforderten Nachhaltigkeit.

Anders als die irreführende Beschränkungs-Initiative schafft ein solches An- und Abflugregime eine tragfähige, zukunftstaugliche Lösung. Mit der Annahme der Initiative müsste der Kanton Zürich im Bund darauf hinwirken, dass die jährliche Zahl der Flugbewegungen 250'000 nicht überschreitet und die Nachtflugsperrung nicht

weniger als neun Stunden beträgt. Ein Betrieb des Flughafens wäre damit (vermutlich) nur noch zwischen 7:00 und 22:00 Uhr möglich.

Dies aber nützt Ihnen, der von Fluglärm betroffenen Bevölkerung, nichts. Denn nicht die Anzahl Flugbewegungen ist entscheidend für die Lärmbelastung der Bevölkerung, sondern die Wahl der Flugrouten. Deshalb sind jene Flugrouten zu wählen, die über möglichst dünn besiedeltes Gebiet führen.

Umgekehrt wäre der Schaden für Zürich und die Schweiz gross: Kein vergleichbarer Interkontinentalflughafen kennt nur annähernd solch strenge Regelungen, wie sie jetzt von der Initiative gefordert werden. Damit würde die Destination Zürich gleichermassen unattraktiv für Fluggesellschaften und Passagiere und wäre nicht mehr für den Betrieb eines interkontinentalen Drehkreuzes geeignet. Ohne Transferpassagiere würden mit Sicherheit eine Vielzahl von Destinationen in Übersee und in Europa wegfallen. Die Folgen wären fatal – nicht in erster Linie für den Flughafen, sondern für Zürich und die Schweiz: negative Auswirkungen auf Arbeitsplätze und Volkseinkommen und nicht zuletzt auch auf die Attraktivität des Grossraums Zürich und der Schweiz für international tätige Unternehmen wären nicht zu vermeiden.

Sich von den direkten internationalen Verbindungen abzukoppeln und den grössten Landesflughafen auf einen Zubringer nach Frankfurt oder München zurückzustützen, kann für ein selbstbewusstes und wirtschaftlich erfolgreiches Land wahrlich keine Option sein!

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Für Ihre Fragen stehe ich Ihnen jetzt sehr gerne zur Verfügung.

\* \* \*

Andreas Schmid / 3. Juli 2006