



Zürich-Flughafen, 30.05.2006 – Josef Felder, Präsident SIAA, zum 1. Schweizerischen Luftfahrtkongress vom 30. Mai 2006 am Flughafen Zürich

Es gilt das gesprochene Wort

## **Flughäfen im Spannungsfeld von Sicherheit, Qualität und Anwohnerschutz**

„Mobilität, so empfinde ich, beginnt also nicht erst im Kopf, dort wo die Mittel zur Fortbewegung erfunden werden oder wo eine Reise geplant und beschlossen wird, sondern sie nimmt bereits im Herzen ihren Anfang. Dort wo die Sehnsucht, das Fern- und das Heimweh und vor allem die Liebe zu Hause sind. Sie, in all ihren Facetten und Ausprägungen, ist die - im wörtlichen Sinn – treibende Kraft unseres Lebens. Sie stachelt den Menschen an, zu erforschen, zu erkunden, zu entdecken und sich zu diesem Zweck unentwegt fortzubewegen. Unser Drang nach Mobilität ist tatsächlich gewaltig, und wir tun alles, um diesen Drang ausleben zu können.“

Nein – diese Worte stammen nicht von mir, sie sind dem Band „Träume & Traktanden“ entnommen vom Autor Moritz Leuenberger.

Ich spreche heute zu Ihnen als Präsident der Swiss International Airports Association oder kurz SIAA. Die Swiss International Airports Association besteht seit dem 19. Dezember 2000. Sie ist eine Vereinigung der Schweizer Landesflughäfen mit regelmässigem Linienverkehr, namentlich der Flughäfen

Airport St.Gallen-Altenrhein  
EuroAirport Basel-Mulouse-Freiburg  
Flughafen Bern-Belp  
Aéroport International de Genève  
Lugano Airport und des  
Flughafen Zürich

Verkehr ist Grundvoraussetzung für Handel, kulturellen Austausch und letztlich Wohlstand. Verkehr ist Mittel zum Zweck und kein Selbstzweck! Flughäfen sind Standortfaktoren, die Erreichbarkeit zur Luft trägt (besonders bei einem Binnenland wie der Schweiz) zu Attraktivität des Standortes bei. Flughäfen sind damit Wirtschaftsfaktoren und darüber hinaus sind sie die Tore der Schweiz zur Welt und die Visitenkarte der Schweiz für fliegende Gäste.

Flughäfen sind keine Monopole sondern stehen im Dienste Ihrer Kunden und Konsumenten.

Die Schweizer Flughäfen verbinden Destinationen, Warenströme und vor allem Menschen miteinander. Trotzdem ist die Luftfahrtindustrie eine der meistunterschätzten Branchen unseres Landes.

Im Jahr 2005 beförderten die genannten Flughäfen zusammen insgesamt 31 Millionen Passagiere. Die Schweizer Luftfahrtindustrie beschäftigt direkt und mit den Vorleistungen gut 48'000 Menschen und trägt jährlich insgesamt 7,4 Milliarden Franken zum Bruttoinlandsprodukt bei.

Selbstverständlich ist dabei auch die Exporttätigkeit der Luftfahrtindustrie der Schweiz berücksichtigt. Betrachtet man neben den direkten, die indirekten, induzierten und katalytisch-passagierseitigen Effekte, so sprechen wir gar von über 26 Milliarden Franken Wertschöpfung, das sind knapp sechs Prozent des Bruttoinlandproduktes und von insgesamt rund 180'000 Vollzeitstellen oder wiederum knapp sechs Prozent der Gesamtbeschäftigung in unserem Land. Die Wertschöpfung an den SIAA-Flughäfen machen 88 % der gesamten Luftfahrtindustrie aus, mit den induzierten und passagierseitig katalytischen Effekte, sind es 91 %.

Dies unterstreicht eindrucksvoll, wie wichtig im Luftfahrtsystem die Flughäfen für die schweizerische Volkswirtschaft sind.

Voraussetzungen für wettbewerbsfähige Luftfahrtinfrastruktur sind

1. Einbindung der Luftfahrt in die Gesamtinteressen des Landes und in die Gesamtverkehrs- und Raumplanung.
2. Nachfrageorientierte Entwicklungsmöglichkeiten
3. Gleich lange Spiesse bei Sicherheitskosten (Sicherheit ist eine hoheitliche Aufgabe)
4. Vernünftige Sicherheits- und Umweltauflagen, die für unsere Kunden zahlbar sind.
5. Konkurrenzfähige Betriebszeiten
6. Das Einbeziehen der Flughäfen in das Standortmarketing des Landes
7. Eine eidgenössische Lösung für Fluglärmfonds der Landesflughäfen

Zusammengefasst heisst das: die Flughäfen brauchen die politische Unterstützung für international konkurrenzfähige Rahmenbedingungen.

Flughäfen und insbesondere Schweizer Flughäfen sind – bedingt durch die besondere geografische und politische Situation unseres Landes – zunehmenden Widersprüchen ausgesetzt.

Aufgrund der bilateralen Verträge mit der EU setzt die Schweiz im eigenen Land beispielsweise (und das gerne mitunter sogar übereifrig) EU-Normen im Bereich Sicherheit durch.

Die Befriedigung stetig wachsender Ansprüche an Sicherheitsmassnahmen und die Umsetzung von nationalen und internationalen Vorschriften in diesem Bereich kosten Geld.

Es den Schweizer Landesflughäfen zu überlassen, auf kantonaler Ebene nach Lösungen suchen zu müssen, zeugt nicht von gelebtem Föderalismus, sondern vielmehr von Kurzsichtigkeit.

Wenn eine Regierung – ob national oder kantonal – die Anliegen der Anwohner rund um einen Flughafen stärker gewichtet, als die volkswirtschaftlichen Interessen, dann verliert jeder Standort unseres Landes und immer auch der Standort Schweiz.

Die Wirtschaft ist integrativer Teil der Gesellschaft – beides gegeneinander ausspielen zu wollen, darauf hinzuweisen, dass der Wille der Wirtschaft, sich zu entwickeln, zu wachsen, dem Willen der Gesellschaft entgegenstehen würde, halten wir für unrichtig.

Eine Gesellschaft kann sich nur entwickeln, wenn sich auch ihre Wirtschaft entwickelt. Alles andere ist romantische Rhetorik – es mag gut klingen, es mag Stimmen bei Wahlen bringen, aber es gaukelt den Menschen eine Welt vor, die es so nicht gibt.

Entwicklung und Wachstum kosten und haben ihren Preis, meine Damen und Herren.

Oder haben Sie schon einmal jemand der jenseits der Verkehrsträger für Wachstum plädiert sagen hören, dass das dann auch negative Auswirkungen haben wird?

Die aktuelle Luftverkehrsprognose der Schweiz, die der Bund letztes Jahr erstellt hat, statuiert einen stetig wachsenden Mobilitätsbedarf innerhalb unseres Landes im Bereich des Luftverkehrs.

Ich betone, dass es sich bei den nun folgenden Zahlen nicht um Wunschvorstellungen der Luftfahrtbranche, sondern um die Ergebnisse einer Studie im Auftrag des Bundes handelt.

Für das Jahr 2020 erwartet der Bund an unseren Flughäfen rund 53 Millionen Fluggäste, für das Jahr 2030 sind es rund 65 Millionen Fluggäste. Heute, sind es, wie eingangs erwähnt rund 31 Millionen Passagiere. Bis 2030 erwartet der Bund folglich mehr als eine Verdoppelung der Zahl der Fluggäste!

Für die Schweiz ist im Zeitraum der Prognose dabei eine im internationalen Vergleich geringe Wirtschaftsentwicklung angenommen worden, und zwar ein Wachstum zwischen 1,4 Prozent und 0,5 Prozent per annum.

Insgesamt also wachsen selbst bei der äusserst konservativen Betrachtung des Bundes die Schweizer Flughäfen um 3,9 Prozent pro Jahr allein bis 2020!

„Verkehrsprognosen sind rückblickend gesehen in aller Regel falsch gewesen. Der Gotthard-Eisenbahntunnel hat ab Tag der Eröffnung viermal mehr Verkehr zu bewältigen gehabt, als prognostiziert war“ – dies wiederum ein Zitat aus „Träume & Traktanden“ von Moritz Leuenberger.

Will die Schweiz, wollen wir der selbst statuierten Nachfrage mit einem entsprechenden Verkehrsinfrastrukturangebot entsprechen?

Will die Schweiz, wollen wir dieses Wachstum, das nichts anderes widerspiegelt als das (nebenbei bemerkt) ersehnte Wachstum für die Schweiz?

Will die Schweiz, wollen wir auch weiterhin eine Steigerung der Wertschöpfung von heute rund 8 Milliarden Franken jährlich allein aufgrund der Ausgaben ausländischer Passagiere, die mit dem Flugzeug anreisen?

Was ist die Schweiz, was sind wir bereit, für die künftige Entwicklung, für die Sicherung dieser Arbeitsplätze oder gar für deren Ausbau zu tun?

Welche Rahmenbedingungen stellt die Schweiz uns dafür zur Verfügung?

Dulden oder setzt die Schweiz bewusst Drosselungsmechanismen ein – mit allen negativen Folgen für die Menschen in diesem Land?

„Ebenso lehnt der Bundesrat Initiativen ab, welche – seiner Auffassung nach – im Resultat dazu führen würden, das Mobilitätsbedürfnis als solches zu beschränken“ heisst es in „Träume und Traktanden“ von Moritz Leuenberger.

Gemeint war damals die Ablehnung beispielsweise von vier autofreien Sonntagen.

Wie denkt der Bund also über die im Kanton Zürich hängige Plafonierungsinitiative?

Können wir uns auf schriftlich niedergelegte Aussagen stützen? Zum Beispiel auf folgende Sätze: „Das Mobilitätsbedürfnis als solches ist kaum zu unterdrücken. Verbote von Automobilen oder damalige Vorstösse gegen die Eisenbahnen, deren Geschwindigkeit von 40 km/h krank machen könne, liessen sich nie durchsetzen.“  
Gilt das auch für die Luftfahrt?

Wer profitiert von Einschränkungen des Luftverkehrs, wer profitiert von schlechten und wettbewerbsverzerrenden Rahmenbedingungen?

„Wir dürfen es nicht denjenigen überlassen, welche uns von Europa und der Welt isolieren wollen“ heisst es in „Träume & Traktanden“.

Dann unternehmen wir doch etwas dagegen!

Und es geht nicht nur um das Mobilitätsbedürfnis von Menschen. „Güter aus anderen Ländern und Erdteilen kaufen zu können, sei es früher Seide, Gewürz oder sei es heute Elektronik, entspricht einem Drang des Menschen. „Güter“ sind mit „gut“, „gütig“ verwandt, also mit positiv besetzten Emotionen.“ Auch diese beiden Sätze stammen aus dem heute von mir viel zitierten Buch. Was tut der Bund für den bedeutenden Wirtschaftszweig Luftfracht?

Den Menschen Ruhe und Wohlstand zu versprechen, die Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse womöglich nicht zu gestatten aber gleichwohl von Freiheit zu sprechen, ist nicht ehrlich.

Luftfahrt setzt nachhaltiges Denken voraus.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.