



Ohne Entwicklung keine Zukunft

Am 23. August dieses Jahres hat der Bundesrat das SIL Objektblatt Zürich (SIL 2) verabschiedet. Mit seinem Entscheid hat der Bundesrat verschiedene wertvolle Elemente festgesetzt. So beispielsweise die Voraussetzungen für den Betrieb auf den verlängerten Pisten 28 und 32, den Südstart bei Nebel und Bise, die Stundenkapazität von 70 Bewegungen, die Anpassung einiger Flugrouten, die Anpassung des Flughafenperimeters und schliesslich die Gewährleistung der bestehenden Betriebszeiten. Das sind alles positive Elemente, die sehr zu begrüßen sind.

Andererseits beschränkt sich die Landesregierung mit ihrem Entscheid auf die Wiederherstellung jener Kapazität, welche auf dem Flughafen Zürich vor einigen Jahren, also vor der Umsetzung steigender Sicherheitsauflagen und einer verschärften Nachtflugregelung, zur Verfügung stand. Die mit dem SIL-Entscheid geschaffenen Rahmenbedingungen reichen aber mittel- und langfristig nicht aus, um der luftfahrtpolitischen Zielsetzung des Bundesrates bezüglich einer nachfrageorientierten Entwicklung des Flughafens Zürich und des Luftfahrtsystems als Ganzes gerecht zu werden. De facto heisst das, dass auf dem grössten Landesflughafen der Schweiz in Spitzenzeiten mittel- und langfristig kein Wachstum mehr möglich sein wird.

Alle Prognosen bestätigen aber unisono, dass wegen der fortschreitenden Globalisierung die Nachfrage nach Luftverkehr und damit auch das Flugangebot künftig weiter steigen werden. Die Frage lautet also nicht, ob Wachstum stattfinden wird oder nicht, sondern nur **wo** dies geschehen wird und als Folge davon, wo das Flugangebot ausgebaut wird. Wenn sich die Luftfahrt in der Schweiz aber nicht massvoll entwickeln kann, werden Verkehrsströme, Arbeitsplätze und Wertschöpfung eben zu Konkurrenzstandorten abwandern. Diese Feststellungen sind für alle Sparten der Schweizer Luftfahrt höchst besorgniserregend.

Vor diesem Hintergrund ist es vordringlich, dass der Politik auf kantonaler und auf Bundesebene belastbare Aussagen zu den volkswirtschaftlichen Folgen einer de facto Plafonierung der Schweizer Luftfahrt zur Verfügung gestellt werden. Die Aerosuisse hat daher beantragt, dass diese Grundlagen in umfassender Weise von einer entsprechend qualifizierten Hochschule wissenschaftlich erarbeitet werden. Die entsprechenden Vorarbeiten sind im Gange.

Auf der Basis des in der Studie höchstwahrscheinlich prognostizierten volkswirtschaftlichen Schadens einer Wachstumsplafonierung, insbesondere für den Standortkanton Zürich, bleibt zu hoffen, dass es den politischen Entscheidungsträgern künftig etwas weniger schwerfallen wird, vermehrt und auch öffentlich für ein massvolles Wachstum der Schweizer Luftfahrt einzustehen.

Paul Kurrus, Präsident Aerosuisse