

Forum Zürich

Josef Felder

Unique (Flughafen Zürich AG)

11. Februar 2005

Inhalt

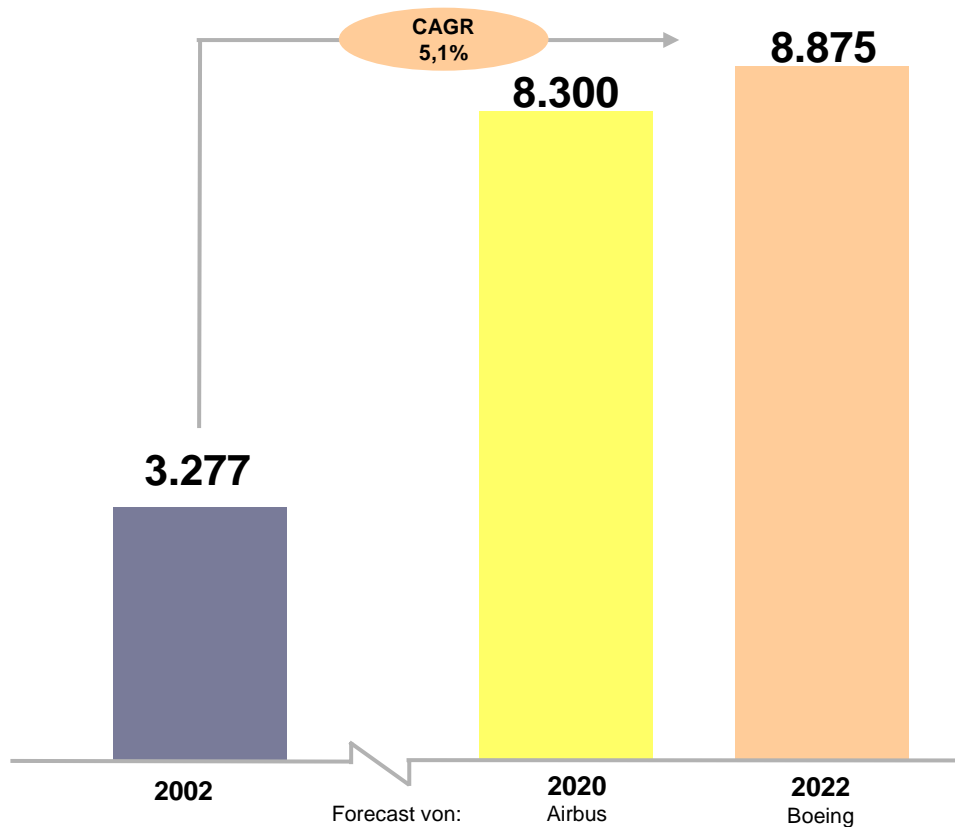
- 1. Weltweite Marktentwicklung der Aviatik, Strategische Ausrichtung Unique**
- 2. Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafen Zürich**
- 3. Aktuelle politische Fragen**

Luftfahrt ist kein Selbstzweck

Die Entwicklung der Weltluftfahrt wird abgeleitet von der gesellschaftlichen Entwicklung.

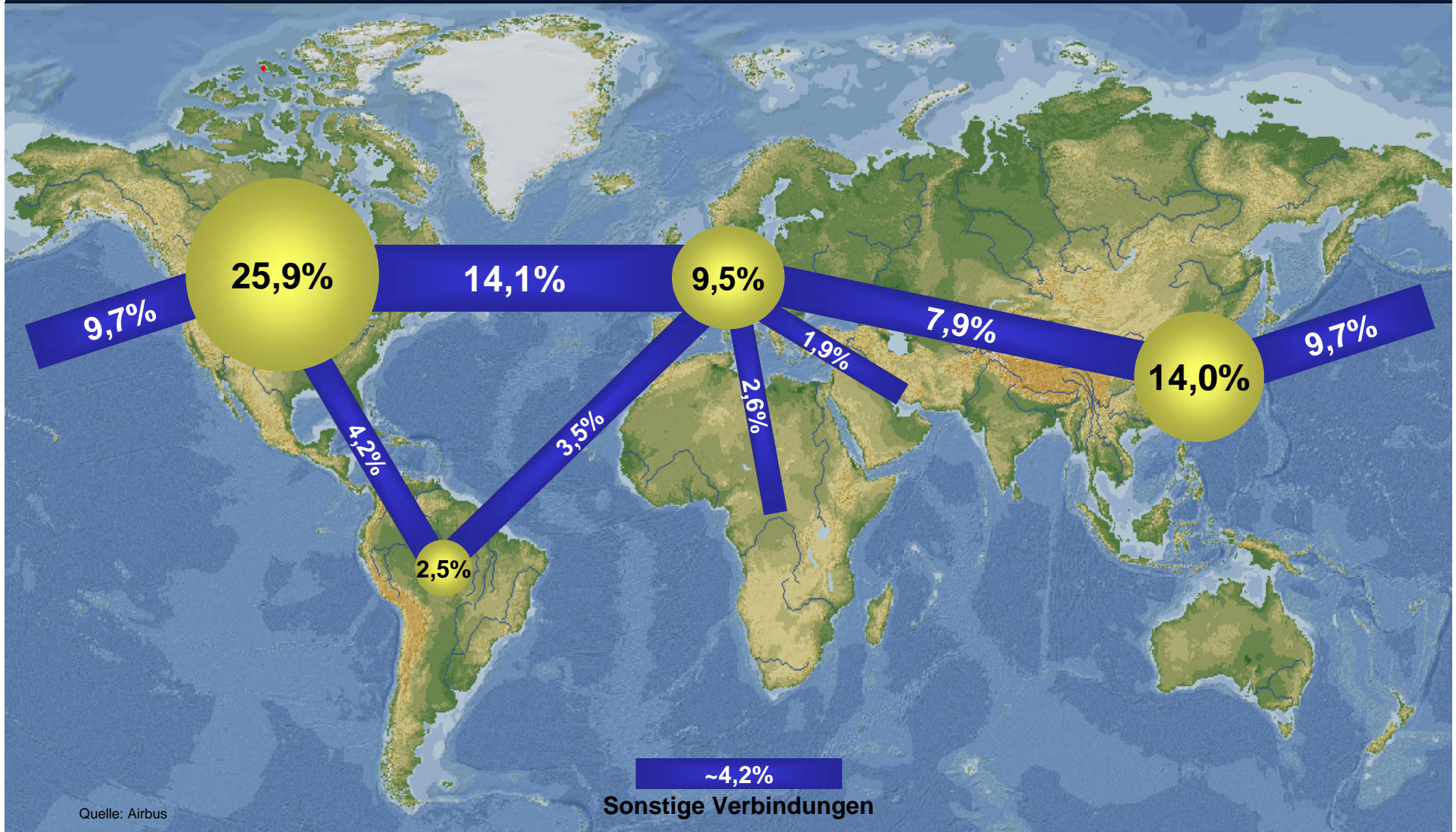
Entwicklung Passagier-Kilometer

Entwicklung der weltweiten Passagier-Kilometer (in Mrd. RPK)



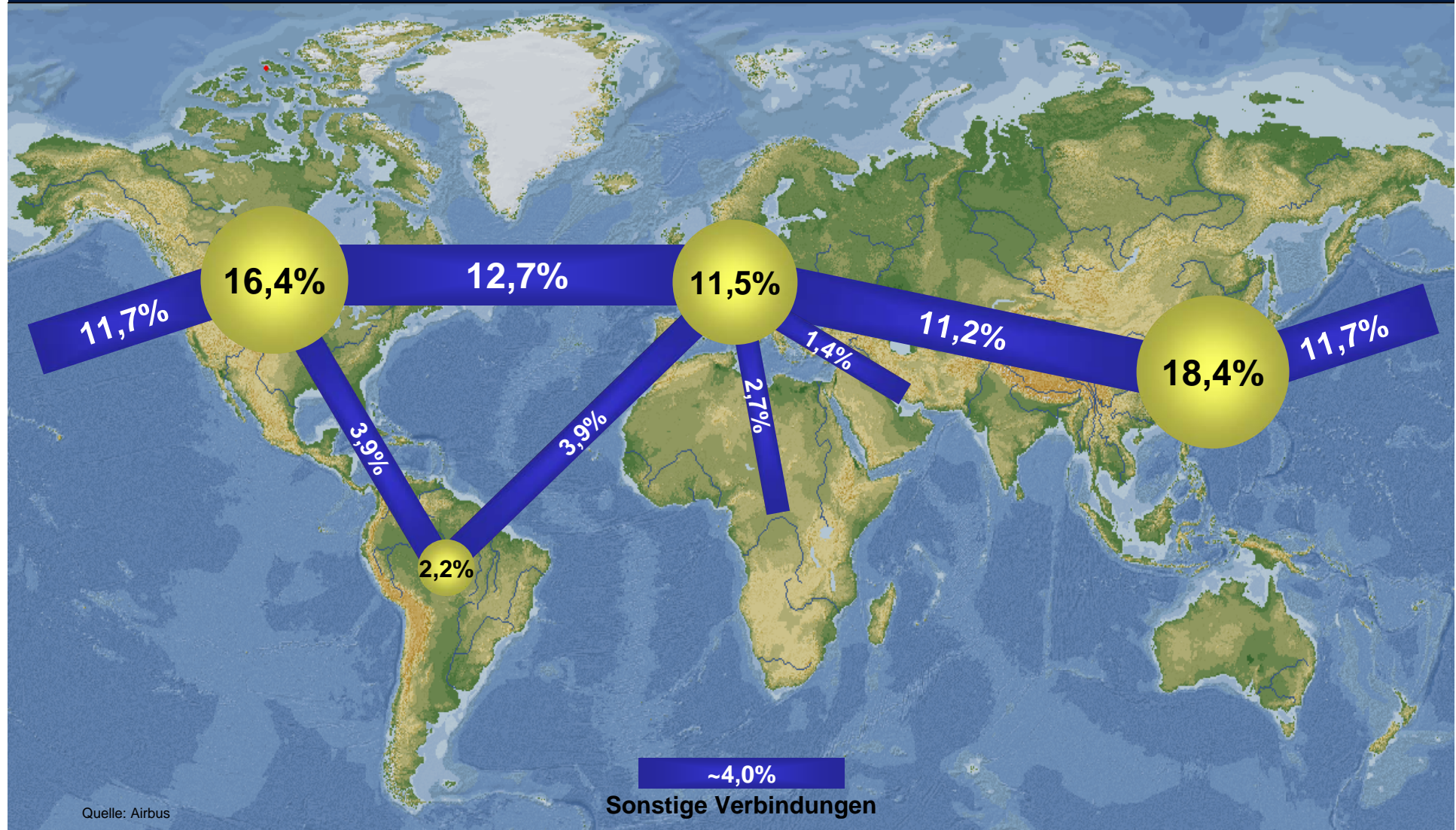
Quelle: Airbus, Boeing, Bayerische Landesbank, Finanz und Wirtschaft

Anteil Passagier-Kilometer (RPK) in 2000: Nordamerika dominiert den weltweiten Luftverkehr...



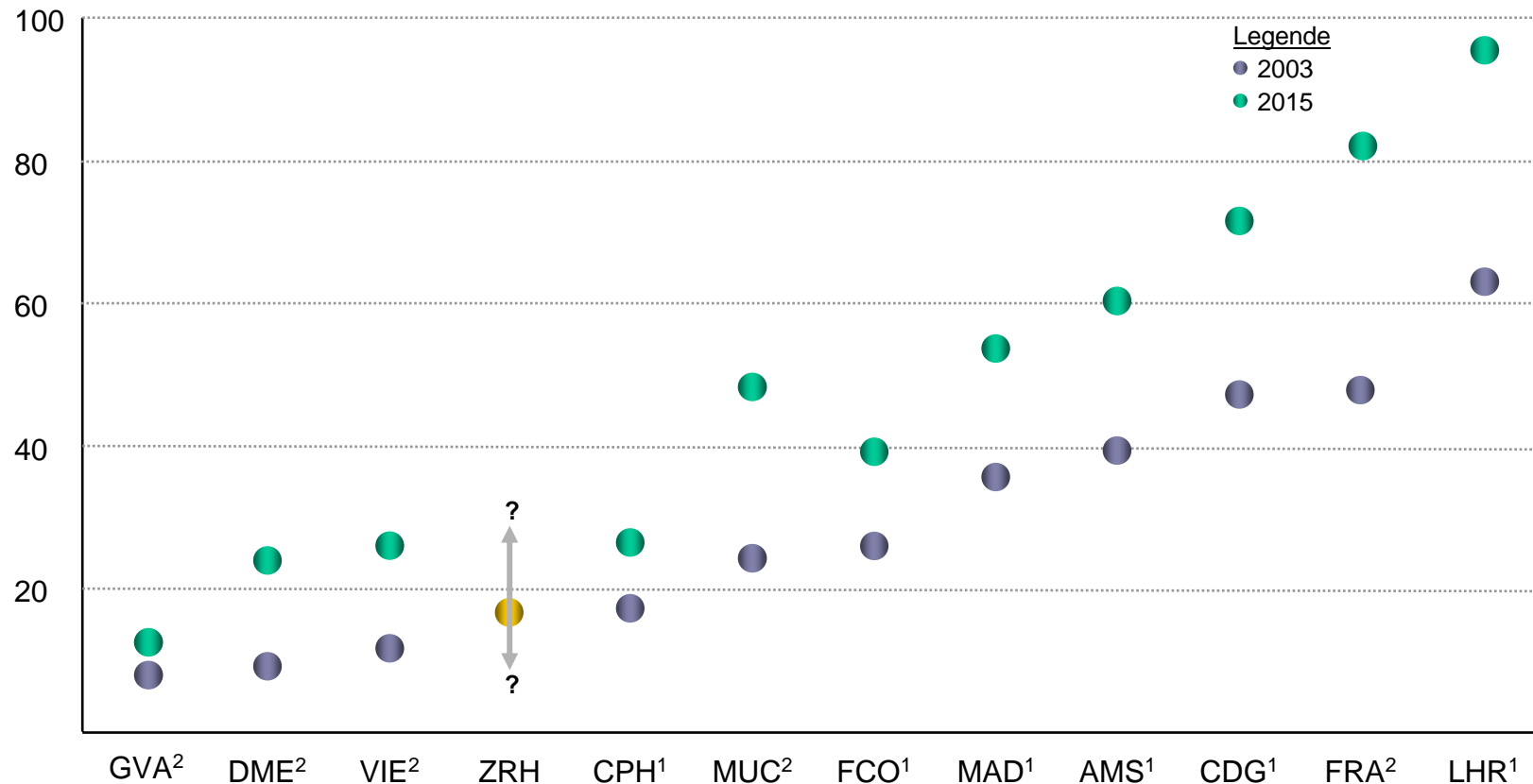
Quelle: Airbus

Anteil Passagier-Kilometer (RPK) in 2020: bis 2020 wird Asien-Pazifik die Führung übernehmen



Positionierung europäischer Flughäfen im Jahr 2003 und 2015

Entwicklung der Passagierzahlen in Mio.



1 Konservative Schätzung mit jährlichem Wachstumsfaktor von 3,5%
 2 Schätzungen der Flughafenbetreiber

Initiative Luftverkehr in Deutschland

Bemerkungen

- Ziele der Initiative
 - Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Standort Deutschland
- Teilhabe am zukünftigen weltweiten Wachstum des Luftverkehrs
 - Sicherung bestehender und Schaffung neuer Arbeitsplätze
 - Kostenseitige Entlastung aller Beteiligten im Gesamtsystem Luftverkehr durch gesteigerte Prozesseffizienz im Gesamtsystem und verbesserte Rahmenbedingungen
- Gegründet im Sommer 2003. Initiative umfasst rund 100 Einzelpunkten aus drei Themenkomplexen
 - Infrastruktur
 - Sicherheit (Safety & Security)
 - Rahmenbedingungen und Wettbewerb

Quelle: Initiative Luftfahrt

Initiative Luftverkehr

gegründet von



DFS Deutsche Flugsicherung



Lufthansa



Schirmherrschaft



Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen



Inhalt

- 1. Weltweite Marktentwicklung der Aviatik, Strategische Ausrichtung Unique**
- 2. Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafen Zürich**
- 3. Aktuelle politische Fragen**

Gesamteffekt Wertschöpfung Schweiz

Aviatic auf Rang 3

1. Metall- und Maschinenindustrie	CHF 44.8 Mia
2. Chemische Industrie	CHF 41.4 Mia
3. Aviatic	CHF 21.3 Mia
4. Tourismus	CHF 12.2 Mia
5. Uhrenindustrie	CHF 10.6 Mia

Anzahl Beschäftigte Flughafen Zürich

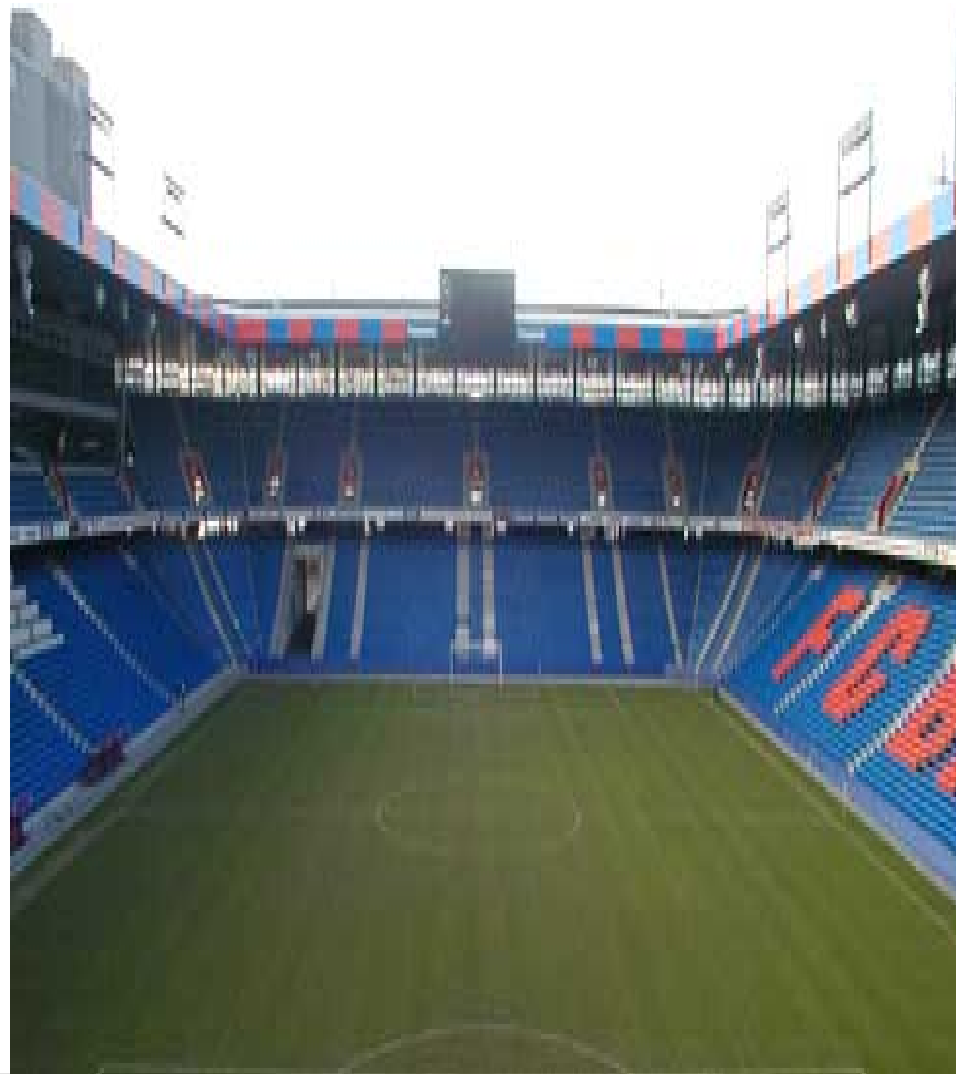
	2000	2002
Direkte Effekte	25'993	17'371
Indirekte Effekte	9'874	5'975
Induzierte Effekte	62'347	47'508
Katalytische Effekte	20'666	18'760
Total Beschäftigte	<u>118'880</u>	<u>89'614</u>

Verlust von Arbeitsplätzen in der Krise

- **Swissair-Grounding**
- **11. September 2001**
- **Allgemeine Wirtschaftslage**

→ **ca. 30'000 Arbeitsplätze gingen verloren. Dies entspricht einem ausverkauften St. Jakob-Park!**

Davon waren rund 8'600 Arbeitnehmer direkt am Flughafen betroffen.



Anteil BIP und Wertschöpfung

Anteil Flughafen Zürich:

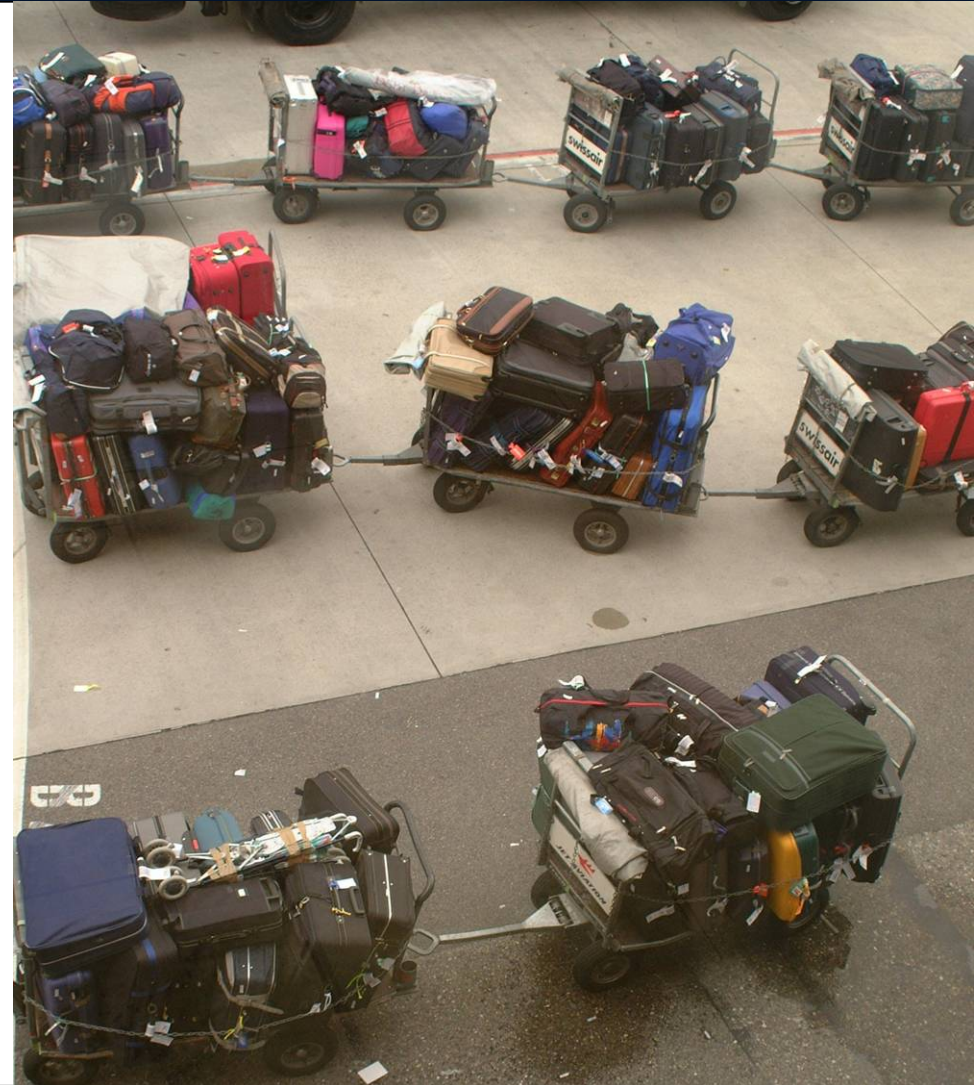
	2000	2002
BIP	3,416%	2,668%
Wertschöpf.	15.7 Mia.	12.3 Mia

und:
Unique generierte
einen positiven Geschäftsabschluss



Was will der Flughafen?

Der Flughafen Zürich will die Bedürfnisse der Schweizerinnen und Schweizer, sowie der Wirtschaft befriedigen.



Was braucht der Flughafen?

Voraussetzung um diese Aufgabe wahrzunehmen:

- 1) Rechtssicherheit beim Betriebsreglement für unsere Kunden und die Bevölkerung**
- 2) Eine verbindliche eidgenössische Luftfahrtpolitik**
- 3) Eine Mehrheit der Zürcher Bevölkerung, die hinter dem Flughafen steht**

Inhalt

- 1. Weltweite Marktentwicklung der Aviatik, Strategische Ausrichtung Unique**
- 2. Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafen Zürich**
- 3. Aktuelle politische Fragen**

Alle haben es gemerkt ...

- **„... ohne Ausbau der Kapazität droht der britischen Luftfahrt ein ähnlicher Niedergang wie der Eisenbahn oder der Kohleindustrie.“**
(R. Eddington, BAA)
- **„... wir sorgen im Raum München für Wachstum.“**
(J. Weber, Lufthansa)
- **„... Europa darf nicht am Bau neuer Flughäfen sparen...“** (WEISSBUCH Die europäische Verkehrspolitik bis 2010, Weichenstellungen für die Zukunft)
- **„Fronten verhärtet – Streit um Passagierflüge“**
(Südkurier, 9.12.03: Die Handelskammern Süd- und Nordbadens balgen sich um Passagierfluggenehmigungen für die Flughäfen Lahr bzw. Baden Airport).

Wo steht die Schweiz im Bereich Luftfahrtpolitik?

- **Rechtsunsicherheit**
 - Keine nationale Luftverkehrspolitik.
 - Raumplanung/Sachplan Infrastruktur Luftfahrt.
 - Betriebsreglement/Deutsche Verordnung.
- **Nachteile Flughafen Zürich gegenüber den wichtigsten Wettbewerbern**
 - Finanzierung Security, landseitige Erschliessung, Lärmschutzmassnahmen etc.
 - Umfassende umweltschutzrechtliche Auflagen.
 - Scharfes Nachtflugverbot.

Und das Korsett soll noch enger geschnürt werden ...

Forderungen gegenüber Flughafen Zürich

- **Plafonierung**
- **Ausweitung des Nachtflugverbotes auf mindestens 9 Stunden**
- **Einfrieren des Pistensystems**
- **Weitere Verschärfung der Umweltauflagen (NOx)**

Betriebszeiten anderer Flughäfen im Vergleich

Flughafen	Kapazität pro Stunde (Slots)	Betriebszeiten ohne Restriktionen	Nachtsperre
Amsterdam	108	06.00-23.00	keine*
Paris CDG	97	06.00-23.15	keine*
Kopenhagen	83	06.00-23.00	keine*
München	82	06.00-22.00	keine*
London LHR	81	07.00-23.00	keine*
Frankfurt	81	06.00-22.00	keine*
Madrid	78	07.00-23.00	keine*
Mailand	70	06.30-23.30	keine*
Brüssel	68	24h	keine*
Zürich	68	06.00-22.00**	00.30-06.00***
Wien	66	05.00-21.30	keine*

*) Restriktionen bezüglich Bewegungen oder Lärmklasse sind möglich

***) zusätzliche Einschränkungen an Wochenenden und durch die DVO

***) Gesuch für Verlängerung der Nachtsperre von neu 23.30 bis 06.00 Uhr beim Bund hängig

Und in Zürich?

9 Stunden Nachtruhe gefordert

- **Fernost: „Lumpensammler“**

- Abflug zwischen 01.00 und ca. 03.00 Uhr in Hong Kong / Bangkok / Singapore
- Ankunft im flugplanmässigen „Niemandland“.

- **Südatlantik: „Warteschlaufen über Sao Paolo“**

- Ankunft vor Öffnung Flughafen.

- **London: „Business-Killer“**

- Sitzungsabbruch am frühen Nachmittag.

18.30: Check-in LRH

19.15: Boarding

19.30: Take-off

21.15: Ankunft Zürich?

Sorry! Lokalzeit: 22.15!

Konsequenz:

Aufbruch von London City ca.
16.00 oder Übernachtung...

Fragen und Schlussfolgerung

- **Wie will die Schweiz das 17 Punkte-Wachstumsprogramm des Bundesrates mit einer Mobilitäts-Plafonierung erreichen?**
- **Wozu braucht es die politische Integration der Schweiz innerhalb Europas, wenn die Grenzen durch Plafonierungsmassnahmen geschlossen werden?**
- **Wie sollen die grossen Herausforderungen (Bildungs-, Gesundheits-, Sozialwesen etc.) angegangen werden, wenn die Aussenwirtschaft abgewürgt wird?**

Wer für eine Plafonierung der Flugbewegungen ist, verhindert die Zukunft der nachfolgenden Generation!

1894

Ermitage in
St. Petersburg



...dann ist die Schweiz in 25 Jahren eines der ärmsten Länder Europas...

Seco-Chef schlägt Alarm:

„Ohne Reformen droht die Verarmung. Setzt sich das magere Wirtschaftswachstum fort, dann ist die Schweiz in 25 Jahren eines der ärmsten Länder Europas.“

NZZ am Sonntag, 30.1.05

Wo der Wohlstand aufhört und wo er beginnt

Nachhaltige Gesellschaftsentwicklung

Wirtschaftspolitik

Verkehrspolitik

Luftverkehrspolitik

Flughafenpolitik

Flughafen Zürich

Flugbewegungen

Lärmverteilung

Persönliche Lärmbetroffenheit



Für eine realistische Flughafenpolitik



Danke für Ihr Interesse