



Zürich, 9. Januar 2024

Medienkonferenz JA zur Pistenverlängerung

Nicole Barandun, Nationalrätin Mitte / Präsidentin Gewerbeverband Stadt Zürich
(es gilt das gesprochene Wort)

Klare Verbesserungen ohne Steuergelder und ohne Kapazitätserhöhung

Erlauben Sie mir eine einleitende Bemerkung: Als Präsidentin des Gewerbeverbandes der Stadt Zürich ist mir die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich als Dreh- und Angelpunkt für Güter, aber auch für den Tourismus und die hier angesiedelten Unternehmen, gerade auch in sehr innovativen Branchen wie Forschung und Entwicklung sehr bewusst. Es geht bei der Vorlage nicht darum, mehr Flüge zu ermöglichen, sondern die bestehende komfortable Anbindung von Zürich an die Welt weiterhin sicherzustellen. Die heutige gute wirtschaftliche Situation des Kantons Zürichs hat nebst dem Umstand, dass Zürich über hervorragende Bildungsinstitutionen verfügt, ganz wesentlich mit dem Flughafen Zürich zu tun. Gleiches gilt in kleinerem Ausmass auch für Genf. Wenn Sie denken, an diesen beiden Standorten sei der See das einzige Anziehungskriterium, sind Sie definitiv auf dem Holzweg.

Ebenso auf dem Holzweg befinden sich all diejenigen, die meinen, es gehe beim Pistenausbau um Kapazitätserhöhungen. Seit dem 1. Januar 1976, mithin seit bald einem halben Jahrhundert, erfolgen Starts und Landungen auf dem Flughafen Zürich auf dem heute noch bestehenden Pistensystem. Im Jahr 1976 war ich 8 Jahre alt, die beliebtesten Autos waren Fahrzeuge wie der VW Käfer oder der Ford Fiesta. Da hat sich auf der Strasse bis heute einiges verändert. Gleiches gilt für die Welt der Flugzeuge: Die grössten Flugzeuge im Einsatz waren damals die Boing 747, also der Jumbo Jet, und die DC-10. Der Jumbo Jet verfügte über ein maximales Startgewicht von 380 Tonnen und beförderte bis zu 300 Personen, die DC-10 hatte ein maximales Startgewicht von 265 Tonnen und beförderte üblicherweise ca. 260 Personen. Zum Vergleich: Der Airbus A380 hat ein Startgewicht von über 500 Tonnen und befördert über 500 Fluggäste. Wie die Autos von heute sind die Flugzeuge im Vergleich zu damals viel grösser. Im Gegensatz zu den heutigen Autos sitzen in den grösseren Fliegern aber auch mehr Menschen.

Grössere Flugzeuge wie sie heute eingesetzt werden, ermöglichen, dieselben Kapazitäten mit weniger Flügen abzuwickeln. Dies ist im Interesse aller. Neuere

Flugzeuge verbrauchen zudem insgesamt weniger Kerosin und der Verbrauch pro Passagier sinkt stetig. Dass grössere Flugzeuge längere Start- und Landbahnen benötigen, erklärt sich von selbst. Mit dem Ausbau der beiden Pisten wird also nicht nur bezüglich der Kreuzung der Start- und Landebahnen eine Verbesserung erzielt, sie ermöglicht auch die sicherere Landung grösserer Flugzeuge und insbesondere eine effizientere Abwicklung des Flugverkehrs und gleichzeitig einen besseren Verspätungsabbau in den Randstunden, den Zeiten notabene, die für die Anwohnerinnen und Anwohner am sensibelsten sind.

Noch ein Wort zu den Kosten: Die Kosten des Pistenausbaus betragen rund 250 Millionen Franken und werden von der Flughafen Zürich AG gestemmt. Der Steuerzahler und die Anwohnerinnen und Anwohner haben nur Vorteile.

Alles in Allem spricht nichts dagegen, diese Vorlage anzunehmen. Im Gegenteil, es spricht alles dafür. Leider ist es beim Flughafen etwa so wie bei der Armee. Gegner einzelner Vorlagen geben vor, konkrete Argumente dagegen zu haben. Dabei sind sie in Tat und Wahrheit gegen die Institution an sich, also die Armee oder den Flughafen. Wer am Flughafen Zürich als Tor zur Welt festhalten will, spricht sich für den Ausbau der Pisten, für mehr Sicherheit, weniger Verspätungen und mehr Effizienz aus.