

IKARUS

Nr. 90/2020 Mitgliederzeitschrift der IGfZ
Interessengemeinschaft Flughafen Zürich



Foto: Flughafen Zürich AG

Ungebremste Faszination Fliegen: Kinder beobachten das Fluggeschehen von der Zuschauerterrasse B aus.

AVATARE ODER DIREKTKONTAKTE

Liebe Mitglieder

«Direkte Luftverkehrsverbindungen in wichtige Handelszentren und ein dichtes Verbindungsnetz in Europa sind eine zentrale Voraussetzung für eine international ausgerichtete Wirtschaft und Gesellschaft.» So hält der Bundesrat die Bedeutung des Drehkreuzbetriebs am Flughafen Zürich im Luftfahrtpolitischen Bericht fest.

Als Exportnation ist die Schweiz auf den schnellen Zugang zu europäischen Wirtschaftszentren sowie zu den wichtigsten weltweiten Absatz- und Wachstumsmärkten angewiesen. Gemessen am Wert verlassen mehr als 40% aller Exportgüter die Schweiz per Luftfracht. Der Flughafen Zürich wickelt drei Viertel des Schweizer Luftfrachtvolumens ab. Dabei werden die Güter fast ausschliesslich im Frachtraum von Passagiermaschinen transportiert.

Nur die wenigsten Langstreckenverbindungen von und nach Zürich wären auch ohne Zubringerflüge rentabel zu betreiben. Die internationale Erreichbarkeit von Zürich und der Schweiz wäre ohne Drehkreuzfunktion in Gefahr.

Auf ewig sind Online-Konferenzen keine Lösung, wie es auch Urs Brüttsch, Geschäftsführer der Flugplatz Dübendorf AG, im geplanten grossen Interview in dieser Ausgabe des «Ikarus» beschreibt: «Neukundengewinnung oder Unternehmenszükäufe lassen sich nicht über Videokonferenzen abwickeln», es brauche den persönlichen Kontakt. Neuropsychologin Lutz Jäncke drückt es in einem Interview mit der Sonntagszeitung so aus: «Der Mensch ist ein Sozialtier.» Wir Menschen seien

darauf ausgerichtet, mit anderen Menschen zu kommunizieren und zu interagieren. «Wir brauchen den direkten Kontakt wie die Butter auf dem Brot. Das fehlt bei der Videokonferenz.» Das Komitee Weltoffenes Zürich bringt es träf auf den Punkt: «Ein Wirtschaftsstandort ist gut erreichbar – oder er existiert nicht.»

In normalen Zeiten werden Umsteiger nach Zürich geholt, um Zürich beispielsweise direkt mit Los Angeles, der zweitgrössten Stadt der USA, verbinden zu können. Der Heimmarkt alleine würde die Flugzeuge für diese Strecke, wie für die meisten anderen Langstrecken-destinationen auch, nicht füllen.

Im Winterflugplan 2020/21 werden von Zürich nach Los Angeles abfliegende Passagiere zu Umsteigern auf anderen Drehkreuzen, denn angesichts des schwachen Umsteigerverkehrs in Zürich kann die SWISS einige Europa- und Langstrecken-destinationen nicht mehr direkt bedienen.

Langsam dämmert es auch Skeptikern: Der Flughafen Zürich ist nicht nur ein Arbeitsplatz für

27 000 Menschen. 180 000 Arbeitsplätze in der Schweiz hängen direkt oder indirekt mit der Schweizer Luftfahrt zusammen. Die weltweite Erreichbarkeit ist von fundamentaler Bedeutung für den Wirtschaftsplatz Zürich und für die ganze Schweiz.

Bleiben Sie gesund!
Oliver Bertschinger
Vizepräsident



IN KÜRZE

RUNDFAHRTEN UND ZUSCHAUERTERRASSEN

Öffnungszeiten Zuschauerterrasse B bis und mit 25. 11. 2020: Mittwoch, Samstag, Sonntag, 11:00 bis 16:00 Uhr. Auf der Zuschauerterrasse gilt Maskenpflicht. Ab 28. 11. 2020 bis Ende Februar 2021 bleibt die Zuschauerterrasse geschlossen. Die Zuschauerterrasse E ist bereits geschlossen, bis 28. März 2021. Öffentliche Rundfahrten und Führungen sind sistiert. Geöffnet ist der Flughafenpark (siehe separaten Artikel in dieser Ausgabe).

WINTERFLUGPLAN 2020/2021

Mit dem Ende der Sommerzeit trat am 25. Oktober der neue Winterflugplan in Kraft. Dieser gilt bis und mit 27. März 2021. Aufgrund der

sich aktuell schnell ändernden Reise- und Quarantänebestimmungen sind Änderungen jederzeit möglich.

FLUGHAFEN ZÜRICH AG HAT BESTES MEDIENTEAM DER SCHWEIZ

Das Magazin «Schweizer Journalist» kürt jährlich die besten Mediensprecherinnen und Mediensprecher des Landes. In ihrem ersten Amtsjahr als neue Leiterin Corporate Communication schafft es Manuela Staub mit ihrem Medienteam bereits auf den Spitzenplatz.

HALBJAHRESERGEBNIS FLUGHAFEN ZÜRICH

Das erste Halbjahr 2020 war für den Flughafen Zürich grösstenteils von der Coronakrise geprägt. Im

ersten Halbjahr 2020 resultierte ein Verlust von 27,5 Mio Franken (Vorjahr: 143,4 Mio Franken Gewinn). Eine Prognose für das zweite Halbjahr lasse sich nur schwer festlegen, schreibt die Flughafen Zürich AG in einer Mitteilung.

AVIATIKBÖRSE VERSCHOBEN

Die seit zehn Jahren populäre Aviatikbörse im Sportzentrum BXA in Bassersdorf muss auf den 27. November 2021 verschoben werden. Der Vorstand der Aviatikbörse bedauert diese Massnahme, unterstützt sie jedoch vorbehaltlos. Nächstes Jahr werden sich Vorstand und alle Aussteller bemühen, eine noch vielseitigere Börse aus allen Gebieten der Luftfahrt zu organisieren. www.aviatikboerse.ch



IMPRESSUM Der IKARUS ist das offizielle Mitgliederorgan der IGfZ und erscheint quartalsweise. Für Mitglieder des Vereins IGfZ ist das Abonnement in der Mitgliedschaft enthalten.

Herausgeber/Redaktion
IG Flughafen Zürich, Postfach, 8060 Zürich-Flughafen. ig-flughafen.ch
Druckerei HadererDruck AG, 8103 Unterengstringen. www.hadererdruck.ch
Adressänderungen bitte melden an:
IG Flughafen Zürich, Reto Donatz, Postfach, 8060 Zürich Flughafen oder im Internet auf ig-flughafen.ch/kontakt



ENTFLECHTUNG DER FLUGSPARTEN STÄRKUNG FÜR ZÜRICH

Nach einer öffentlichen Ausschreibung für einen zivilen Flugplatzhalter hatte sich der Bundesrat im September 2014 für die Weiterentwicklung der Piste in Dübendorf entschieden. Als Betreiberin wurde die Flugplatz Dübendorf AG (FDAG) ausgewählt. Seit einigen Monaten war es ruhig geworden um das Umnutzungsprojekt. Herbert Höck, Präsident der IG Flughafen Zürich, erkundigte sich bei Urs Brüttsch, Geschäftsführer der Flugplatz Dübendorf AG, über den aktuellen Stand.

Kurz vor Drucklegung wurden alle Beteiligten von der Ankündigung des Bundesrates überrascht, dass der Bund die Zusammenarbeit mit der Flugplatz Dübendorf AG einstelle. Die Flugplatz Dübendorf AG gibt sich in einer ersten Stellungnahme «konsterniert über den Bundesratsbeschluss». Pro Flughafen schreibt in einer Medienmitteilung, der Bundesrat vollziehe eine «kurzsichtige und mutlose Kehrtwendung».

Die Geschäftsfliegerei diene der wirtschaftlichen Anbindung, schreibt die NZZ in einer Reaktion. Und: «Es wäre eine Illusion, zu glauben, dass Geschäftsabschlüsse und Investitionsentscheide künftig via «Zoom» oder «Team» getätigt würden. Tatsächlich weist die Geschäftsfliegerei derzeit vergleichsweise gute Auslastungszahlen auf.» In Bezug auf Dübendorf sei ein weiteres Argument wichtig, so die NZZ. Business-Jets seien insgesamt moderner und damit vergleichsweise leise.

Die geplante Publikation des bereits geführten, grossen Interviews mit Urs Brüttsch, ist aufgrund des Entscheids des Bundesrates obsolet geworden. Die markantesten Aussagen wollen wir unseren Mitgliedern aber dennoch nicht vorenthalten.

Täuscht der Eindruck oder hat sich mit COVID-19 der Umsetzungsdruck verflüchtigt?

Urs Brüttsch (UB): COVID-19 diktiert derzeit eindeutig die poli-

tische Agenda. Die darbenende Luftfahrtindustrie, die omnipräsente Klimadebatte und die links-grünen Parlamentsmehrheiten bedeuten eine toxische Mischung für die Realisierung dieses strategischen Projekts. Es wird sich zeigen, ob der Bundesrat vor diesem Hintergrund zusammen mit dem Regierungsrat des Kantons Zürich auf die zahlreichen Beschlüsse zurückkommt, den Militärflugplatz in einen zivilen Flugplatz für die Geschäfts- und Leichtfliegerei umzunutzen.

Der Flughafen Zürich hat derzeit freie Kapazitäten. Weshalb hat das Umnutzungsprojekt trotzdem seine Berechtigung?

UB: Aus mehreren Gründen. Das Mobilitätsbedürfnis wird nach Bewältigung der Krise global wieder zulegen. Die Schweiz als Binnenland mit einer stark exportorientierten Wirtschaft, insbesondere aber auch die Wirtschaftsregion Zürich, sind auf die gute Anbindung auf dem Luftweg

angewiesen. Neukundengewinnung oder Unternehmenszukäufe lassen sich nicht über Videokonferenzen abwickeln – es braucht den persönlichen Kontakt! Der Landesflughafen Zürich wird sich auf den Kernauftrag, den Betrieb eines Drehkreuzes für Linien- und Kettencharterverkehr, konzentrieren und die Infrastruktur darauf ausrichten müssen. Die anderen Flugsparten werden vom Flughafen über kurz oder lang mangels Zeitfenster für Starts und Landungen, aber auch wegen fehlender Fläche verdrängt. Technologische und klimaverträgliche Fortschritte in der Aviatik lassen sich mit dem hoch kompetenten Aerospace Cluster auf dem Flugplatz Dübendorf entwickeln und wie vor über 100 Jahren an der Wiege der Schweizer Luftfahrt weltweite Trends setzen.

Die Gegner des Umnutzungsprojektes des Bundes befürworten eine Lösung «Werkflugplatz», was halten Sie davon?

UB: (...) Dass die Gemeinden bereit sind, Defizite zu tragen und damit auch die Rendite der privaten Teilhaber sichern wollen, ist zwar ehrenwert. Ich bezweifle aber, ob die Steuerzahler aus dem restlichen Kanton Zürich bereit sind, über den innerkantonalen Finanzausgleich diese Idee der Standortgemeinden mitzutragen und gleichzeitig die für den Wirtschaftsstandort und eine Eigenfinanzierung des Flugplatzes wertschöpfende Geschäftsfliegerei zu vertreiben.

Weshalb könnten die Vorgänge auf dem Flugplatz Dübendorf auch für die IG Flughafen Zürich von Interesse sein?

UB: Mit der Entflechtung der Flugsparten wird der Flughafen Zürich gestärkt. Zweitens bietet der Flugplatz Dübendorf der für den Wirtschaftsstandort bedeutsamen Geschäftsfliegerei und Teilen der Leichtaviatik eine bedarfsgerechte Infrastruktur (...)

RIESENTRIEBWERK RIESENLEISTUNG

Das grösste Flugzeug der SWISS, die Boeing 777-300ER, wird vom Triebwerk GE90 von General Electric angetrieben. Dieses riesige Triebwerk hat nun einen sagenhaften Meilenstein erreicht: 100 Millionen Flugstunden. In den vergangenen fast 25 Jahren wurden damit 90 Milliarden Flugkilometer zurückgelegt. Das entspricht 300 Reisen von der Erde zur Sonne und zurück.

Das GE90 wird ausschliesslich an der Boeing 777 eingesetzt. Die

Variante GE90-115B weist einen Fandurchmesser von über 3,5 Meter aus. Es erreichte während eines Belastungstests eine Schubkraft von 569 kN. Es ist damit das grösste und leistungsfähigste Strahltriebwerk der Luftfahrtgeschichte. Die zehn Stufen seines Hochdruckverdichters erreichen ein Druckverhältnis von 23:1. Die Fanschaufeln bestehen aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff, die Vorderkanten sind zum Schutz vor Erosion mit

Titan verkleidet. Die geschwungene Form der Schaufeln verbessert die Luftströmung und damit die Wirtschaftlichkeit des Triebwerks.

Die Nachfolgeversion GE9X für die Boeing 777X ist so gross, dass das Gehäuse ein guter halber Meter breiter als der Rumpf eines Airbus A320 ist.



Quelle: ge.com

NATUR IM URBANEN UMFELD FLUGHAFENPARK

Seit 5. November 2020 ist der neue Park hinter dem Circle für die Öffentlichkeit zugänglich. Der Park bereichert den Flughafen Zürich mit einem einzigartigen Begegnungs- und Erholungsort für Besucher, Mitarbeitende, Anwohner und Passagiere. Zudem erweitert er gemeinsam mit dem Circle das Ausflugsziel «Flughafen Zürich».

Mit dem Park entstand ein neuer Begegnungs- und Erholungsort direkt am Flughafen Zürich. Auf 80 000 m² Grünfläche, ein wesentlicher Teil davon Naturschutzgebiet, ist während der knapp zweijährigen Bauzeit ein neues Naherholungsgebiet auf dem Butzenbühl entstanden. Das Nutzungsangebot stellt Naturerlebnisse in den Vordergrund und zielt auf ein Gleichgewicht zwischen der Natur und den Parkbesuchern ab.

Der Park ist primär als Erholungs- und Begegnungsort konzipiert. Der bestehende Wald, die Wiesen und Feuchtgebiete wurden reaktiviert und unterschiedliche Wegsysteme geschaffen.

Auf dem höchsten Punkt im Park wurde die sogenannte «Himmelsplattform» mit einem Wasser- und Nebelspiel realisiert. Mit der Parkbahn, einer rund 80 Meter langen Standseilbahn, gelangt man vom Circle in rund einer Minute Fahrzeit direkt auf den Panoramaweg, eines der beiden Wegsysteme. An unterschiedlichen Stellen wurden Plätze und Waldlichtungen geschaffen, wo Begegnungen stattfinden und der Wald erlebbar ist. So führt beispielsweise die Haselallee zu einer Feuerstelle mitten im Wald, an der Feuerholz bereitgestellt wird.

Gemeinsam mit der Greifensee-Stiftung finden seit Oktober 2020 Flughafen Zürich Rangerführungen im Park statt. Auf einer eineinhalbstündigen Führung werden Besucher eingeladen, die Tier- und Pflanzenwelt im Park zu entdecken und die Natur in einmaliger Umgebung hautnah zu erleben. Die Besucher werden dazu von einem Flughafen Zürich Ranger zu Fuss durch das Naherholungsgebiet geführt.



Foto: Flughafen Zürich AG