

Mitgliederzeitschrift der Interessengemeinschaft Flughafen Zürich – IGFZ.

## In dieser Ausgabe

- Einladung zur 17. Generalversammlung
- Wettbewerb
- Liebe Mitglieder
- Agenda
- Aus dem Buch
- Das Interview
- Und Ausserdem...

**AZB**  
**8058 Zürich-Flughafen**

### Adressänderungen bitte melden!

Für die Mitteilung jeder Änderung einer Adresse verlangt die Post neu 2 Franken anstelle der früher üblichen 30 Rappen!

Deshalb bittet der Vorstand alle Mitglieder, Adressänderungen direkt zu melden. Damit sparen wir unnötigen Aufwand und es lohnt sich erst noch für die Vereinskasse.

Die Adresse:  
IGFZ  
Herr Georg Schellenberg  
Postfach  
8058 Zürich-Flughafen

Vielen Dank!

Einladung zur

## 17. Generalversammlung

**Datum:** Dienstag, 29. Januar 2008, 1900 Uhr

**Ort:** Airport Conference Center, Raum 5 und 6 im 1. Stock

**Traktanden:**

1. Begrüssung und Mitteilungen
2. Wahl von 2 Stimmzählerinnen/Stimmzähler
3. Jahresbericht des Präsidenten („Liebe Mitglieder in den IKARUS-Ausgaben“)
4. Abnahme der Jahresrechnung
5. Wahlen
6. Budget 2007
7. Anträge der Mitglieder (sind bis 7. Januar 2008 schriftlich einzureichen an: Interessengemeinschaft Flughafen Zürich, Postfach, 8060 Zürich-Flughafen)

Anschliessend wird ein Vertreter der **Skyguide (swiss air navigation services ltd)** über ihre Arbeit, ihre Stellung und Zukunft im europäischen Luftraum ein Referat halten.

**Im Anschluss an die Generalversammlung laden wir sie noch zu einem Apéro ein.**

Mit freundlichen Grüssen  
Der Vorstand

**Diese IKARUS-Ausgabe gilt als Einladung zur Generalversammlung.**

## Die Frage

Wollen Sie am Mittwoch, 16. April 2008 mit diesem Flugzeug von Grenchen nach Locarno fliegen?

Dann beantworten Sie folgende Frage:



**Wie viele Airbus A330-300 schafft die SWISS neu an?**

Antworten bis am 15. März 2008 an:  
IG-Flughafen, Postfach, 8060 Zürich-Flughafen  
2 Personen werden für den Flug ausgelost.

## Liebe Mitglieder

Das Stimmvolk des Kantons Zürich hat am 25. November ein eindeutiges Ja zum Zürcher Flughafen gegeben. Ein Stimmenverhältnis von 62,7 zu 37,3 %. Ich danke allen Mitgliedern, Helfern und anderen Sympathisanten des Flughafens für ihren Einsatz. Es hat sich gelohnt, für unseren Flughafen zu kämpfen.

Interessant sind die Ergebnisse in den einzelnen Bezirken und Gemeinden.

Bezirk	Ohne Antwort	Ja	Nein
Affoltern	511	3990	9682
Andelfingen	399	2666	6701
Bülach	721	12728	21611
Dielsdorf	503	7321	12226
Dietikon	990	4642	12679
Hinwil	952	9385	14183
Horgen	1739	7992	22887
Meilen	1060	11720	19633
Pfäffikon	454	8337	8979
Uster	1099	14403	17286
Winterthur	1855	18110	25793
Zürich	3502	32357	52773
	<b>13785</b>	<b>133651</b>	<b>224433</b>

Welche Gemeinden haben abgelehnt:

Gemeinde	Ja	Nein
Bauma	836	543
Fällanden	1286	967
Hittnau	624	546
Kyburg	110	76
Lindau	1083	582
Männedorf	1692	1654
Maur	2062	1365
Rümlang	815	756
Schlatt	191	93
Sternenberg	96	29
Turbenthal	933	329
Uetikon a./See	938	887
Weisslingen	737	470
Wila	389	250
Zell	944	471
Kreis 12 Stadt Zürich	2760	2098

Eines ist auffallend. Mehrheitlich haben nicht Gemeinden abgelehnt die vom Fluglärm betroffen sind. Es zeichnet sich aber eine Region ab, aus der viele ablehnende

Gemeinden kommen. Es stimmt doch sehr nachdenklich, dass gerade in dieser Region (Anflug 28) viele öffentliche Gelder in den Abstimmungskampf geflossen sind und alle diese Gemeinden Steuerausgleichsgemeinden sind, d. h. sie beziehen von den steuermässig starken Gemeinden, die viele Emissionen auf sich nehmen, z.B. Limmattal mit Autobahn, Ranggierbahnhof, Luftverkehr, Einkaufszentrum, Steuerkraftausgleich. Hier zeigt sich die Mentalität der Flughafengegner. Keine Sicht für das Ganze, denn eine Volkswirtschaft besteht aus vielen Elementen die funktionstüchtig sein müssen und nicht nur aus schönen grünen Wiesen. Erfreulich ist das Ergebnis von den Zürichseegemeinden. Der Aufschrei dieser Gemeinden bezüglich Südanflüge war nicht zu überhören und darum überrascht es, dass fast alle Gemeinden aus dieser Region der Beschränkungsinitiative eine Abfuhr erteilt haben. Das zeugt von einem grossen Sachverstand und gebührt einem speziellen Dank. Aus der NZZ am Sonntag, vom 16. Dezember 2007, konnte man entnehmen, dass die Immobilienpreise vor allem am rechten Zürichseeufer in den letzten Jahren keinesfalls eingebrochen sind, sondern das Gegenteil ist eingetroffen. Die NZZ schreibt: „Die immer wieder geäusserte Vermutung, der Zuzug reicher Ausländer sei für die Explosion der Preise verantwortlich, gehört ebenso in das Reich der Mythen wie die Annahme, die Südanflüge auf den Flughafen Zürich, die an Teilen der Goldküste zu hören sind, würden zu einem Preiserfall bei den betroffenen Liegenschaften führen. Die Wahrheit sieht anders aus; Noch steigen die Preise an diesem bevorzugten Flecken Schweiz weiter an.“ Liebe Mitglieder, in nächster Zeit kehrt aber noch keine Ruhe um den Flughafen Zürich ein, denn es stehen noch einige Vorstösse zur Behandlung an. Ob es schon bald wieder zu einer Volksabstimmung kommt, steht noch offen. Für die IG-Flughafen bedeutet das, wir müssen weiterhin aktiv bleiben und uns finanziell und personell auf den nächsten Schritt vorbereiten.

Ich wünsche allen Mitgliedern ein schönes Weihnachtsfest und für das Jahr 2008 gute Gesundheit und ein erfolgreiches Jahr.

Georg Schellenberg

## AGENDA

11./12. Januar 2008

### Wengen, Lauberhorn Abfahrtsrennen

Patrouille Suisse

Freitag, 11. Januar 2008, ab 1250 Training

Dienstag, 29. Januar 2008, 1900 Uhr

### Flughafen Zürich

Generalversammlung IG Flughafen Zürich

[www.ig-flughafen.ch](http://www.ig-flughafen.ch)

27. Mai – 1. Juni 2008

### Berlin Flugplatz Schönefeld

Air Show ILA 2008

[www.ila-berlin.com](http://www.ila-berlin.com)

21./22. Juni 2008

### Flughafen Zürich

#### Terrassenfest

Das letzte Mal auf der Terrasse des bestehenden Docks B

[www.unique.ch](http://www.unique.ch)

26./27. Juli 2008

### Raron VS

Oberwalliser Flugtage 2008

[www.fgo.ch](http://www.fgo.ch)

9./10. August 2008

### St. Stephan Flugplatz

50 Jahre Hunter Airshow

[www.huver.ch](http://www.huver.ch), [www.hunterverein.ch](http://www.hunterverein.ch)

21. – 24. August 2008

### St. Gallen Altenrhein

Internationale Bodensee Airshow,

St. Gallen-Altenrhein

[www.ibas08.ch](http://www.ibas08.ch)

22./23. Juli 2008

### Flugplatz Kestenholz/SO

Oldtimer-Flugtage Kestenholz und 3. Int.

Bücker-Fly IN

[www.fun.flyers.ch](http://www.fun.flyers.ch)

30./31. August 2008

### Flugplatz Schmerlat (Klettgau SH)

Flügerfäscht 75 Jahre Segelfluggruppe

Schaffhausen

Oktober

### Axalp

Fliegerschiessen der Schweiz. Armee

## Aus dem Buch

**Rainer E. Gut**, Die kritische Grösse, Verlag Neue Zürcher Zeitung

Dieses Buch gibt einen Einblick in die Welt der Bankgeschäftswelt der Vergangenheit. Rainer E. Gut hat über Jahre die Bankenwelt der Schweiz geprägt. Er war auch bis 1995 im Verwaltungsrat der Swissair und darum sind seine Erinnerungen für Aussenstehende ganz interessant zu lesen. In der Folge einige Details:

Rainer E. Gut war Verwaltungsratspräsident der Nestlé. Im März 2001 hörte er, dass Mario A. Corti als möglicher Nachfolger von Eric Honegger gehandelt wurde. In keinem Führungsgespräch hat Corti gegenüber Gut eine Andeutung bezüglich dieser neuen Funktion gemacht, war doch Corti Finanzchef bei Nestlé. Gut nahm telefonisch mit Corti Kontakt auf, der gerade in Boston weilte. Er erklärte Corti, die Situation sei nicht einfach bei der Swissair und er solle diesen Posten nur annehmen, wenn er wisse wohin die Reise gehe. Diesen Plan müsse er nicht Gott und der Welt erzählen, sondern er müsse klare Vorstellungen haben. Könne er das nicht definieren, so möchte er vom Amt absehen, denn es sei eine schwierige Situation. Einen Ratschlag wollte Rainer E. Gut Mario A. Corti weitergeben; er warnte ihn vor Moritz Suter. Corti gab zur Antwort, er sei mit Moritz Suter befreundet und er könne sich nicht vorstellen, wie man mit diesem nicht auskommen könne.

Am 1. Oktober 2001 erhielt Rainer E. Gut einen Anruf von Rechtsanwalt Peter Widmer, Rechtsberater der Swissair. Er erklärte Gut, es sei ihm unverständlich, dass die Banken der Swissair den Betriebskredit von Fr. 250 Millionen als Betriebskredit nicht gewähren wollen, den ohne diesen Kredit sei ein Grounding nicht abzuwenden. Gut bemerkte, er habe bei der CS keinen Einfluss mehr und er sei nicht in der Lage zu intervenieren. Gut beschäftigte ein Grounding und er konnte sich die katastrophalen Auswirkungen auf die Schweiz ausmalen. Gut erkundigte sich bei Ulrich Doerig, Chief Risk Officer der Credit Suisse Group, nach dem Kredit. Dieser gab zur Antwort: „Nun kommst du

ach noch. Ich habe jetzt dann genug! Wir können nichts mehr ändern. Wenn die CS auch hierzu bereit wäre, die UBS ist es nicht. Und diese diktiert.“ Gleichentags telefonierte Gut mit Bundesrat Villiger und erklärte ihm, dieser Betriebskredit sei dringend notwendig und er möchte doch auf die beiden Grossbanken Druck ausüben, damit der Kredit doch gewährt werde. Villiger versprach das Beste zu machen, sei noch am Nachmittag eine ausserordentliche Bundesratssitzung. Am Abend konnte Gut einer Pressekonferenz entnehmen, dass Marcel Ospel erklärte, eine realitätsnahe Lösung zwischen den Banken gefunden zu haben. Gut war zufrieden, musste aber bald feststellen, die Aussage von Marcel Ospel war ein leeres Versprechen. Es wurde zwar ein Kredit gesprochen, aber mit ganz speziellen Konditionen. Dieser Kredit war nicht für den Flugbetrieb bestimmt, sondern nur für die Tochtergesellschaften der Swissair. Die Fortsetzung ist bekannt: 2. Oktober 2001 Grounding.

Rainer A. Gut befasste sich nach dem Grounding vor allem mit der Geldbeschaffung für die neue SWISS. Auch hier folgen im Buch interessante Ausführungen zur Rolle von Marcel Ospel und Moritz Suter.

Wenn sie weitere Einzelheiten lesen möchten, kaufen sie das Buch, es ist sehr unterhaltsam.

Zum Abschluss noch eine Passage aus dem Buch: „*Fächert man die damaligen Kritikpunkte am geplanten Flottenbestand der neuen Crossair, der späteren Swiss, auf, so stellt man fest, dass offenbar mit zweierlei Ellen gemessen wurde: Obwohl die je 26 Flugzeuge der Swissair vor dem 11. September 2001 lediglich rund 70% des Flottenbestandes der nationalen Airline ausgemacht hatten, wurde die Bestückung der Mittel- und Langstrecken von verschiedenen seriösen oder angeblichen Aviatikspezialisten als masslos übertrieben beurteilt, während diese zu keiner Zeit den Griffel spitzten, um die Uebernahme von 82 Flugzeugen aus der Regionalflotte der Crossair zu kritisieren. Die Crossair war wohl weltweit die einzige Airline, die nach dem 11. September 2001 mit einer unverän-*

*dernten grossen Flotte herumflog. Um den Vergleich herzustellen: Ein paar Jahre später, im ersten Halbjahr 2007, erwirtschaftete die Swiss einen Reingewinn von 295 Millionen Franken, und dies mit 30 Mittelstrecken-, 21 Langstrecken- und notabene mit 23 Regionalflugzeugen. Damit wurde nochmals schwarz auf weiss dokumentiert, wo der ursprüngliche Haken bei der Swiss lag: bei der überdimensionierten Regionalflotte aus dem Bestand der Crossair.“*

---

## Das Interview

### Flug oder Zug?

Bei der Kampagne zur Beschränkungsinitiative konnte man immer wieder hören, dass für Europaflüge keine Zukunft besteht. In der Fachzeitschrift Aero International, hat SBB Chef Andres Meyer in einem Interview wie folgt Stellung genommen:

*Der Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr wird längerfristig einen Teil des Innereuropäischen Flugverkehrs ersetzen. Wie wird die SBB daran teilnehmen und die Schweiz einbinden?*

**Meyer:** Wir entwickeln diese internationalen Verkehr in leistungsfähigen Kooperationen mit den Partnerbahnen. Mit den italienischen FS betreiben wir mit der gemeinsamen Tochter Cisalpino den internationalen Personenverkehr Schweiz – Italien, mit der französischen SNCF in der gemeinsamen Gesellschaft Lyria den TGV-Verkehr Schweiz Frankreich. Zu diesem Zweck besitzt die SBB zwei eigene TGV-Kompositionen. Zur Vermarktung des Verkehrs mit Deutschland haben SBB und DB im Jahre 2006 die Rhein-alp gegründet. Alle diese gemeinsamen Plattformen lassen sich ausbauen. Auch im internationalen Personenverkehr braucht es Allianzen.

*Ein Discount-Flugunternehmen streicht sein Billigflugangebot Basel – Paris. Grund: die neue schnelle und günstige Lyria-TGV-Verbindung. Ist dies der Beginn einer Epochenwende?*

**Meyer:** Ja. Die ehemaligen Staatsbahnen realisieren, dass es bei komplexen Bahnleistungen nicht um Wettbewerb untereinander geht. Noch gibt es viele ungenutzte Potenziale, wie die Bahnen gemeinsam ihre Position gegenüber Strassen- und Luftverkehr verbessern können. Dank der neuen TGV-Est-Verbindung konnten wir die Reisezeit von Zürich und Basel nach Paris deutlich verkürzen, mit dem Resultat, dass diese TGV-Züge heute zu über 90 Prozent ausgelastet sind. Schon 2005, als Lyria die Verbindung Genf – Paris übernahm, gewannen wir deutlich Marktanteile zurück, die wir an Billig-Airlines verloren hatten.

*Paris, Mailand, München, Frankfurt, Stuttgart sind klassische Bahndestinationen der bewährten 600-Kilometer-Formel, um den Airlines Konkurrenz zu bieten. Mit Tempo will man jetzt verlorenes Terrain wieder wettmachen....*

**Meyer:** und so haben wir in Richtung Süden im Dezember 2007 den Lötschbergbasistunnel in Betrieb genommen. Damit wird die Reisezeit ab Frankfurt via Basel und Bern nach Mailand um eine Stunde verkürzt. Wenn ab etwas 2018 auch der neue Gotthardbasistunnel zur Verfügung steht, reist man auch aus dem Raum München/Stuttgart via Zürich um eine Stunde schneller nach Mailand. In Richtung Frankreich werden wir ab 2008 weitere Beschleunigungen zwischen Genf und Paris erreichen. Nach Deutschland verfügen wir über ein dichtes und attraktives Angebot auf der Rheinachse mit stündlichen Verbindungen ab Basel nach Frankfurt. Zwischen Zürich und Stuttgart verkehren täglich sieben ICE-Zugpaare im Zweistundentakt mit optimalen Anschlussmöglichkeiten.

Unser Plus bei all den Städteverkehren gegenüber dem Flieger: Wir kommen mitten in der City an. Damit die Bahnen ihre Marktstellung mit den Reisezeitgewinnen weiter stärken können, benötigt es laufend Infrastruktur-Investitionen. Dann sehe ich dem weiteren Wettbewerb Bahn/Flug überaus zuversichtlich entgegen.

## Und Ausserdem .....

- soll der Engadin Airport, Samaden, in den Jahren 2009 bis 2011 modernisiert und den Ansprüchen der Kundschaft angepasst werden.
- Ist am Flughafen von Peking eine dritte Start- und Landebahn eröffnet worden und steigert die täglichen Flugbewegungen von 1100 auf 1900. (Rechnet man das auf 365 Tage um, so ergibt das fast 700'000 Bewegungen.)
- werden in SAUDI-ARABIEN in den nächsten Jahren 5 neue Flughäfen gebaut.
- herrscht im Luftraum über New York ein Stau. Seit August haben fast ein Drittel aller Abflüge Verspätung, weil der Verkehr so stark zugenommen hat, dass die US-Luftfahrtbehörde eine Einschränkung auf 80 Bewegungen pro Stunde vorsieht.
- will die Firma Aerocraft den Fracht-, aber auch den VIP-Lufttransport revolutionieren. Sie arbeiten an einem Fluggerät, Luftschiff, das mit Gaszellen zwei Propellertriebwerke antreibt. Das bis zu 222 km/h schnelle Fluggerät soll maximal 30 Personen fassen und senkrecht starten und landen können und ist damit nicht auf einen Flughafen angewiesen.
- sucht die Alitalia immer noch einen Käufer für die staatlichen Anteile 49,9%, aber keiner will diese marode Fluggesellschaft.
- fand in Basel der 2. Schweizerische Luftfahrtkongress statt. Dabei wurden die bestehenden Sicherheitsbestimmungen kritisiert, vor allem das Anbordnehmen von Flüssigkeiten. Täglich werden in der Schweiz ca. 2 Tonnen wertvolle Güter der Vernichtung zugeführt. Dazu hat sich Raymond Cron, Chef BAZL, geäussert, er habe bis heute noch keine einzige Reklamation von einem Passagier erhalten!!
- will die RUAG, ein Schweizerischer Bundesbetrieb, Flugzeuge bauen. Die Produktion der Dornier 228 soll im Werk Oberpaffenhofen wieder aufgenommen werden, nachdem sie im Jahre 1998 eingestellt worden ist.
- hat Bangkok Airways von den Edelweiss Air und Hello je ein Flugzeug bis März 2008 gemietet. Beide Flugzeuge werden von Schweizer Piloten geflogen.
- ist vor 50 Jahren ein Schulungsflugzeug der Swissair, DC3, bei Arbon in den Bodensee abgestürzt, wobei alle 9 Personen an Bord den Tod fanden.
- ist Easy Jet nach 3 Jahren Abwesenheit wieder nach Zürich zurückgekehrt, ausschlagend ist, dass die Wirtschaftsmetropole Zürich im Streckennetz nicht fehlen darf.
- hat die pakistanische Behörde ein Flugzeug der kirgisischen Galaxy Air nicht mehr starten lassen, nachdem aus einem Flugzeug mit 100 Sitzplätzen 142 Flugpassagiere ausgestiegen sind und während dem Flug der Kabinendruck entwichen ist, was zu bewusstlosen Passagieren und Cockpitbesetzungen führte.
- investiert die SWISS über eine Milliarde Franken in neun werksneue Airbus A330-300, die neun geleaste A330-300 ablösen sollen.
- soll Ende 2008 bei SWISS entschieden werden, wie die die Regionalflotte die Avro RJ100 (Jumbolino) ersetzen will.

### Impressum

Der IKARUS ist das offizielle Mitgliederorgan der IGFZ und erscheint quartalsweise.

### Herausgeber

IG Flughafen Zürich, Postfach  
8058 Zürich-Flughafen  
www.ig-flughafen.ch

### Redaktion

Georg Schellenberg  
Telefon 062 396 39 80  
Natel 079 686 02 63  
gschellenberg@cervo.ch

### Druckerei

Druckerei W. Haderer  
8103 Unterengstringen  
Tel. 044 752 10 10  
www.hadererdruck.ch