

Sitzung vom 3. Juni 1998

1289. Anfrage (Kloten ohne Langstreckenverkehr? –Auswirkungen auf Arbeitsplätze)

Kantonsrat Bruno Dobler, Lufingen, hat am 2. März 1998 folgende Anfrage eingereicht:

Trotz wuchtigem Ja zum Flughafenausbau durch die Bürgerinnen und Bürger versuchen gewisse Kreise dieses wichtige Ausbauprojekt mit allen Mitteln zu verzögern. Kürzlich wurde sogar der Bedarf und Nutzen des Langstreckenverkehrs ab Zürich in Frage gestellt. Langstreckenverkehr ist auf ein ausgeklügeltes Kurz- und Mittelstreckenverkehrsangebot angewiesen. Langstreckenverkehr funktioniert nur dann, wenn am Boden und in der Luft Kapazitäten bestehen. Unser Flughafen wird mit vielen Auflagen betrieben, welche vorab die schweizerischen Gesellschaften einschränken. Rahmenbedingungen und fehlende Kapazitäten behindern die Weiterentwicklung der Fluggesellschaften. Andererseits bieten sich heute, auch den Schweizer Gesellschaften, durch Zusammenschlüsse und Kooperationen völlig neue Möglichkeiten, ihre unternehmerische Zukunft zu gestalten und Angebote optimal aufeinander abzustimmen. So könnte auch die Auslagerung eines Verkehrsknotenpunktes ins Ausland plötzlich interessieren. Denn auch Flugverkehr kann ausgelagert werden.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Antwort auf folgende Fragen:

- Annahme: Die Schweizer Fluggesellschaften müssten aufgrund schlechter Rahmenbedingungen in der Schweiz ihren Interkontinentalverkehr ins Ausland auslagern. Wie beurteilt der Regierungsrat die Auswirkungen eines solchen Szenarios auf
- die Arbeitsplätze (direkte/indirekte Auswirkungen)?
 - die Steuereinnahmen bei den Gemeinden und im Kanton?
 - die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Zürich?
 - andere schwerwiegende Auswirkungen?

Wie gross schätzt der Regierungsrat das Risiko eines solchen Supergaus ein?

Welches sind die Massnahmen, welche die Regierung unternimmt, um ein solches Szenario kaum wahrscheinlich werden zu lassen?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Bruno Dobler, Lufingen, wird wie folgt beantwortet:

Die Voraussetzungen für den zivilen Luftverkehr in der heutigen Form wurden gestützt auf die Bundesverfassung mit dem Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 geschaffen. In der Botschaft vom 13. Februar 1945 war ein Flugplatzprogramm enthalten, das für die Teilnahme am kontinentalen Luftverkehr die Flughäfen Basel, Bern, Genf und Zürich vorgesehen hatte. Zusätzlich sollte Zürich auf die Ausmasse eines Flughafens für den interkontinentalen Verkehr ausgebaut werden. Später erfolgte dies auch für den Flughafen Genf. Die Betriebskonzession für den Flughafen Zürich von 1951 ist mit diesen Voraussetzungen und Randbedingungen an den Kanton Zürich erteilt worden. Das entsprechende Investitionsprogramm wurde in den Folgejahren zielgerichtet verwirklicht. Ein weiterer, dringender Schritt zur Festigung dieser Position soll nun mit der Verwirklichung der von den Stimmberechtigten bewilligten 5. Bauetappe erfolgen.

Unter Berücksichtigung der heutigen wirtschaftlichen Gegebenheiten müssen für den Bestand und Erfolg eines interkontinentalen Flughafens folgende Voraussetzungen erfüllt sein: Der Flughafen muss mit einer Infrastruktur ausgerüstet sein, die eine zunehmende Anzahl auch grösserer Flugzeuge aufnehmen kann. Der Langstreckenverkehr ist zwingend auf Verbindungsverkehr im Kurz- und Mittelstreckenbereich angewiesen. Deshalb muss auch für diesen Verkehr entsprechende Kapazität vorhanden sein. Die Qualität sowie die Attraktivität der Anlagen muss den Anforderungen des Umsteigeverkehrs genügen. Schnelle und einfache Umsteigemöglichkeiten sind entscheidend. Nach der Verwirklichung der 5. Bauetappe kann der Flughafen diese baulichen und betrieblichen Voraussetzungen erfüllen.

Durch die Liberalisierung im Luftverkehr ist auch für die Flughäfen eine vermehrte, grenzüberschreitende Konkurrenzsituation entstanden. Im benachbarten Ausland entstehen, teilweise immer noch mit staatlicher Subventionierung und Kostenentlastungen durch den Staat, erstklassige Luftverkehrsinfrastrukturen, deren Einzugsgebiet sich für den Langstreckenverkehr mit demjenigen von Zürich überschneidet. Flughäfen müssen daher ihre Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit vermehrt auch mit marktorientierten Strategien und nicht nur mit betrieblichen und baulichen Massnahmen bewahren. Flughäfen sind dabei dringend auf eine entsprechende unternehmerische Flexibilität angewiesen. Der Regierungsrat hat daher im Rahmen der wif!-Projekte die Durchführung eines Projektes beschlossen, das die Verselbständigung des Flughafens zum Ziel hat. Damit soll eine Rechtsform und Organisationsstruktur geschaffen werden, die dem Flughafen die erforderliche unternehmerische Flexibilität gewährleistet. Das ist eine weitere, wichtige Voraussetzung, um in dieser Marktsituation bestehen und ein für unsere exportorientierte Wirtschaft adäquates Angebot bereitstellen zu können.

Die ausserordentlich hohe volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich wurde 1992 in einem Bericht (Die volkswirtschaftliche und verkehrswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich, Universität St. Gallen, 1992) dargestellt. Für die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons Zürich hat sich diese aufgrund der Globalisierung und des damit verbundenen intensiven Wettbewerbes der Standorte noch zusätzlich erhöht. Flughäfen ohne Langstreckenverkehr sind von begrenzter und untergeordneter Bedeutung. Sie dienen in Europa vornehmlich dem Quellen- und Zielverkehr sowie der Bedienung der grossen Drehscheiben. Im Fall von Zürich läge das Passagierpotential ohne Langstreckenverkehr aufgrund der heutigen Verkehrsstrukturen zwischen 55% und 60% der heutigen Passagierzahl, also bei etwa 10 Millionen Passagieren pro Jahr.

Über die unmittelbaren wirtschaftlichen Folgen eines Verlustes des Langstreckenverkehrs lassen sich lediglich Schätzungen anstellen, jedoch keine verbindlichen Angaben machen. Insbesondere können die Folgen wegfallender Europaverbindungen mangels Langstreckenverkehr (Zubringerverkehr) nur sehr schwer abgeschätzt werden. Mit dem Betrieb einer Langstreckenverbindung sind durchschnittlich 110–120 Arbeitsplätze im Flughafenumfeld direkt verbunden. Damit ergibt sich für die rund 80 Langstreckenverbindungen ab Kloten eine Zahl von 8800 bis 9600 Arbeitsplätzen.

Die unmittelbare Wertschöpfung der Unternehmen im direkten Umfeld des Flughafens (Fluggesellschaften, Zulieferer, Dienstleister usw.) und die damit verbundene Beschäftigung wird durch noch wesentlich weiter reichende gesamtwirtschaftliche Auswirkungen übertroffen. Untersuchungen zur Standortqualität bewerten übereinstimmend die internationale Verkehrsanbindung als einer der wichtigsten Faktoren bei der Standortwahl von multinationalen Unternehmen (vgl. z.B. Healey & Baker, European Cities Monitor, London 1997; alljährlich bei 500 Topmanagern europäischer Grossunternehmen durchgeführte Befragung). Ohne Flughafen mit Drehscheibenfunktion verliert ein Wirtschaftsstandort rasch an internationaler Bedeutung. Gerade der für Zürich wichtige Sektor der Finanzdienstleistungen ist auf hervorragende Verbindungen angewiesen. Ohne einen leistungsfähigen Flughafen mit direkten und dadurch schnellen Verbindungen zu den wichtigsten Zentren weltweit, können keine Hauptsitzfunktionen wahrgenommen werden. Multinationale Unternehmen mit internationalem oder regionalem Hauptsitz in Zürich betonen immer wieder die Wichtigkeit des Flughafens Zürich mit seinen heutigen Leistungen. Für international tätige Unternehmen, insbesondere auch für exportorientierte, zahlreiche kleine und mittelständische Unternehmen (KMU), aber auch für den Technologie- und Forschungsstandort Zürich, ist von grosser Bedeutung, dass möglichst viele Destinationen ab Zürich direkt angefliegen werden können. Damit solche Linien wirtschaftlich betrieben werden können, ist eine minimale Sitzauslastung unabdingbar. Dies wiederum kann, vergleichbar mit Amsterdam, nur mit Transferpassagieren erreicht werden, da unser Heimmarkt im Gegensatz zu den Flughäfen Paris, London oder Frankfurt zu klein ist. Die von der SAir Group geforderte Hubfunktion unseres Flughafens ist also nicht nur Selbstzweck für einen erfolgreichen Betrieb der Fluggesellschaft, sondern unabdingbar für den Standort Zürich und für den Standort Schweiz. Sowohl Firmensitze als auch Produktionsstätten können dank moderner Telekommunikation relativ leicht an attraktivere Standorte verlegt werden. Für den Wirtschaftsraum Zürich, der weit über die Grenzen des Kantons Zürich hinausreicht, wären die Auswirkungen einer solchen Verlagerung schwerwiegend. Der Verlust von Internationalität und Know-how hätte auch einschneidende Konsequenzen für die KMU, die einen wichtigen Teil ihrer Kundschaft verlieren würden. Eine durch Einschränkungen selbst

verursachte Schwächung der eigenen Wettbewerbsfähigkeit führte zum Verlust von Arbeits- und Ausbildungsplätzen, von wirtschaftlicher Wertschöpfung und von Steuereinnahmen. Zürich würde so seine Funktion als «Tor zur Welt» einbüßen mit den entsprechenden Konsequenzen für Zürich und die ganze Schweiz.

Der Regierungsrat ist sich seiner Verantwortung bewusst und gewillt, unter Berücksichtigung der berechtigten Anliegen der benachbarten Anwohner, alle notwendigen Massnahmen zu ergreifen, um die Entwicklung des Flughafens konsequent voranzutreiben und die benötigte Leistungsfähigkeit zeitgerecht bereitzustellen. Eine hervorragende interkontinentale und regionale Anbindung des Flugverkehrs ist dabei für die Zukunft des Wirtschafts- und Lebensraumes Zürich unverzichtbar.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi