

Sitzung vom 27. Juni 2001

973. Anfrage (Flughafen Zürich. Wird aus dem «Tor zur Welt» das «Loch zur Provinz»?)

Kantonsrat Bruno Dobler, Lufingen, hat am 7. Mai 2001 folgende Anfrage eingereicht:

Unser Bundespräsident hat das «Flugabkommen mit Deutschland» entgegengenommen und offensichtlich als einzigen gangbaren Weg akzeptiert. Dieses Verdikt wurde denn auch hinlänglich kommentiert. Die Auswirkungen auf den Werkplatz und Wirtschaftsstandort Schweiz einschliesslich des angrenzenden Auslandes, insbesondere aber auch auf die Wirtschaftsregion Zürich, sind noch nicht beantwortet. In einer früheren Antwort hält der Regierungsrat unter anderem fest, dass ein Wirtschaftsstandort ohne Flughafen mit Drehscheibenfunktion rasch an internationaler Bedeutung verliert. Ohne hervorragende Verbindungen zu den wichtigsten Zentren der Welt kann keine Hauptsitzfunktion wahrgenommen werden. Sowohl Firmensitze als auch Produktionsstätten können dank moderner Telekommunikation relativ leicht an attraktivere Standorte verlegt werden.

Gesetzt der Fall, dass die 100000 Flugbewegungen über süddeutschem Gebiet nicht durch andere Streckenführungen (für An- und Abflüge) kompensiert werden könnten, welche Auswirkungen erwartet der Regierungsrat bei Wegfall von internationalen und interkontinentalen Flugverbindungen in Bezug auf

1. die Arbeitsplätze (direkt und indirekt) auf dem Flughafen und der Region?
2. Attraktivität des Werkplatzes und Wirtschaftsstandortes Zürich? Wie viele Unternehmen könnten einen Wegzug aus Zürich in Betracht ziehen? Wie viele Menschen müssten sich andere Arbeit suchen?
3. Wie hoch wäre das Loch in der Staatskasse, welches diese Firmen durch den Wegzug hinterliessen? Welche Auswirkungen hätte das auf die verbleibenden Steuerzahler (Steuererhöhungen)?
4. Was wären die Auswirkungen auf die Immobilienpreise im Kanton?
5. Welche Ideen/Gegenmassnahmen sieht der Regierungsrat, um den volkswirtschaftlichen Trumpf «Flughafen Zürich» nicht aus den Händen zu geben?

Die gleichen Fragen wollen Sie bitte auch unter der Voraussetzung beantworten, dass der Flughafen Zürich aus betriebswirtschaftlichen und operationellen Gründen nicht mehr vernünftig betrieben werden kann und geschlossen werden muss.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion
beschliesst der Regierungsrat:

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

Die zwischen Bundespräsident Leuenberger und dem deutschen Verkehrsminister Bodevig am 23. April 2001 festgelegten Eckwerte für die künftige Benützung des süddeutschen Luftraums sind für den Flughafen Zürich hart. Die Aufrechterhaltung der Funktion des Flughafens Zürich als interkontinentale Luftverkehrsdrehscheibe (Hub) wird dadurch erschwert. Die Flughafen Zürich AG (FZAG) erarbeitet zurzeit Szenarien, die aufzeigen, wie der Flughafen Zürich den die Schweiz inskünftig treffenden Mehrverkehr bewältigen kann. Technisch mögliche Varianten künftiger An- und Abflugrouten werden durch den Regierungsrat und unter Einbezug der Konsultativen Konferenz des Regierungsrates in Flughafenfragen gemäss § 4 Flughafengesetz (Runder Tisch) politisch beurteilt und gewichtet.

Dem Flughafen Zürich als Hub kommt unbestrittenermassen eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung zu für die Region Zürich und die ganze Schweiz. Falls diejenigen Flugbewegungen, die inskünftig nicht mehr über Süddeutschland geführt werden dürfen, auch nicht über schweizerischem Gebiet abgewickelt werden könnten, hätte dies einschneidend negative Auswirkungen auf die Wirtschaft der Region Zürich und weiter Teile unseres Landes. Diese Auswirkungen zu qualifizieren, ist jedoch ebenso schwierig wie aufwendig und hängt in erster Linie davon ab, welche Flugverbindungen nicht mehr angeboten würden. Die von der Zürcher Hochschule Winterthur im November 2000 veröffentlichte Studie «Volkswirtschaftliche Auswirkungen des Flughafens Zürich» hat den Fall untersucht, dass der Flughafen Zürich seinen Hub-Status praktisch gänzlich verlieren und der Anteil an Transferpassagieren von heute rund 43% auf etwa 4,3% sinken würde, was dem Anteil an

Transferpassagieren am Flughafen Genf entspricht. Bei einem solchen Szenarium würde im Wesentlichen ein Grossteil der Interkontinentalverbindungen entfallen, weil sie ohne Umsteigeverkehr nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden könnten. Die Studie kommt zum Schluss, dass bei einer Reduktion des Flughafens Zürich auf einen Zubringerflughafen gesamtschweizerisch rund 21500 vollzeitäquivalente Arbeitsplätze, davon rund 10000 in der Flughafenregion und weitere 1500 im übrigen Kanton, verloren gingen. Gesamtschweizerisch würde ein Bruttowertschöpfungsverlust von etwa 2,228 Milliarden Franken entstehen, wovon rund 1,282 Milliarden Franken allein im Kanton Zürich. Dies würde etwa 0,6% des schweizerischen Bruttoinlandprodukts entsprechen, während der Verlust im Kanton Zürich rund 1,8% des Zürcher Volkseinkommens ausmachen würde. Konkrete Antworten auf die Fragen, wie viele Unternehmen aus der Region Zürich abwandern bzw. nicht zuwandern würden, wenn der Flughafen Zürich seinen Hub-Status verlieren würde, kann die ZHW-Studie mangels verlässlicher Grundlagedaten nicht geben. Verlässliche zahlenmässige Aussagen darüber, wie hoch der Ausfall an Steuern dieser Unternehmen bei einem solchen Szenarium wäre, können deshalb ebenso wenig gemacht werden wie solche zur Frage, welche Auswirkungen dies auf die Immobilienpreise im Kanton Zürich hätte.

Welche volkswirtschaftlichen Konsequenzen zu gewärtigen wären, wenn der Flughafen Zürich den Betrieb gänzlich einstellen müsste, kann an dieser Stelle nur ansatzweise festgehalten werden. Bei einem solchen Szenarium würden am Flughafen allein rund 25000 Beschäftigte ihre Stelle verlieren, wodurch der Volkswirtschaft ein direkter, d.h. durch den Wegfall dieser Arbeitsplätze unmittelbar entstehender Schaden von rund 9 Milliarden Franken erwachsen würde. Weit schwerer wären bei einem solchen Szenarium jedoch die strukturellen Folgen zu veranschlagen (vor allem Standortverschiebung von Unternehmen). Die so genannten induzierten Effekte, d.h. die Abnahme von Einkommen und Beschäftigung als Folge des Wegfalls direkter und indirekter Ausgaben, wären gemäss der oben zitierten Studie noch grösser: Gesamtschweizerisch würden rund 57000 weitere Personen ihren Arbeitsplatz verlieren, wovon etwa weitere rund 14000 im Kanton Zürich. Die Bruttowertschöpfung würde zusätzlich um rund 5,6 Milliarden Franken reduziert, wobei etwa 1,3 Milliarden Franken auf den Kanton entfallen würden.

Nachdem das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Betriebskonzession auf den 1. Juni 2001 der FZAG erteilt hat, ist es die wichtigste und vordringlichste Aufgabe der Regierung, unter Einbezug der von ihr im vergangenen Jahr festgelegten Flughafenpolitik (RRB Nr. 1313 vom 23. August 2000) die langfristige Funktionsfähigkeit des Landesflughafens im Rahmen von Betriebskonzession und Betriebsreglement politisch zu unterstützen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi