

Sitzung vom 30. Juli 1997

1662. Anfrage (Kennzahlen der Luftverkehrsaktivitäten auf dem Flughafen)

Kantonsrat Bruno Dobler, Lufingen, hat am 12. Mai 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Es fehlen Kennzahlen, welche die Bedeutung des Flughafens Zürich für die Region und die ganze Schweiz in Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens aufzeichnen. Dabei interessieren vor allem die Auswirkungen der Luftverkehrsaktivitäten auf Arbeitsplätze (direkte und indirekte) sowie die Wertschöpfung für und in der Region. Ich bitte den Regierungsrat, auf der 1996-Auslastungsbasis des Flughafens Zürich folgende Fragen zu beantworten:

Welche Auswirkungen (p.a.) hat eine zusätzliche, täglich geführte Flugverbindung innerhalb Europas:

- a) wenn diese von einer Schweizer Fluggesellschaft
- b) von einer ausländischen Fluggesellschaft realisiert wird?

Welche Auswirkungen hat eine zusätzliche, täglich geführte Flugverbindung mit Zielort ausserhalb Europas:

- a) wenn diese von einer Schweizer Fluggesellschaft
- b) von einer ausländischen Fluggesellschaft realisiert wird?

Welche generelle Aussage in bezug auf

- die Anzahl der Beschäftigten pro 1 Mio. zusätzlich abgefertigte Passagiere und
- 1000 t zusätzlich abgefertigter Fracht p.a. kann gemacht werden?

Für die Beantwortung danke ich Ihnen.

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft
beschliesst der Regierungsrat:

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

Eine neue Flugverbindung verursacht direkte und indirekte wirtschaftliche Auswirkungen in den durch die Verbindung betroffenen Regionen. Die Auswirkungen im Kanton Zürich auf der Basis des gesamten Luftverkehrs wurden bereits mehrfach durch das Institut für Tourismus und Verkehrswirtschaft der Universität St. Gallen erhoben. Das letzte Mal fand eine solche Untersuchung 1990 bis 1992 statt. Die Erfassung der indirekten Auswirkungen bedingt umfangreiche Befragungen in der betreffenden Region und kann verlässlich nur auf der Ebene des gesamten Verkehrsaufkommen durchgeführt werden. Grundsätzlich lässt sich jedoch feststellen, dass in der näheren Umgebung des Flughafens positive Einflüsse aus jeder Angebotserweiterung festzustellen sind:

Die Unternehmungen des Flughafens lösen durch ihre direkte Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen Aufträge in beachtlicher Höhe pro Jahr aus. Die wichtigsten Nutzniesser sind Firmen aus den Bereichen Energiewirtschaft, Elektronik/Elektrotechnik und der Nahrungsmittelindustrie. Ferner verwenden die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Flughafenfirmen einen Teil ihres Lohnes für Konsumausgaben, die wiederum der Wirtschaft in der Region Zürich zugute kommen. Indirekt wirken sich natürlich auch die Einkommen bei den Lieferanten des Flughafens aus, denn auch sie verwenden einen Teil ihres Arbeitseinkommens für Konsumzwecke.

Aus Vergleichen mit anderen Flughäfen (sogenanntes Benchmarking) kann festgestellt werden, dass pro 1 Mio. zusätzlich abgefertigte Passagiere rund 1000 neue Arbeitsstellen geschaffen werden. Auf der Basis der Zahlen aus dem Jahr 1996 ergibt sich für den Flughafen Zürich eine vergleichbare Situation. Mit 15768 Vollzeitangestellten und 16276699 abgefertigten Passagieren liegt der Bedarf bei rund 970 Arbeitsplätzen für 1 Mio. Passagiere. Üblicherweise wird der Luftfrachtverkehr in solche Vergleiche einbezogen, wobei Passagiere und Fracht in der Masseinheit WLU (Work Load Unit) ausgedrückt werden. In dieser Masseinheit gemessen wäre die Transportleistung des Flughafen Zürich grösser. Da jedoch der Luftfrachtverkehr zurzeit in der überwiegenden Zahl der Flüge ein Koppelprodukt zum Passagierverkehr ist, wird er in diesen Berechnungen nicht berücksichtigt. Der durch den Transport von Luftfracht bewirkte Vergrösserungseffekt wird durch die ebenfalls nicht berücksichtigten Teilzeitangestellten kompensiert. Ferner geht es

an dieser Stelle um die Frage der Wirkung zusätzlich abgefertigter Flüge. Es ist augenfällig, dass zusätzliche Passagiere einen weitaus grösseren Einfluss auf die Geschäftstätigkeit eines Flughafens ausüben als die Fracht, da die Passagiere auch vom breiten Angebot der betriebsnahen Geschäfte profitieren (Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen usw.). Der Frachtverkehr hat eine herausragende Bedeutung für die langfristige strukturelle Entwicklung einer Region.

Für die folgenden Betrachtungen werden die Daten des Linienverkehrs (ohne Transitverkehr) verwendet:

– Passagiere, welche von Schweizer Fluggesellschaften transportiert worden sind,	8302722
– Passagiere, welche von ausländischen Fluggesellschaften transportiert worden sind,	5278017
– Passagiere, welche innerhalb Europas geflogen sind,	9801171
– Passagiere, welche ausserhalb Europas geflogen sind,	3779568
– Flugbewegungen innerhalb Europas,	179685
– Flugbewegungen ausserhalb Europas,	23529

1996 war ein Flugzeug mit Ziel oder Ursprung innerhalb Europas durchschnittlich mit 55 Passagieren besetzt. Bei einem Aufbau einer neuen täglichen Verbindung ergeben sich 110 zusätzliche Passagiere (Hin- und Rückflug). Auf ein ganzes Jahr hochgerechnet werden durch die neu geschaffene Verbindung 40150 Passagiere mehr transportiert. Für ein Flugzeug mit Ziel oder Ursprung ausserhalb Europas ist diese Zahl 322 (Hin- und Rückflug) pro Tag bzw. 117530 für ein ganzes Jahr. Die Unterscheidung zwischen einer schweizerischen Gesellschaft und einer ausländischen ist nur dann sinnvoll, wenn die operationelle Heimatbasis der schweizerischen Fluggesellschaft in Zürich ist. Für die Erbringung der gleichen Transportleistung beschäftigt zum Beispiel die Swissair mit Heimatbasis in Zürich rund 20mal mehr Personal als eine ausländische Fluggesellschaft, deren Leistung in ihrer eigenen Heimatbasis im Ausland bereitgestellt wird. Grundsätzlich hat die allererste hergestellte Verbindung einer Fluggesellschaft den grössten Beschäftigungseffekt. Je mehr Verbindungen anschliessend dazukommen, desto kleiner wird die zusätzlich verursachte Beschäftigung und damit der Kostenzuwachs. Die Erträge verhalten sich dabei genau umgekehrt. Jede zusätzliche Flugverbindung erbringt einen Netzbeitrag, der grösser ist als der eigentliche Nutzen aus der isoliert betrachteten Verbindung. Eine Vielzahl von Destinationen ist deshalb für die Auslastung des Netzes einer Fluggesellschaft wichtig.

Eine neue tägliche Verbindung innerhalb Europas verursacht durchschnittlich rund 40 Arbeitsplätze am Flughafen. Der indirekte Beschäftigungseffekt im Einzugsgebiet beläuft sich je nach Abgrenzung auf 60 bis 80 Arbeitsplätze. Die direkt und indirekt geschaffenen Arbeitsplätze haben Lohnzahlungen von rund 7,2 Mio. Franken zur Folge.

Für eine Verbindung ausserhalb Europas werden am Flughafen etwa 110 bis 120 Arbeitsstellen benötigt. Der indirekte Beschäftigungseffekt im Einzugsgebiet beläuft sich wiederum je nach Abgrenzung auf 180 bis 230 Arbeitsplätze und hat zusammen mit den am Flughafen entstandenen Arbeitsstellen Lohnzahlungen von rund 21 Mio. Franken zur Folge. Die Auswirkungen einer Eröffnung einer täglichen Verbindung mit Zielort ausserhalb Europas hat somit deutlich grössere Auswirkungen auf das Arbeitsplatzangebot des Flughafens als eine Verbindung innerhalb Europas.

Da die Mehrzahl der möglichen Verbindungen im Zusammenhang mit der Schweiz auf der Basis von bilateralen Abkommen geregelt ist, hat im Normalfall der Aufbau einer neuen Verbindung die Benutzung des Gegenrechts zur Folge. Die Benutzung des Gegenrechts verdoppelt die dargestellten Effekte.

Bei diesen Angaben handelt es sich um Durchschnittswerte. Die tatsächlichen Auswirkungen einer konkreten Verbindung können von diesen stark abweichen. So kann von grosser Bedeutung sein, welche Destination mit der neuen Verbindung angefliegen wird und wie gross die Konkurrenz zwischen den bestehenden Anbietern ist. Ferner sind die Auswirkungen unterschiedlich im Falle einer Monopolstrecke und einer Verbindung, welche auch über andere Umsteigeflughäfen angeboten wird. Schliesslich können auch neue Unternehmungsstrukturen dazu beitragen, dass die zusätzlich anfallende Arbeit mit dem vorhanden Personal bewältigt werden kann (Produktivitätssteigerung). Für den Bedienungswert des Flughafens und damit für die Standortattraktivität der Flughafenregion ist jede zusätzliche regelmässige Linienverbindung wichtig.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
i.V. **Hirschi**