

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 185/2014

Sitzung vom 22. Oktober 2014

1082. Anfrage (Prognosen zur Luftfahrt)

Die Kantonsräte Urs Dietschi, Lindau, Daniel Heierli, Zürich, und Robert Brunner, Steinmaur, haben am 18. August 2014 folgende Anfrage eingereicht:

Prognosen sind schwierig, besonders wenn sie die Zukunft betreffen. Diese Niels Bohr zugeschriebene Erkenntnis scheint auch auf die Luftfahrt zuzutreffen. Die Prognosen zur Entwicklung der Bewegungen auf dem Flughafen Zürich haben in verschiedenen Bereichen Bedeutung, namentlich auch zur Beurteilung von Langfristmassnahmen beim ZFI (Zürcher Fluglärm-Index). Das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich vom 26.6.2013 hat als generelle Information eine Nachfrageprognose für das Jahr 2020 von 310000 Bewegungen und für das Jahr 2030 von 350000 Bewegungen. 2013 weist der Flughafen Zürich 262262 Bewegungen aus, was ziemlich genau der Bewegungszahl von 2009 entspricht. Die Halbjahreszahlen 2014 bestätigen diesen Trend. Die Studie zur militärisch-zivilaviatischen Mischnutzung des Flugplatzes Dübendorf (Schlussbericht 23.7.12 zuhanden UVEK und VBS) begründet seine Fragestellung mit dieser Nachfrageprognose, welche zu einer Verdrängung von Business- und General Aviation aus dem Flughafen Zürich führe.

Fakt ist aber, dass mit Ausnahme des Flughafens Istanbul auf praktisch allen relevanten Flughäfen Europas seit über fünf Jahren eine weitgehende Stabilisierung oder gar Reduktion der Bewegungszahlen bei gleichzeitigem Anstieg der Zahl der Flugpassagiere pro Flug festzustellen ist. Dieser Trend scheint sich zu erhärten und würde die Prognosen im SIL-Objektblatt widerlegen.

In diesem Zusammenhang ersuchen wir den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche finanzielle Bedeutung hat die General Aviation und die Business Aviation für die Flughafen Zürich AG unter dem Aspekt der tendenziell eher sinkenden Bewegungszahlen?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat in seiner Funktion als Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG die wirtschaftlichen Auswirkungen, falls die General Aviation und die Business Aviation vom Flughafen Zürich abwandern würden?

3. Wie geht der Regierungsrat mit der beschränkten Aussagekraft der Prognosen im SIL-Objektblatt um, insbesondere bei der Beurteilung von Langfristmassnahmen zur Einhaltung des Grenzwertes beim Zürcher Fluglärm-Index (ZFI)?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Urs Dietschi, Lindau, Daniel Heierli, Zürich, und Robert Brunner, Steinmaur, wird wie folgt beantwortet:

Es trifft zu, dass sich die tatsächliche Entwicklung häufig nicht an Prognosen hält. Die in der vorliegenden Anfrage erwähnte und vom Bund für das Objektblatt Flughafen Zürich des Sachplans Infrastruktur Luftverkehr (SIL) verwendete Nachfrageprognose für den Flughafen Zürich gehört allerdings nur bedingt dazu. So wurde die Entwicklung der Passagiernachfrage sehr gut vorhergesagt, doch wurden zur Erreichung dieser Passagierzahlen wesentlich weniger Flugbewegungen benötigt als prognostiziert. Die Erklärung für diese aus Lärmsicht grundsätzlich erfreuliche Abweichung liegt darin, dass die Fluggesellschaften aus wirtschaftlichen Gründen einerseits immer grössere Flugzeuge einsetzten und diese andererseits erst noch wesentlich besser auslasten konnten. Ein Blick in die Statistiken des Flughafens Zürich zeigt, dass seit Ende der 80er-Jahre bis 2004 die Zahl der Passagiere je Flug immer zwischen 70 und 80 lag. Dies änderte sich ab 2005, dem Zeitpunkt des Erscheinens der Nachfrageprognose, mit der Ausmusterung der 50-sitzigen Flugzeuge aus der SWISS-Flotte (Embraer 145 und SAAB 2000) und dem Wachstum der sogenannten Billigfluggesellschaften. Von 2004 bis 2013 stieg die Zahl der Passagiere je Flug von 74 auf 109. Insgesamt nahm die Zahl der Passagiere im gleichen Zeitraum von 17,2 auf 24,8 Millionen zu, die Zahl der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr ging dagegen leicht zurück. Inwiefern diese Entwicklung zu mehr Passagieren bei einer fast unveränderten Zahl von Flugbewegungen weitergehen wird bzw. kann, wird sich weisen.

Der Regierungsrat hat – unabhängig von der weiteren Entwicklung der Flugbewegungen auf dem Flughafen Zürich und einer allfälligen Verdrängung der General Aviation – stets die Haltung vertreten, dass er eine zivilaviatische Nutzung des Flugplatzes Dübendorf grundsätzlich ablehne, den Betrieb eines Heliports für die Armee, die Polizei und die Rettungs-

flugwacht hingegen unterstütze. Daran ändert auch die kürzlich getroffene Entscheidung des Bundes nichts, den Flugplatz Dübendorf künftig als ziviles Flugfeld nutzen zu wollen.

Die Flughafen Zürich AG (FZAG) wurde zu einem Mitbericht zur vorliegenden Anfrage eingeladen. Deren Stellungnahme ist, soweit angezeigt, in die Beantwortung eingeflossen.

Zu Fragen 1 und 2:

2013 verzeichnete der Flughafen Zürich knapp 34 000 Flugbewegungen der General Aviation (GA) und der Business Aviation (BA). Dies entspricht rund 13% aller Flugbewegungen. Die GA/BA-Flugbewegungen erfolgen mit eher leichten Flugzeugen, durchschnittlich in der Gebührengewichtskategorie 10–20 Tonnen, wofür eine Landegebühr von Fr. 175 anfällt. Aus diesen Einnahmen ergibt sich ein tiefer einstelliger Millionenbetrag, der ungefähr 0,5% der gesamten Aviation-Erträge der FZAG ausmacht. 2013 betrug die Anzahl GA/BA-Passagiere rund 48 600, was nur gerade 0,2% aller in Zürich abgefertigten Passagiere entspricht. Der Beitrag der GA/BA an die Passagiergebühren ist deshalb unbedeutend. Über die letzten zehn Jahre weisen die Verkehrszahlen des Segments GA/BA zwar Schwankungen auf, bleiben im Trend aber konstant. Die Gesamterträge aus der General und der Business Aviation sind für die FZAG daher von untergeordneter Bedeutung. Dementsprechend wären die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen auf die FZAG unbedeutend, falls ein Abwandern der GA/BA eintreten sollte. Aussagen zu den wirtschaftlichen Auswirkungen einer Abwanderung der GA/BA (z. B. auf die Beschäftigung) sind mangels gesicherter Daten nicht möglich.

Zu Frage 3:

Der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) fusst nicht auf Prognosewerten, sondern auf tatsächlichen Werten, die im betreffenden Berichtsjahr verzeichnet wurden. Auch die Planung von Langfristmassnahmen zur Einhaltung des ZFI-Richtwertes ist nicht von den Prognosen für das SIL-Objektblatt Flughafen Zürich abhängig. Vielmehr orientiert sich die Planung an den Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde (International Civil Aviation Organization – ICAO; DOC 9828 vom 10. Oktober 2010) und der darin festgehaltenen Ausrichtung am sogenannten «ausgewogenen Ansatz» (balanced approach). Gemäss dieser ICAO-Richtlinie sind Massnahmen zur Verringerung des Fluglärms an der Quelle und Massnahmen der Flächennutzungsplanung und -verwaltung sowie lärm mindernde Betriebsverfahren als grundsätzlich wirksamer einzuschätzen als zeitliche oder mengenmässige Einschränkungen.

gen des Betriebs. Für Letztere fasst der Kantonsrat auf Antrag des Regierungsrates beim (tatsächlichen, nicht prognostizierten) Erreichen von 320 000 Flugbewegungen pro Jahr und unabhängig vom Richtwert Beschluss darüber, ob der Kanton auf eine Bewegungsbeschränkung hinwirken soll (§ 3 Abs. 3 Flughafengesetz [LS 748.1]). Der Beschluss des Kantonsrates untersteht dem fakultativen Referendum.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi