

Luftfahrt zentral für die Schweiz

Die Luftfahrt ist wichtiger Teil der Schweizer Volkswirtschaft: Der Wirtschaftsstandort Schweiz braucht gute Luftverkehrsverbindungen. Die wachsende Luftfahrtbranche sorgt zudem für zusätzliche Arbeitsplätze. Dem Flughafen Zürich kommt dank seiner Infrastruktur nationale Bedeutung zu. Im Kanton Zürich stehen zurzeit verschiedene Initiativen zur Reduktion des Fluglärms an, die eine nachfrageorientierte Entwicklung des Flughafens behindern: Die für die Wirtschaft wichtigen und aufeinander abgestimmten Interkontinental- und Europaverbindungen würden durch eine verlängerte Nachtruhe deutlich beeinträchtigt, was die Ansiedlung ausländischer Direktinvestitionen, den Tourismus sowie den Frachtverkehr behindert. Der Verlust der Hub-Funktion wäre mit Verlust an Wertschöpfung und Arbeitsplätzen verbunden. Die Standortattraktivität der Schweiz würde vermindert.

Position economiesuisse

economiesuisse setzt sich für gute Rahmenbedingungen im Verkehrsbereich ein. Die Flughäfen der Schweiz dürfen gegenüber ihren ausländischen Konkurrenten nicht durch politische Einschränkungen einem Standortnachteil ausgesetzt werden. economiesuisse ist gegen politisch verfügte Wachstumsbegrenzungen und für eine nachfrageorientierte Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur. Dies gilt sowohl für den Flughafen Zürich als auch für die anderen Schweizer Flughäfen. Die Bemühungen der Aviatikindustrie zur Reduktion des Fluglärms werden von der Wirtschaft unterstützt.

8. Januar 2007

Nummer 1

dossierpolitik

Zentrale Infrastruktur, wichtiger Arbeitgeber

Im Jahr 1948, drei Jahre nachdem Zürich per Bundesbeschluss als Standort für den Schweizer Interkontinentalflughafen bestimmt wurde, begann der Flugbetrieb auf dem Flughafen Kloten. In fünf Bauetappen erhielt der Flughafen sein heutiges Gesicht. Die Flughafen Zürich AG übernahm im März 2000 den Betrieb des Flughafens vom Kanton Zürich.

Das Wachstum des Flughafens und Überflugbeschränkungen über deutschem Gebiet haben die Frage des Fluglärms im Verlauf der letzten Jahre ins Zentrum der Aufmerksamkeit gerückt. Verschiedene politische Vorstösse stehen seither zur Diskussion (siehe Kasten auf Seite 2). Es ist wichtig, den Fluglärm in Bezug zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens zu stellen. Vom Flughafen hängen insgesamt rund 100'000 Arbeitsplätze ab. Ausserdem bietet er der Schweizer Wirtschaft die unerlässliche Anbindung an das internationale Luftverkehrsnetz. Eine ausgewogene Beurteilung der Fluglärmproblematik kann nur vor dem Hintergrund einer differenzierten Gesamtschau vollzogen werden.

Gesetzlicher Rahmen der Diskussion

Gemäss Artikel 87 der Bundesverfassung ist die Schweizer Luftfahrt Sache des Bundes. Der Bund kann, wie im Luftfahrtgesetz vorgesehen, Konzessionen zum Betrieb von Flugplätzen für den öffentlichen Verkehr erteilen. Der jeweilige Konzessionär verpflichtet sich dabei, den Flughafen unter Vorbehalt der im Betriebsreglement festgelegten Einschränkungen für alle Luftfahrzeuge im nationalen und internationalen Verkehr zur Verfügung zu stellen, einen ordnungsgemässen, sicheren Betrieb zu gewährleisten und für die dafür erforderliche Infrastruktur zu sorgen.¹

Die vom Bund an den Kanton Zürich erteilte Konzession für den Flughafen Zürich wurde im Jahr 2000 mit dem neuen Flughafengesetz des Kantons auf die private Flughafen Zürich AG übertragen. Der Kanton Zürich ist weiterhin mit der Aufsicht über An- und Abflugrouten sowie über die Nachtflugordnung betraut. Ausserdem ist der Kanton verpflichtet, den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen zu fördern. Dabei muss er den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebs berücksichtigen.²

Im Betriebsreglement des Flughafens Zürich ist keine Beschränkung der jährlichen Flugbewegungen enthalten. Im momentan gültigen provisorischen Betriebsreglement beträgt die Nachtflugsperrzeit sieben Stunden.

Fluglärm als Stein des Anstosses

Nachdem der Staatsvertrag zwischen Deutschland und der Schweiz betreffend Flugbewegungen über Süddeutschland nicht zustande gekommen ist, hat Deutschland im März 2003 eine einseitige Durchführungsverordnung (DVO) erlassen. Diese sieht vor, dass an Wochentagen vor 7 Uhr und an Wochenenden und baden-württembergischen Feiertagen vor 9 Uhr keine Anflüge über Deutschland erfolgen dürfen. Dies gilt auch für Anflüge ab 21:00 Uhr an Wochentagen und ab 20:00 Uhr an Wochenenden und Feiertagen. Das Anflugregime musste daraufhin angepasst werden. Seither müssen vermehrt dicht besiedelte Gebiete überflogen werden, mit der Folge, dass mehr Menschen von Fluglärmimmissionen betroffen sind. Verschiedene Anwohnerorganisationen haben deshalb kantonale Volksinitiativen lanciert oder angekündigt, denen ein Gegenvorschlag des Regierungsrats und zwei Behördeninitiativen gegenüberstehen.

Bereits heute versucht der Flughafen die Lärmimmissionen auf ein Minimum zu beschränken. Je mehr Lärm ein Flugzeug produziert, desto höher fällt die Lärmgebühr aus. Besonders laute Flugzeugtypen sind ganz vom Verkehr ausgeschlossen. Ausserdem werden Anwohner beim Einbau von Schallschutzfenstern unterstützt.³

Die einseitige deutsche Durchführungsverordnung (DVO) beeinflusst den Flugbetrieb negativ und führt in den sensiblen Tagesrandstunden zu Lärmimmissionen über den dichtest besiedelten Regionen im Umfeld des Flughafens Zürich.

¹ Bundesgesetz über die Luftfahrt vom 21.12.1948, Art. 36 Lit. a. Abs. 2 Ziff. 2.

² Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz) vom 12.7.1999, Art. 1.

³ Unique: Umweltbericht 2005, Mai 2006, S. 17.

Politische Initiativen zum Fluglärm

Volksinitiative «für eine realistische Flughafenpolitik»

Die sogenannte Plafonierungsinitiative wurde am 7. Juli 2004 von verschiedenen Bürgerorganisationen aus dem Umland des Flughafens eingereicht. Die Initianten fordern eine Begrenzung der Flugbewegungen auf maximal 250'000 pro Jahr und eine Nachtruhe von mindestens neun Stunden.

Gegenvorschlag des Regierungsrats

Der Regierungsrat hat als Reaktion auf die Volksinitiative «für eine realistische Flughafenpolitik» einen Gegenvorschlag ausgearbeitet. Am 24. August 2006 wurde er der Öffentlichkeit präsentiert. Mit dem Zürcher Fluglärmindex sollen die vom Lärm belästigten Personen begrenzt werden. Höchstens 47'000 Personen dürfen laut dem Gegenvorschlag künftig stark von Lärm belästigt werden.

Behördeninitiative I

69 Gemeinden reichten am 3. Juli 2006 eine Behördeninitiative ein. Sie fordern jährlich höchstens 320'000 Flugbewegungen und eine Nachtruhe von acht Stunden.

Volksinitiative «für eine faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms um den Flughafen Zürich»

Am 6. Oktober 2006 lancierten Kreise um den Verein Fluglärmsolidarität aus dem Osten des Flughafens die sogenannte Verteilungsinitiative. Das Ziel der Initiative ist eine faire und ausgewogene Verteilung des Fluglärms. Weil alle Regionen des Kantons Zürich und der Nachbarkantone vom Flughafen profitierten, sollten auch ausnahmslos alle gleichermaßen die Lasten des Flughafens tragen. Die An- und Abflüge sollen mittels Zeitfenstern und Rotation auf die Umgebung des Flughafens verteilt werden.

Behördeninitiative II

Der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen schlägt eine zweite Behördeninitiative vor. Mit dieser Initiative, die noch nicht eingereicht wurde, soll die Verlängerung bestehender Pisten und der Bau neuer Start- und Landebahnen verhindert werden.

Volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt

«Die Erreichbarkeit bestimmt, in welchem Umfang die entsprechende Region am wirtschaftlichen Wachstumsprozess teilhaben kann.»⁴ Dies schreibt der Bundesrat in seinem Bericht über die Luftfahrtpolitik 2004. Gute Luftverkehrsverbindungen sind für die Qualität eines Wirtschaftsstandorts von grösster Bedeutung. Die Luftfahrt ist einerseits Voraussetzung für die Beteiligung am internationalen Wirtschaftswachstum. Andererseits ist aber auch die Luftfahrt selbst ein wichtiger volkswirtschaftlicher Faktor, der sich nach dem Schock des 11. Septembers 2001 wieder in einer Wachstumsphase befindet. «Auch in Zukunft [...] expandiert die Branche schneller als das globale Bruttoinlandsprodukt und der Welthandel.»⁵

Die Schweiz ist vor allem dank des Flughafens Zürich gut in die internationalen Verkehrsnetze eingebunden. Der Flughafen Zürich ist ein sogenannter Sekundär-Hub. Er gehört also nicht zur Kategorie der Mega-Hubs wie London Heathrow, Frankfurt oder Paris Charles de Gaulle. Sekundär-Hubs weisen im Allgemeinen ein attraktives Einzugsgebiet auf, fungieren als Zubringerflughäfen für Mega-Hubs und besitzen für kleine Partner einer strategischen Allianz bzw. für bestimmte Regionen eine Hub-Funktion.⁶ Andere europäische Flughäfen dieser Grössenordnung sind beispielsweise Mailand, München, Barcelona oder Kopenhagen.

Der Flughafen Zürich hat in letzter Zeit vom allgemeinen Wachstum in der Luftfahrtbranche profitiert. Im Geschäftsjahr 2005 wurden 17,9 Millionen Passagiere (+3,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr) befördert und 372'415 Tonnen Fracht (+2,4 Prozent) transportiert; dies bei 267'363 Flugbewegungen (+0,3 Prozent).⁷ Die am Betrieb des Flughafens beteiligten Unternehmen beschäftigen rund 24'000 Personen. Jede zusätzliche Million an Passagieren erzeugt erfahrungsgemäss etwa 1'000 Arbeitsplätze. Insgesamt hängen rund 100'000 Stellen direkt, indirekt, induziert oder katalytisch vom Flughafen Zürich ab. 35 Prozent der ausländischen Touristen kommen per Flugzeug in die Schweiz. Der speziell für die Randregionen der Schweiz bedeutende Tourismussektor ist also ebenfalls auf gute Luftverkehrsverbindungen insbesondere auch im Interkontinentalbereich angewiesen.

«Die schweizerische Wirtschaft ist in hohem Masse mit dem Ausland verflochten. Sie braucht deshalb eine starke Einbindung in den internationalen Luftverkehr.»⁸ Geschäftsleute benötigen gute Anbindungen an die grossen Metropolen, um ihre Geschäfte tätigen zu können, insbesondere zu Tagesrandzeiten am frühen Morgen und am Abend. Die ausländischen Direktinvestitionen in der Schweiz hängen zudem stark von der Erreichbarkeit der Schweiz ab. *economiesuisse* hat 2004 in ihren «Thesen zur schweizerischen Luftfahrtpolitik» darauf aufmerksam gemacht: «Zahlreiche Schweizer Firmen unterhalten Investitionen im Ausland; viele ausländische Firmen sind in der Schweiz niedergelassen. Ohne direkte Flugverbindungen zu den wichtigsten Wirtschaftszentren wäre dies nicht im gleichen Umfang möglich.»⁹ Dem Flughafen Zürich kommt deshalb eine grosse Bedeutung für die volkswirtschaftliche Entwicklung der ganzen Schweiz zu.

Der Flughafen Zürich ist demnach in zweierlei Hinsicht von grösster Bedeutung für die Schweiz. Zum einen bietet er der Schweizer Wirtschaft die notwendige Infrastruktur, um sich am internationalen Wachstumsprozess zu beteiligen. Zum anderen tritt er selbst als wichtiger Arbeit- und Auftraggeber in Erscheinung. Dies gilt auch für die einzelnen mit ihm verbundenen Zweige der Luftfahrtindustrie (Flugverkehrsgesellschaften, Flugzeugunterhalt, Zulieferbetriebe usw.).

⁴ Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004, 10.12.2004, S. 1802.

⁵ Vgl. Deutsche Bank Research : Zukunft der Drehkreuzstrategie im Luftverkehr, 30.5.2006, S. 4 f.

⁶ Vgl. Deutsche Bank Research, S. 11.

⁷ Vgl. www.unique.ch

⁸ *economiesuisse*: Thesen zur schweizerischen Luftfahrtpolitik, September 2004, S. 4.

⁹ *economiesuisse*: Thesen zur schweizerischen Luftfahrtpolitik, September 2004, S. 4.

«Es stellt sich die Frage, inwiefern der Flughafen Zürich am allgemeinen Wachstum in der Luftfahrtbranche partizipieren kann, wenn er mit strengeren politischen Auflagen konfrontiert ist als seine Konkurrenz im Ausland.»

Konsequenzen der politischen Restriktionen

Die volkswirtschaftlichen Perspektiven des Flughafens Zürich sind mit den politischen Entscheidungen auf kantonaler und Bundesebene verknüpft. Es stellt sich die Frage, inwiefern der Flughafen Zürich am allgemeinen Wachstum in der Luftfahrtbranche partizipieren kann, wenn er mit strengeren politischen Auflagen konfrontiert ist als seine Konkurrenz im Ausland. Experten sind sich einig, dass das Bestehen des Flughafens Zürich als Sekundär-Hub gefährdet ist, wenn es zu zusätzlichen politischen Einschränkungen kommt.

Das Forschungs- und Beratungsbüro Infras hat im Auftrag des Amtes für Verkehr des Kantons Zürich eine Studie über die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich erstellt.¹⁰ Die Resultate dieser Studie geben Aufschluss über die volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Plafonierungsinitiative und der Behördeninitiative I in den Jahren 2012 und 2020. In der Untersuchung wird einerseits unterschieden zwischen einer Entwicklung des Flughafens mit intakter Hub-Struktur, wie sie heute betrieben wird, und ohne Hub-Struktur. Zudem wurden Entwicklungsszenarien durchgerechnet für die Variante mit Plafonierungsinitiative, die Variante mit Behördeninitiative I und die Variante ohne zusätzliche Regelungen. Dabei wurde von einem jährlichen Wachstum der Flugbewegungen von 2,5 Prozent ausgegangen. Diese Wachstumsrate liegt im Spektrum der Prognosen am unteren Rand.

Die Plafonierungsinitiative würde bereits heute den Flugbetrieb einschränken, denn die geforderten 250'000 Flugbewegungen sind überschritten. Bei der Behördeninitiative würde die Grenze von 320'000 Flugbewegungen im Jahr 2015 erreicht. Ohne Regulierungen wäre die Kapazität des heutigen Pistensystems, welche bei rund 350'000 Flugbewegungen liegt, etwa im Jahr 2020 ausgelastet.

Abstieg zum Sekundärflughafen

Die Verfasser der Infras-Studie gehen davon aus, dass die Hub-Struktur des Zürcher Flughafens mit den Forderungen der Plafonierungsinitiative nicht vereinbar wäre. Dieser Meinung ist auch der St. Galler Professor für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus, Thomas Bieger. Er schreibt, dass der Flughafen Zürich «mit 250'000 Flugbewegungen voraussichtlich in eine tiefere Kategorie Hub absinken würde».¹¹ Er würde die kritische Grösse für einen Sekundär-Hub nicht mehr aufbringen und auf die Stufe eines Sekundärflughafens absteigen. Der Verlust wäre dabei überproportional gross, da Hub-Entwicklungen in Stufen und nicht linear verlaufen.

Verlängerte Nachtflugsperrungen führen dazu, dass Flüge nur noch zu ungünstigen Ab- und Anflugzeiten durchgeführt werden können. Passagiere würden folglich auf andere Flughäfen ausweichen, was zur Folge hat, dass zahlreiche Langstrecken in Zürich nicht mehr rentabel betrieben werden können. Zu diesem Schluss kommen auch die Analysten der Deutschen Bank: «Bei Einschränkungen der Flugbewegungen zu diesen wichtigen Tagesrandzeiten, verursacht etwa durch eine längere Nachtruhe, kann die Hub-Funktion in Zürich nicht ausreichend wahrgenommen werden.»¹² Für in der Schweiz beheimatete Fluggesellschaften entstünden überdies gravierende Wettbewerbsnachteile; die möglichen und nötigen Betriebsstunden könnten nicht mehr erreicht werden.

Es gibt weltweit keinen Flughafen mit Interkontinentalverkehr, der eine Nachtflugsperrung von mehr als sechs Stunden einhalten muss. Im vorläufigen Betriebsreglement des Flughafens Zürich ist bereits heute eine Nachtruhe von mindestens sieben Stunden¹³ vorgeschrieben.

«Der Flughafen Zürich würde mit 250'000 Flugbewegungen und 9 Stunden Nachtruhe den Hub-Charakter verlieren und zu einem Sekundärflughafen mit ausgeprägter Zubringerfunktion für andere Hubs absinken.»

¹⁰ Peter, Martin/Sutter, Daniel/Maibach, Markus (Infras): Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich – Auswirkungen verschiedener Entwicklungsszenarien, 17.5.2005.

¹¹ NZZ, 29.5.2006.

¹² Deutsche Bank Research, S. 14.

¹³ Im Fall von Verspätungen besteht eine Toleranzzeit von 30 Minuten.

«Gemäss der Infrac-Studie wäre die Wertschöpfung mit der Plafonierungsinitiative und ohne Hub-Struktur im Jahr 2020 um 38 Prozent kleiner als zu gleicher Zeit mit den heutigen Regelungen und der heutigen Hub-Struktur.»

Volkswirtschaftliche Ausfälle

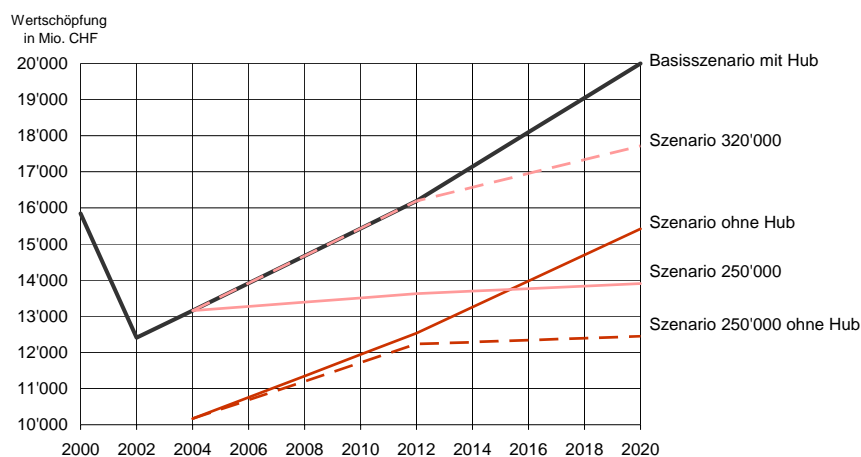
Gemäss der Infrac-Studie wäre die Wertschöpfung mit der Plafonierungsinitiative und ohne Hub-Struktur im Jahr 2020 um 38 Prozent kleiner als zu gleicher Zeit mit den heutigen Regelungen und der heutigen Hub-Struktur. Dieser Unterschied entspricht 7,5 Mrd. Franken oder 56'000 Beschäftigten. Ohne zusätzliche politische Einschränkungen würde der Flughafen eine Wertschöpfung von etwa 20 Mrd. Franken erreichen. Im Vergleich zum Jahr 2004 entspricht das einer Steigerung von mehr als 50 Prozent. Im Szenario mit der Behördeninitiative, das durch die verlängerte Nachtruhe ebenfalls zum Verlust der Hub-Struktur führen könnte, würde der Flughafen 23 Prozent oder 4,6 Mrd. Franken weniger Wertschöpfung ausweisen. Die verschiedenen Szenarien kommen in der Grafik von Infrac zum Ausdruck (Infrac, S. 89).

In diesem Szenario werden nur die direkten, indirekten, induzierten und katalytischen Effekte für die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens gemessen, die gesamtwirtschaftlichen Effekte werden dabei nicht berücksichtigt.

Die Infrac-Studie trägt auch den Lärmkosten Rechnung, die durch den Flughafen entstehen. Mit Einführung der Plafonierung auf 250'000 Flugbewegungen und ohne die Hub-Struktur könnten 2020 jährlich 32 Mio. Franken an Umweltkosten eingespart werden. Zudem würden sich die Schallschutzkosten von Unique verringern. Der Wegfall der Hub-Struktur würde vor allem in den Tagesrandzeiten zu Entlastungen führen. Im Vergleich zu den volkswirtschaftlichen Ausfällen wäre die Reduktion der Lärmkosten jedoch marginal.

Die volkswirtschaftlichen Effekte wurden für die drei Zeitpunkte 2004, 2012 und 2020 berechnet, sowie ex post für die Jahre 2000 und 2002. Die nebenstehende Grafik beruht auf der Grundlage dieser Datenpunkte. Die Kurven wurden durch Verbinden dieser errechneten Datenpunkte erstellt. Der Übergang vom Zustand 2004 mit Hub in den Zustand 2004 ohne Hub wird nicht als dynamischer Prozess untersucht. Er wird gedanklich und rechnerisch als Sprung von einem stabilen Gleichgewichtszustand in einen anderen verstanden.

Wertschöpfung über alle Effekte: Vergleich aller Szenarien



Quelle: INFRAS, Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich - Auswirkungen verschiedener Entwicklungsszenarien

«Zusätzliche Wertschöpfung und Arbeitsplätze entstünden dann an anderen Airports in Europa.»

Nachteilige Folgen für gesamte Bevölkerung

Der Verlust des Hub-Charakters hätte einschneidende Folgen für den Flughafen Zürich und die Bevölkerung der gesamten Schweiz, zumal zwei Drittel der Passagiere nicht aus dem Kanton Zürich stammen. Auch die Experten der Deutschen Bank sehen negative Auswirkungen auf den Flughafen zukommen, wenn politisch bedingte Restriktionen den Flugverkehr beeinträchtigen: «Sie könnten stetige Marktanteilsverluste sowie eine schrittweise Rückentwicklung zu einem Sekundärflughafen verursachen – mit entsprechend deutlich weniger direkten Verbindungen im Interkontinentalverkehr. Zusätzliche Wertschöpfung und Arbeitsplätze entstünden dann an anderen Airports in Europa.»¹⁴ Der Zürcher Flughafen steht im Wettbewerb zu anderen Flughäfen. Politische Restriktionen verschlechtern seine

¹⁴ Deutsche Bank Research, S. 15.

Position gegenüber seinen Konkurrenten aus dem Ausland. Eine Studie der Konjunkturforschungsstelle der ETH (KOF) macht deutlich, dass nicht nur der Flughafenbetreiber, die Fluggesellschaften und die Passagiere die Kosten der Wettbewerbsbeschränkungen zu tragen hätten, sondern auch die im internationalen Wettbewerb stehenden Schweizer Unternehmen. «Eine Durchsetzung der Partikularinteressen von Flughafenrainern trägt daher dazu bei, die weitere Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Schweiz zum Nachteil der ganzen Wohnbevölkerung zu gefährden.»¹⁵

Position von economiesuisse

economiesuisse misst der Luftfahrtbranche grösste Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz bei. Gerade die im internationalen Vergleich besonders stark mit dem Ausland verflochtene Schweizer Wirtschaft ist auf eine gute internationale Anbindung angewiesen.

Gemäss Prognosen wird die weltweite Luftfahrtbranche in den kommenden Jahren stärker wachsen als die globale Wertschöpfung. Damit auch die Schweizer Luftfahrt an diesem Wachstum partizipieren kann, darf sie gegenüber ihren ausländischen Konkurrenten keine Standortnachteile erfahren. Aus diesem Grund setzt sich economiesuisse für gute Rahmenbedingungen für die Schweizer Luftfahrt ein.

Der Flughafen Zürich nimmt in diesem Zusammenhang eine besondere Stellung ein. Nicht nur bietet er der Schweizer Wirtschaft eine unerlässliche Infrastruktur; von ihm hängen auch insgesamt rund 100'000 Arbeitsplätze ab. Der Geschäftsverkehr, ausländische Direktinvestitionen oder der Tourismus wären ohne den Flughafen Zürich auf dem heutigen Niveau nicht denkbar. Die Drehkreuzfunktion mit den aufeinander abgestimmten Kurz-, Mittel- und Langstreckenflügen – von der Politik stets und eindeutig gefordert – ist unverzichtbar für die Schweizer Wirtschaft.

Kantonale Initiativen stellen die nationale Bedeutung des Flughafens Zürich in Frage. economiesuisse hält politische Wachstumsbeschränkungen der Flughäfen wie anderer Bereiche des Verkehrs für nicht angebracht. Die Schweizer Luftfahrt würde durch unverhältnismässige Zusatzregelungen einem Standortnachteil ausgesetzt. Experten befürchten eine Redimensionierung des Flughafens Zürich durch eine allfällige Begrenzung der Flugbewegungen oder eine weitere Verschärfung des Nachtflugverbots. Eine Rückstufung des Flughafens Zürich vom heutigen Status als Sekundär-Hub zu einem Sekundärflughafen hätte negative Konsequenzen für die Schweizer Volkswirtschaft.

Aus Sicht der Wirtschaft sind die Bemühungen der Aviatikindustrie zur Reduktion des Fluglärms zu honorieren – die Lärmbelastung im näheren Umfeld der Flughäfen hat aufgrund der Ablösung älterer und lärmintensiverer Flugzeuge deutlich abgenommen. Die politisch angestrebte Durchsetzung von Partikularinteressen honoriert diese Anstrengungen nicht. Sie beeinträchtigt die Interessen des Wirtschaftsstandorts Schweiz und damit der gesamten Schweizer Bevölkerung.

«economiesuisse hält politische Wachstumsbeschränkungen der Flughäfen wie anderer Bereiche des Verkehrs für nicht angebracht.»

Rückfragen:

gregor.kuendig@economiesuisse.ch
regina.hunziker@economiesuisse.ch

¹⁵ Konjunkturforschungsstelle der ETH (KOF): Die Rolle des Luftverkehrs und des Flughafens Zürich für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz, April 2005, S. 57.