

# Der Flughafen Zürich muss sich entwickeln können

## dossierpolitik

7. November 2011 Nummer 17

**Luftfahrt** Der Flughafen Zürich gehört zu den zentralen Infrastruktureinrichtungen der Schweiz. Jährlich starten oder landen hier 22,9 Millionen Passagiere und 411 000 Tonnen Frachtgüter. Über 23 000 Arbeitsplätze hängen direkt vom Zürcher Flughafen ab – der indirekte Nutzen für Volkswirtschaft und Beschäftigung ist um ein Vielfaches höher. Am 27. November stimmen die Zürcher Stimmbürgerinnen und Stimmbürger ein weiteres Mal über die Zukunft des Flughafens ab. Die Bedeutung dieser kantonalen Abstimmung reicht jedoch weit über Zürich hinaus. Sowohl die Behördeninitiative als auch der Gegenvorschlag zielen darauf ab, den Neu- und Ausbau der Pistenanlagen zu verhindern.

### Position economiessuisse

- ▶ Die Schweizer Wirtschaft ist auf einen starken und weltweit vernetzten Luftfahrtsektor angewiesen.
- ▶ Die Rahmenbedingungen für die Schweizer Flughäfen sind so zu gestalten, dass im internationalen Vergleich keine Wettbewerbsnachteile bestehen.
- ▶ Die Schweizer Flughäfen müssen sich entlang der wachsenden Nachfrage dynamisch entwickeln können.
- ▶ Die beiden Abstimmungsvorlagen im Kanton Zürich sind abzulehnen. Sie schwächen den Flughafen und damit auch die Attraktivität des Standorts Schweiz.



## Grosse Bedeutung des Flughafens Zürich

### Neben dem Personenverkehr wird auch der Frachtverkehr wichtiger

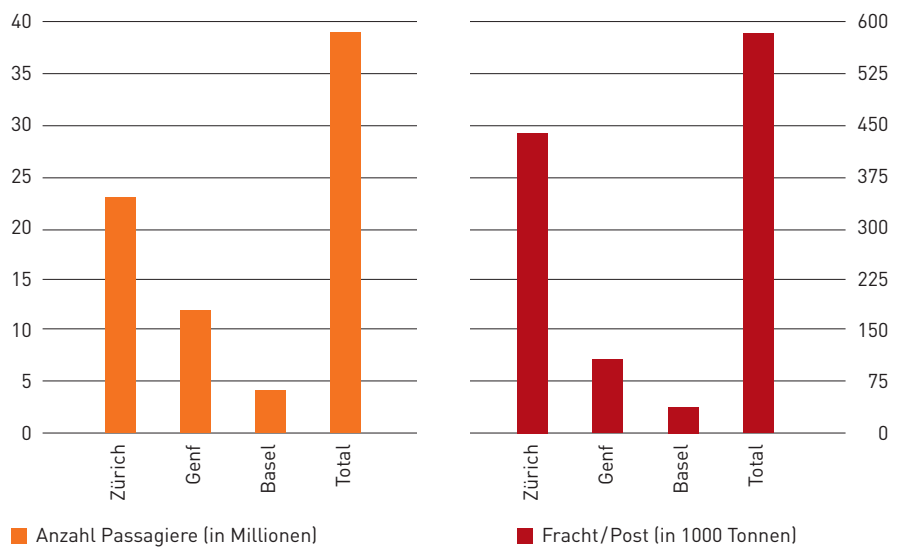
Die Bedeutung des Flughafens Zürich reicht weit über die Kantonsgrenzen hinaus. Als wichtigste Verbindung in die Welt leistet er einen wertvollen Beitrag für die ganze Volkswirtschaft des Landes und der angrenzenden süddeutschen Regionen. *economiesuisse* hat sich bereits 2010 mit der Frage der Landesflughäfen befasst<sup>1</sup> und festgestellt, dass insbesondere dem Flughafen Zürich eine immer wichtigere Rolle zukommt – wirtschaftlich, aber auch in der Frage der Versorgung des Landes.

#### Grafik 1

► 59 Prozent der Passagiere und 75 Prozent der Frachtgüter werden in Zürich abgefertigt.

#### Die Schweizer Flughäfen im Vergleich

Anzahl Passagiere und beförderte Fracht/Post in Zürich, Basel und Genf (2010)



Quelle: Flughafen Zürich AG

► 86 Airlines sorgen für eine gute Anbindung an 184 verschiedene Destinationen weltweit.

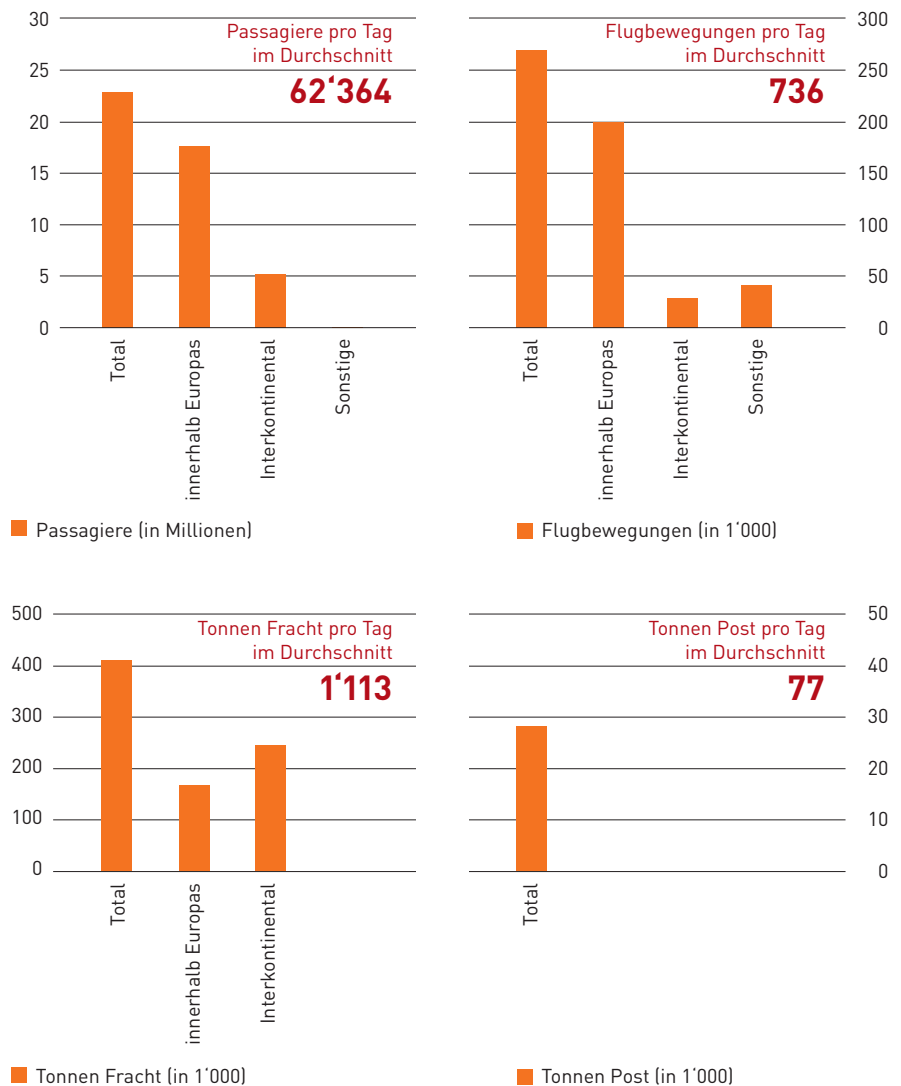
Jährlich nutzen 22,9 Millionen Passagiere den Flughafen Zürich – gut 17 Millionen von ihnen fliegen innerhalb Europas, der Rest interkontinental. 86 verschiedene Airlines garantieren dabei eine gute Anbindung der Schweiz an oder von 184 Destinationen.

<sup>1</sup> *economiesuisse*: Netzinfrastrukturen – effizient in die Zukunft investieren (2010).

**Grafik 2**

► Über 62 000 Passagiere fliegen täglich ab oder nach Zürich.

**Passagiere-, Flugbewegungen und Frachtzahlen des Flughafens Zürich 2010**



Quelle: Flughafen Zürich AG

► Rund ein Drittel aller Exporte – gemessen an ihrem Wert – verlassen auf dem Luftweg das Land.

Aber nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch für Güter wird der Flughafen Zürich zunehmend wichtiger: Das Frachtvolumen liegt heute bei 411 000 Tonnen, dies sind über 70 Prozent des gesamten Güterumsatzes, der in der Schweiz über Flughäfen abgewickelt wird. Rund ein Drittel aller Exporte – gemessen an ihrem Wert – verlassen auf diesem Weg das Land, und rund ein Sechstel der Importe kommen per Luftfracht in die Schweiz. Damit ist der Flugverkehr zu einem wesentlichen Wachstums- und Wohlstandstreiber geworden. 61 Prozent der Versender und 44 Prozent der Empfänger gehen in den nächsten 20 Jahren von einer wesentlichen Zunahme ihrer Transporte über Schweizer Flughäfen aus, wie eine Studie der Universität St. Gallen zeigt.<sup>2</sup> Da diese Frachtgüter nahezu vollständig mit Passagierflügen transportiert werden, hängt die Rentabilität von Linienflügen und somit die Zahl der Verbindungen direkt mit dem Frachtaufkommen zusammen. Insbesondere viele Langstreckendestinationen liessen sich ohne Luftfracht nicht profitabel betreiben. Und für viele hochwertige Schweizer Exportgüter kann einzig der direkte Luftweg einen schnellen und sicheren Transport gewährleisten.

<sup>2</sup> Universität St. Gallen: Luftfracht als Wettbewerbsfaktor des Wirtschaftsstandorts Schweiz.

### Flughafen wird zum kritischen Erfolgsfaktor

Das Wachstum der Luftfahrt ist getrieben durch die immer stärkere Vernetzung der Schweizer Wirtschaft mit den globalen Märkten. Die Wachstumszahlen sind damit einerseits Ausdruck einer soliden Einbettung der Schweiz in den globalen Handel. Andererseits wird der Flughafen aber auch zu einem Nadelöhr: Nur wenn es gelingt, das «Tor zur Welt» entlang den Bedürfnissen der Passagiere und der Unternehmen weiter wachsen zu lassen, kann die Schweizer Wirtschaft ihre Marktchancen in den USA, in Asien, Südamerika und im Nahen Osten auch realisieren. Damit wird der Flughafen zu einem kritischen Erfolgsfaktor für die Wirtschaftsentwicklung des Landes.

► Rund 20 000 Arbeitsplätze im Tourismus hängen direkt mit dem Flughafen zusammen.

### Zweitgrösstes Shoppingzentrum der Schweiz befindet sich im Flughafen

Grossen Einfluss hat der Flughafen auch auf den Tourismus. 35 Prozent der Gäste erreichen die Schweiz auf dem Luftweg. Rund 20 000 der 166 000 Schweizer Arbeitsplätze im Tourismus hängen direkt mit dem Flughafen zusammen. Ohne Luftverkehr könnte die Schweiz ihre heutige touristische Infrastruktur kaum noch rentabel betreiben. Tourismus ist weltweit der grösste Wirtschaftszweig und auch für unsere Volkswirtschaft von grosser Bedeutung. Und gerade jetzt, wo der überbewertete Franken der Schweiz grosse Probleme bereitet, sind Touristen aus Asien und anderen Wachstumsregionen besonders wichtig. Sie sind nicht nur kaufkräftig, sondern von den Wechselkursschwankungen weit weniger betroffen.

Der Flughafen ist aber auch zu einem wichtigen regionalen Arbeitgeber avanciert, weit über die direkten Umsätze hinaus. Mit einem Umsatz von 459 Millionen Franken rangiert er auf Platz 2 im nationalen Vergleich der Einkaufszentren. Insgesamt arbeiten gut 23 000 Personen für die Flughafen Zürich AG und ihre Partnerunternehmen.

► Der Standort Schweiz alleine ist zu klein, um grosse Airlines mit internationalen Destinationen zu halten.

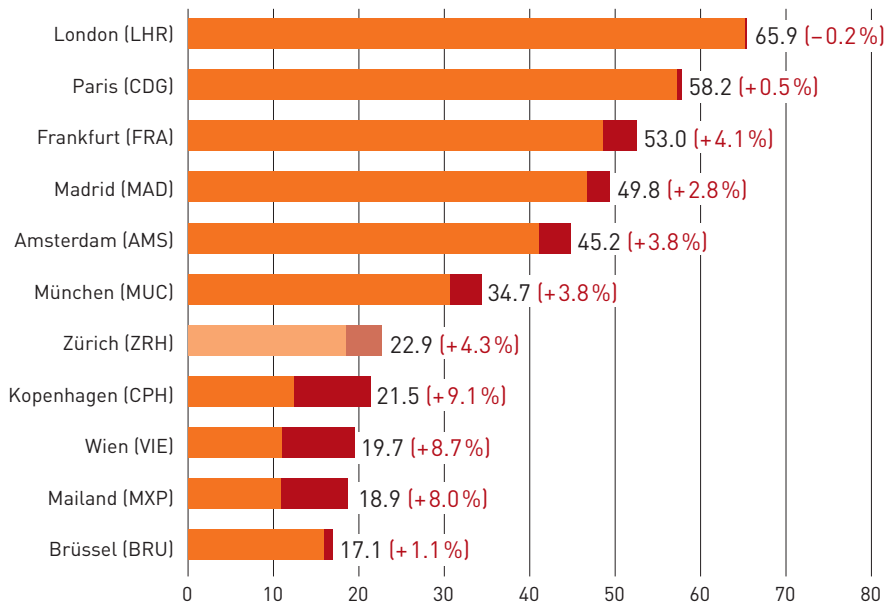
### Harter Konkurrenzkampf unter Europas Flughäfen und Airlines

Unter den europäischen Flughäfen und Fluggesellschaften herrscht ein harter Wettbewerb – insbesondere um Transferpassagiere. Denn diese helfen, die Stückkosten zu senken und so die Rentabilität zu erhöhen. Einfach ausgedrückt: Nur wenn eine Fluggesellschaft genügend Transferpassagiere aufweist, kann sie vom jeweiligen Flughafen aus auch Direktflüge zu interkontinentalen Destinationen langfristig betriebswirtschaftlich erhalten. Fällt die Zahl der Passagiere, steigen die Kosten und der Betrieb wird unrentabel. Offensichtlich ist, dass die Schweiz alleine zu wenig Verkehrsaufkommen generieren würde, um mit den Flughäfen in München, Frankfurt oder Wien zu konkurrieren. Ohne Direktverbindungen in die USA und nach Asien aber würde die Attraktivität der Schweiz auch als Standort für Firmensitze abnehmen. Gerade international tätige Unternehmen wie IBM, Google, eBay, Nestlé, Novartis, Roche, ABB, Siemens, Stadler Rail, nycomed, Alcan, kraftfoods, Adecco und viele mehr sind auf ein gut ausgebautes Angebot angewiesen, um ihre Standorte in der Schweiz zu halten.

**Grafik 3**

► Die Flughäfen Wien, Mailand und Kopenhagen wachsen im Vergleich zu Zürich überdurchschnittlich stark.

**Der Flughafen Zürich im Vergleich mit europäischen Konkurrenzflughäfen**  
Anzahl Passagiere 2010 (in Millionen) im Vergleich zu anderen Flughäfen und Veränderungen gegenüber 2009 (in Klammer).



Quelle: Flughafen Zürich AG

► Ein Nachteil Zürichs sind die engen Betriebszeiten und das komplexe An- und Abflugregime.

Das Marktumfeld für Flughäfen wird durch die drohende Wirtschaftskrise härter. Es ist davon auszugehen, dass in Europa eine Konsolidierung stattfinden wird und sich die Hub-Funktionen auf einige wenige Flughäfen fokussieren werden. Matchentscheidend ist, dass die Schweiz mit dem Flughafen Zürich wettbewerbsfähig bleibt und hier den Anschluss nicht verliert. Dies gelingt nur, wenn im Kampf um Transferpassagiere gute Argumente ausgespielt werden können – hohe Sicherheit, kurze Umsteigezeiten, hoher Komfort, hohe Zuverlässigkeit und gute Preise. Ein grosser Vorteil der Schweiz ist, dass äusserst selten betriebliche Probleme auftreten, wie zum Beispiel in Frankreich mit tagelangen Streiks. Ein grosser Nachteil hingegen sind das komplexe An- und Abflugregime sowie die engen Betriebszeiten von 6 bis 23 Uhr.

**Prognosen zeigen Lücken beim Angebot**

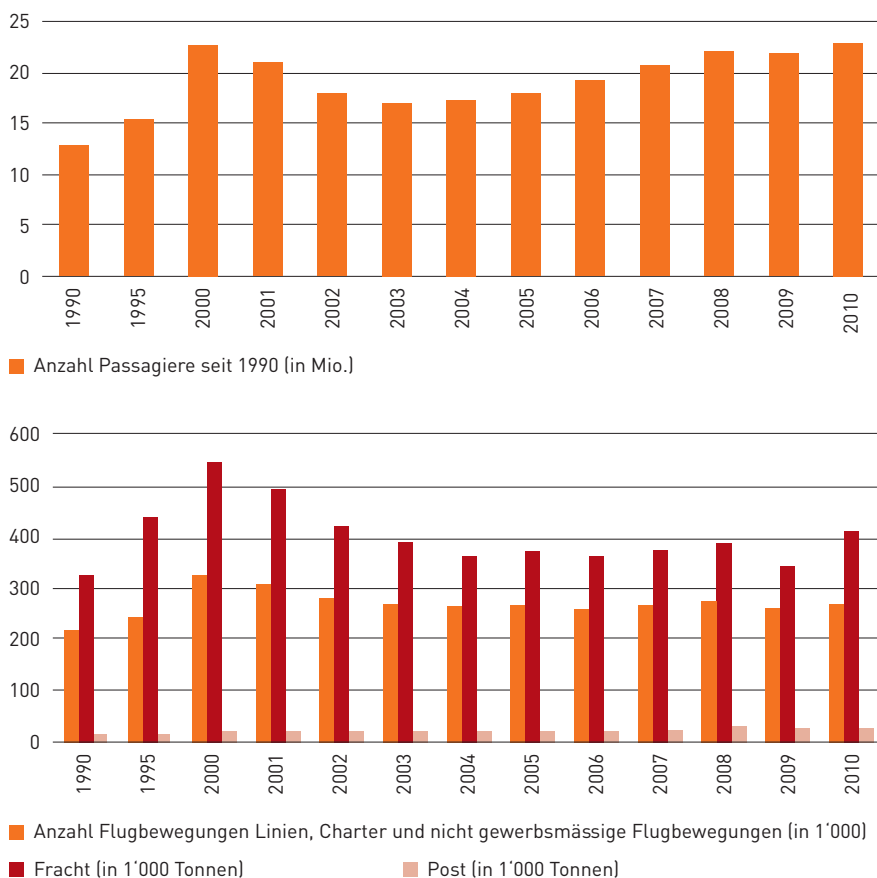
Bereits heute übersteigt in Spitzenzeiten die Nachfrage nach An- und Abflugfenstern (Slots) das Angebot, und alle vergleichbaren europäischen Flughäfen verfügen über höhere Stundenkapazitäten. Dies ist ein klarer Wettbewerbsnachteil für den Standort Zürich. Aktuelle Prognosen gehen davon aus, dass bereits ab 2030 zwölf Prozent der Nachfrage nicht mehr gedeckt werden können.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Intraplan: Anhang H1 zum Schlussbericht des SIL (2010).

**Grafik 4**

► Die Zahl der Passagiere hat über die letzten zehn Jahre stagniert, Flugbewegungen und beförderte Fracht sind rückläufig.

**Verkehrsentwicklung am Flughafen Zürich zwischen 1990 und 2010**



Quelle: Flughafen Zürich AG

Gelingt es nicht, den Flughafen Zürich richtig im Wettbewerb zu positionieren und Wachstums- und Effizienzsteigerungspotentiale zu nutzen, dann sinkt die Wahrscheinlichkeit, dass Zürich als attraktiver Hub erhalten bleibt. Daraus folgend werden Neuansiedlungen von internationalen Firmen, die Arbeitsplätze in der Schweiz schaffen, schwerer zu realisieren sein.

**Immer weniger Fluglärm**

► Bevölkerung- und Wirtschaftswachstum stellen den Flughafen vor grosse Herausforderungen.

Eine wichtige Entwicklung mit Blick auf das Wachstum des Flughafens ist die Tatsache, dass die Bevölkerung immer weniger mit Fluglärm belastet wird: Dank dem Einsatz moderner Technologien wird der Fluglärm gesenkt – und dies bei im Vergleich zu 1990 steigenden Flugbewegungen, höheren Passagierzahlen und grösseren Gütertonnagen. Dennoch bleibt das Management des Wachstums eine grosse Herausforderung: Der Bund geht davon aus, dass 2030 gegen neun Millionen Menschen in der Schweiz leben werden und die Wirtschaft weiter wachsen wird. Es wird also so oder so zu erheblichen Engpässen kommen. Dies wird sich auch im Flugverkehr niederschlagen. Die Betreiber sind also gefordert, eine immer effizientere Bewirtschaftung der Kapazitäten unter immer schwierigeren Bedingungen zu gewährleisten. Es ist deshalb in keinem Fall angezeigt, den Flughafen durch ein noch engeres staatliches Korsett einzuschränken und damit die wirtschaftliche Entwicklung des Landes in einem sensiblen Bereich ohne Not zu schwächen.

## Darum geht es am 27. November 2011

► Beide Vorlagen führen zu einem faktischen Neu- und Ausbauperbot für Pisten am Flughafen Zürich.

### Vorlagen von Gemeinden und Fluglärmgegnern

Zusätzliche Schwierigkeiten drohen auf kantonaltypischer Ebene. Am 27. November müssen die Zürcher Stimmberechtigten ein weiteres Mal über die Zukunft des Flughafens befinden. Zur Abstimmung stehen eine Behördeninitiative von 42 Zürcher Gemeinden und ein Gegenvorschlag des Vereins «Flugschneise Süd – Nein» (VFSN). Diese beiden Vorlagen unterscheiden sich lediglich in der Schärfe der Einschränkungen für den Flughafen, wie der Vergleich zeigt.

#### ► Behördeninitiative

— Der Kanton Zürich muss sich dafür einsetzen, dass keine Pisten aus- oder neu gebaut werden.

#### ► Gegenvorschlag VFSN

— Der Kanton Zürich muss sich dafür einsetzen, dass keine Pisten aus- oder neu gebaut werden.

— Der Kanton Zürich muss sich gegen die Anflugrouten von Süden her wehren.

— Kein Bau von weiteren Schnellabrollwegen zur Verbesserung des Verkehrsflusses nach der Landung.

— Jede Weisung der Regierung an die kantonalen Vertreter im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG muss in Form einer referendumsfähigen Vorlage vom Kantonsrat verabschiedet werden.

► Würde der Flughafen den Bau neuer Pisten beantragen, hätte das Zürcher Stimmvolk auch heute schon das letzte Wort.

Mit beiden Vorlagen würde ein Ausbau der Pisteninfrastruktur am Flughafen Zürich de facto verboten und damit eine Wachstumsbremse für den Kanton, aber auch für die Volkswirtschaft eingebaut. Zwar ist der Flughafen eine nationale Schlüsselinfrastruktur und letztlich soll der Bund diese Frage entscheiden können – doch der Bund wird sich kaum einfach über den Kanton Zürich hinwegsetzen. Unverständlich ist, dass diese Initiativen bereits heute den Bau neuer Pisten verbieten wollen, ohne dass ein konkretes Projekt vorliegt. Sollte der Bau neuer Pisten durch den Flughafen beantragt werden, dann wäre dies so oder so Gegenstand einer Volksabstimmung. Schon aus diesem Grund sind sowohl Initiative wie auch Gegenvorschlag überflüssig und daher abzulehnen.

In der Vergangenheit hat sich das Volk stets hinter einen konkurrenzfähigen Flughafen gestellt. So scheiterte 2007 eine Initiative für eine Beschränkung auf 250 000 Flugbewegungen pro Jahr und eine neunstündige Nachtruhe, und 2009 sagte das Volk Nein zu einer regionalen Verteilung von Starts und Landungen.



## Schlussfolgerung

### Unternehmen brauchen eine gute Anbindung

Der Zürcher Flughafen ist ein wesentlicher Treiber für Wachstum und Wohlstand in der Schweiz. Die Initiative einiger Gemeinden und der Gegenvorschlag bewirken faktisch ein Wachstumsverbot für den bedeutendsten Schweizer Airport. Dies führt zu einer Schwächung des Grossraums Zürich, zu tieferen Investitionen und einer sinkenden Attraktivität des Standorts Schweiz für international orientierte Firmen. Diese sind dringend auf gute Verbindungen in alle Welt angewiesen. Nur so können sie langfristig am Standort Schweiz festhalten. Entscheidend ist daher, dass sich der Flughafen Zürich entlang des nachgefragten Wachstums entwickeln kann.

### Doppeltes Nein ist ein klares Bekenntnis zum Standort Schweiz

Die Behördeninitiative und der Gegenvorschlag widersprechen klar den Interessen Zürichs und der ganzen Schweiz. Beide sind ungeeignet, um eine positive Entwicklung des Flughafens Zürich zu erreichen und wirken als nationale Wohlstandsbremse. Ein doppeltes Nein bedeutet in diesem Sinn ein klares Ja zum Standort Schweiz und zum Standort Zürich.

► Zweimal Nein ist ein klares Bekenntnis zum Standort Schweiz und zum Standort Zürich.

### Rückfragen:

dominique.reber@economiesuisse.ch

### Impressum

economiesuisse, Verband der Schweizer Unternehmen  
Hegibachstrasse 47, Postfach, CH-8032 Zürich  
www.economiesuisse.ch