



Die Hubfunktion und das uneingeschränkte Wachstum des Airports werden von Unique und der Zürcher Regierung zur Schicksalsfrage hochstilisiert. Die Wirtschaft braucht eine Anbindung an den Welt - luftverkehr aber es ist nicht nötig den Weltluftverkehr über Kloten abzuwickeln.

Dass die Gleichung:

Interkontinentale Anbindung = Hub = Wirtschaftlichkeit nicht stimmt, wissen wir spätestens seit dem Grounding der Swissair.

Stimme aus der Wirtschaft

In Zeiten steigenden Preisbewusstseins sowohl bei Firmen als auch bei Privaten können Umsteigeflüge über ausländische Hubs durchaus eine Alternative für Direktflüge darstellen, wenn deren Preise tiefer sind. Zentral wird dabei sein, die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens zu sichern und zu erhöhen.

Cedit Swiss, Wirtschaftsstandort Zürich Struktur und Perspektiven, Juni 2004

Wer fliegt?

„Eine in der Schweiz wohnhafte Person absolviert pro Jahr durchschnittlich 0.87 Flugreisen“.

„90% der Flüge sind Privatreisen, zum überwiegenden Teil Ferienreisen. Die Geschäftsreisen haben einen Anteil von 10%“.

Bundesamt für Statistik und Bundesamt für Raumentwicklung, Mobilität in der Schweiz, 2000

Standortqualität

„Der Standortqualitätsindikator beruht auf fünf harten Standortfaktoren: der Steuerbelastung sowohl von natürlichen als auch juristischen Personen, dem Ausbildungsstand der Bevölkerung, der Verfügbarkeit von hochqualifizierten Arbeitskräften sowie der verkehrstechnischen Erreichbarkeit.“

Zürich schneidet insgesamt deutlich besser ab als die anderen Schweizer Grosszentren, wobei Genf und Basel vor allem aufgrund ihrer ungünstigen Steuerpolitik die Spitze verfehlen.

Im Zuge des Wandels zu einer wissensbasierten Wirtschaft kommt dem Humankapital eine Schlüsselrolle zu“.

Cedit Swiss, Wirtschaftsstandort Zürich Struktur und Perspektiven, Juni 2004

„55 Prozent aller Konzerne, die einen Haupt- oder Europasitz in Europa suchen, entscheiden sich für die Schweiz. Gründe nach Priorität: Steuerliche Vorteile, Verfügbarkeit von qualifizierten Kaderleuten, Lebensqualität, Angebot an internationalen Schulen, Immobilienangebot, Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz, Flughafennähe“.

Tages Anzeiger, 26.01.2004

Diverse Studien kommen zum gleichen Schluss: eine gute verkehrstechnische Erreichbarkeit, ein Flughafen ist gut, aber nicht prioritär für die Wirtschaft. Ein Hub ist schön, aber nicht zwingend notwendig.

Wirtschaftliche Bedeutung

„Ein vollständiger, ersatzloser Wegfall aller von der SWISS angebotenen Flüge würde die Erreichbarkeit der Schweiz, insbesondere der Region Zürich, vermindern. Mit einer Verminderung von 5 Prozent darf dieser Verlust jedoch nicht dramatisiert werden. Zudem handelt es sich um ein Worst-case Szenario; ein Teil der Flüge würde von andern Gesellschaften übernommen. (Anmerkung VFSN: Auf Grund von internationalen Verträgen und Gesetzen ist dies nicht sofort machbar).

Selbst ein ersatzloser Wegfall der Swiss hätte für den Flughafen Zürich nicht jene dramatischen Wirkungen, wie sie manchmal beschworen werden.

Knapp ein Viertel des wertmässigen Güteraussehens erfolgt per Luftfracht. Betrachtet man die mengenmässigen Anteile am Aussenhandel, so zeigt sich ein stark verändertes Bild. Der Anteil des Luftverkehrs beträgt nur noch gerade 1 Prozent.

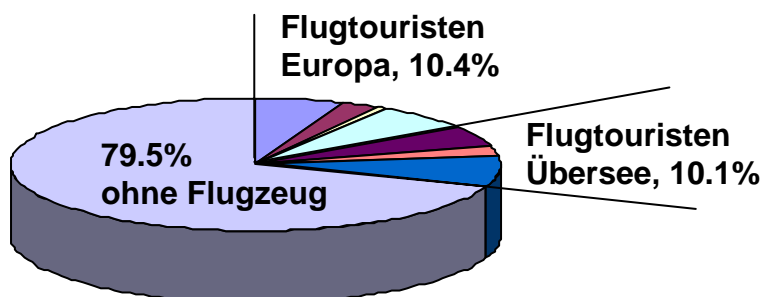
Insgesamt ist ersichtlich, dass der Verkehrssektor (Strasse, Bahn, Luft) aufgrund seiner Wertschöpfung und der Erwerbstätigenzahl – gerade im Vergleich zu Schlüsselbranchen wie dem Finanzsektor oder der Investitionsgüterindustrie – keine zentrale Bedeutung für die Schweizer Volkswirtschaft hat.

Die Wertschöpfung des Verkehrssektors (Strasse, Bahn, Luft) betrug im Jahr 2002 15 Milliarden Schweizer Franken oder 3.7 Prozent des BIP. Dieser Anteil ist im internationalen Vergleich relativ tief, aber seit 1990 stetig gewachsen. Der Verkehrssektor ist damit nicht unbedeutend, aber er ist auch keine Schlüsselbranche der Schweizer Wirtschaft. An den schweizerischen Flughäfen wurde eine Wertschöpfung von rund 4.7 Mia. Franken generiert“.

Die internationale Verkehrsanbindung der Schweiz in Gefahr? BAK 2004

Tourismus

In Jahre 2003 verzeichnete die schweizerische Hotellerie 17.15 Mio. (53.5%) Logiernächte aus dem Ausland und 14.93 Mio. Logiernächte aus dem Heimmarkt CH.



Der Anteil der Touristen aus den Märkten „Übersee“, die mit dem Flugzeug anreisen beträgt 10.1% aller Logiernächte.

Insgesamt werden 79.5% der Logiernächte von Gästen generiert, die nicht mit dem Flugzeug anreisen.

Es ist davon auszugehen, dass sich die Mehrzahl der Gäste nicht wegen einer

interkontinentalen Direktverbindung, sondern weil sie Interesse an Land und Leuten haben, für die Destination Schweiz entscheiden.

Es ist unbestritten, für die Schweiz hat der Flughafen Zürich eine Bedeutung. Aber weder für die Wirtschaft noch für den Tourismus lässt sich die absolute Notwendigkeit einer Unzahl direkter Interkontinental-Verbindungen oder einer grossen Drehscheibe für den Weltluftverkehr durch Fakten belegen.



Big is (not always) beautiful !

Dass Grössenwahn zum Absturz führen kann, hat die Geschichte der Swissair nur zu deutlich gezeigt.

Der Flughafen Zürich ist auf dem besten Weg diesem Beispiel zu folgen, wenn es nicht gelingt neben den wirtschaftlichen Interessen auch die Interessen der Bevölkerung, rechtliche und raumplanerische Aspekte zu berücksichtigen.

Ursachen

„Die Grenzen des Wachstums sind im System Flughafen Zürich erreicht, nicht aber die Grenzen einer nachhaltigen Entwicklung.

Die Expansion des Flughafens wurde vom Kanton Zürich raumordnungspolitisch nicht kontrolliert gesteuert und den Planungsegoisten der Gemeinden überlassen, dies trotz absehbarer Lärm- und Schadstoffgrenzen“.

Dr. Alain Thierstein

„Das schweizerische Bahnnetz ist schlecht in Europa integriert. Mit dem Bau der transeuropäischen Netze droht der Schweiz eine noch stärkere Isolierung. Notwendig ist eine prioritäre Behandlung der Hochgeschwindigkeitsanschlüsse ins Ausland.

Keine andere Metropole in Europa ist so schlecht ans HGV-Netz angeschlossen wie Zürich. Weil die integrierte Planung der transeuropäischen Netze die Schweiz kaum berücksichtigt und sie zum Teil sogar umfährt, drohen die schweizerischen Regionen den Zug der Erreichbarkeit im wahrsten Sinne des Wortes zu verpassen.

Eine föderale Luftverkehrspolitik hat klar zu trennen zwischen der Förderung des Flughafens und der Unterstützung von Fluggesellschaften. Die öffentliche Unterstützung eines Flughafens lässt sich eventuell rechtfertigen, die Subventionierung des Flugverkehrs – etwa zur Sicherung möglichst vieler Direktverbindungen – kommt aber nicht in Frage. Die Zahl der täglichen Direktverbindungen ist Folge und nicht Ursache der Attraktivität des Flughafens und der Wirtschaftskraft der Region; ist der Standort attraktiv, dann kommen auch die Direktflüge“.

Die internationale Verkehrsanbindung der Schweiz in Gefahr? BAK 2004

Der letzte luftfahrtspolitische Bericht des Bundesrates stammt aus dem Jahr 1953 und befasste sich primär mit der finanziellen Unterstützung der Swissair. Seither wurden unzählige luftfahrtspolitische Entscheide getroffen, auf die Idee, den entstandenen „Flickenteppich Luftfahrt“ einer Gesamtschau zu unterziehen kam niemand.

Die Ursachen der Misere sind bekannt. Doch leider wollen die meisten Verantwortlichen aus der Vergangenheit nichts für die Zukunft lernen. Die Ursache liegt wohl darin, dass sie zu eng in die Vergangenheit involviert sind.