

Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Zürich: Auswirkungen verschiedener Entwicklungsszenarien

Die Volkswirtschaftsdirektion hat eine Studie in Auftrag gegeben, welche die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich in verschiedenen Zeitpunkten und Entwicklungsszenarien erfasst sowie deren Auswirkung auf die gesamte Volkswirtschaft Schweiz untersucht. Die vom Forschungs- und Beratungsbüro INFRAS erstellte Studie kommt zum Schluss, dass sowohl eine Bewegungsbeschränkung als auch ein Wegfall der Drehkreuzfunktion zu erheblichen Einbussen der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens führen würde.

Die Studie wurde durch das private und unabhängige Forschungs- und Beratungsbüro INFRAS erstellt. Sie untersucht zunächst die Entwicklung der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Zürich in den Jahren 2012 und 2020 bei einer ungehinderten Entwicklung. Dabei wird angenommen, dass die Anzahl Flugbewegungen pro Jahr um 2,5 Prozent wächst, was gemäss internationalen Prognosen einem verhaltenen Wachstum entspricht. Sodann werden verschiedene Entwicklungsszenarien – Plafonierung bei 320'000 und 250'000 Flugbewegungen sowie Wegfall der Drehkreuzfunktion – untersucht und mit einem Basisszenario – keine Bewegungsbeschränkung, Weiterbestand des Flughafens als Drehkreuz – verglichen. Messgrösse für die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens ist die Bruttowertschöpfung der Unternehmen auf dem Flughafenareal, der Zulieferbetriebe und der übrigen Volkswirtschaft, soweit sie durch den Flughafen erzeugt wird.

Basisszenario

Dem Basisszenario liegt die Annahme zu Grunde, dass der Flughafen Zürich am künftigen Verkehrswachstum ungehindert teilhaben kann, und dass er der Swiss weiterhin als Drehkreuz dient. Der Anteil der Transferpassagiere bleibt in diesem Szenario etwa auf heutigem Niveau bestehen (2004: ca. 28 Prozent). In diesem Fall dürften die mit dem Flughafen verknüpften Aktivitäten im Jahr 2020 eine Bruttowertschöpfung von rund 20 Milliarden Franken generieren. Im Vergleich zum Jahr 2004 entspricht dies einem Wachstumspotential von etwa sieben Milliarden Franken oder rund 50 Prozent.

Szenarien mit Bewegungsbeschränkungen

Ein Plafond von 320'000 Flugbewegungen pro Jahr würde im Jahr 2015 erreicht. Die Bruttowertschöpfung des Flughafens wäre im Jahr 2020 im Vergleich zum Basisszenario um rund 11 Prozent und der Beschäftigungseffekt um 17'000 Arbeitsplätze geringer. Würde hingegen eine Beschränkung bei 250'000 Flugbewegungen pro Jahr eingeführt, müssten bereits heute Flüge gestrichen werden. Im Jahr 2020 wäre bei diesem Szenario die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens im Vergleich zum Basisszenario um rund 30 Prozent und der Beschäftigungsgrad um 45'000 Arbeitsplätze kleiner. Diesen beiden Plafonierungsszenarien liegt die Annahme zu Grunde, dass die Drehkreuzfunktion des Flughafens weiterhin Bestand hat.

Szenario bei einem Wegfall der Drehkreuzfunktion

Wenn der Flughafen Zürich kein Drehkreuz mehr wäre, würde sich seine volkswirtschaftliche Bedeutung im Jahr 2020 gegenüber dem Basisszenario um 23 Prozent verringern. Diese Abnahme würde rund 34'000 Beschäftigten entsprechen. Ein Plafond bei 250'000

Bewegungen bei gleichzeitigem Wegfall der Drehkreuzfunktion würde die volkswirtschaftliche Bedeutung im Jahr 2020 im Vergleich zum Basisszenario um rund 38 Prozent schmälern, was einem Verlust von rund 56'000 Beschäftigten gleichkommen würde. Der Wegfall des Drehkreuzes würde zu einem Strukturbruch und damit zu einer abrupten Vernichtung bestehender Wertschöpfung führen, die bei anhaltend schwacher Wirtschaftsentwicklung kaum oder nur zu einem geringen Teil in anderen Branchen aufgefangen werden könnte.

Fazit

Eine Beschränkung der Flugbewegungen auf dem Flughafen Zürich würde zu einer spürbaren Verringerung der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens führen. Je niedriger der Plafond angesetzt würde, desto mehr Potential an zusätzlicher Wertschöpfung könnte nicht ausgeschöpft werden. Ein Wegfall der Drehkreuzfunktion hätte zumindest vorübergehend noch grössere Auswirkungen, weil damit ein abrupter Strukturwandel einträte, der aufgrund der anhaltend tiefen volkswirtschaftlichen Wachstumsraten kaum aufgefangen werden könnte. Eine allfällige Schwächung des Flughafens Zürich würde sich negativ auf die Erreichbarkeit und damit auf die Standortattraktivität des Wirtschaftsstandortes auswirken, wobei in dieser Hinsicht Bewegungsbeschränkungen langfristig negativer zu werten sind als ein Zusammenbruch des Drehkreuzes. Die Ergebnisse der angestellten Untersuchung zeigen, dass im laufenden SIL-Prozess Lösungen gesucht werden müssen, welche die Lärmschutzziele erreichen, ohne die Drehkreuzfunktion oder die Verkehrsentwicklung des Flughafens unverhältnismässig zu beschränken.