

Setzt die Plafonierung Arbeitsplätze aufs Spiel?

Wenn es nach dem Willen der Urheber der Plafonierungsinitiative ginge, müsste sich der Flughafen Zürich von der zweiten in die dritte Liga abmelden. Schon heute rangiert Zürich auf dem 18. Platz der europäischen Flughäfen, hinter Destinationen wie Manchester, Dublin oder Palma de Mallorca. Deshalb hat sogar Bundesrat Leuenberger bestätigt, dass eine Plafonierung den nationalen Interessen widerspricht, und der Bundesrat hat in seinem Bericht zur Luftfahrtpolitik festgehalten, dass es für den Standort Zürich als Wirtschaftsmotor der Schweiz einen Interkontinentalflughafen mit Drehkreuzfunktion braucht. Eine vom Bund mitfinanzierte Untersuchung zeigt, dass die Luftfahrt in der Schweiz eine Wertschöpfung von gegen 25 Milliarden Franken jährlich bewirkt und 162 000 Arbeitsplätze sichert. Ein Wegfall der Hub-Funktion, wie sie die Plafonierungs-Anhänger anstreben, würde nachweislich zu einem Verlust von 34 000 Arbeitsplätzen im Grossraum Zürich führen. Zürich muss gewiss nicht mit den grössten Hubs in Europa mithalten, darf aber die weltweite Entwicklung auch nicht völlig verschlafen. Der Ausdruck der Bundesräte Kobelt und Celio gilt immer noch: «Ein Volk, das nicht fliegt, wird überflügelt!»

Dieter Neupert (Küsnacht)
 Vizepräsident Aerosuisse

Ich bin zuversichtlich, dass die Zürcher Stimmberechtigten den Plafonierungs-Anhängern nicht auf den Leim kriechen. Seit 1946 fanden nicht weniger als neun Abstimmungen über die Entwicklung des Zürcher Flughafens statt. Dadurch ist er in der Bevölkerung stark verankert. Am Flughafen sind 21 000 Menschen beschäftigt, die eine Wertschöpfung von über 3 Milliarden Franken erarbeiten. Es zählen aber nicht nur die 270 Unternehmen am Flughafen selber, sondern auch Tausende von Zulieferern, meist kleine und mittlere Firmen. Die Zivilluftfahrt unseres Landes bietet 176 000 Vollzeitstellen.

Für einmal imponierten mir Gewerkschaften, als sie vor einer für den Flughafen entscheidenden Kantons-

ratsdebatte aufzeigten: Der Flughafen produziert nicht nur Lärm, sondern auch Arbeitsplätze. Deren tausend neue entstehen mit jeder Million zusätzlicher Passagiere. Die Plafonierer hören es ungern, aber der Bundesrat tritt für eine nachfrageorientierte Luftfahrtspolitik ein. Und diese Nachfrage steigt – laut dem soeben veröffentlichten Halbjahresbericht bei den Passagierzahlen um 8,1 Prozent.

Ueli Kübler (Männedorf)

Da dem Wirtschaftskomitee zugunsten der Plafonierungsinitiative auch ein vor 15 Jahren emeritierter Professor der Volkswirtschaftslehre angehört (NZZ 31. 8. 07), erinnere ich an die Stellungnahme eines Kollegen, der dem heutigen Wirtschaftsgeschehen nähersteht. Thomas Bieger, Professor für öffentliche Dienstleistungen und Tourismus an der Universität St. Gallen, meinte zur Frage, was für Auswirkungen eine Annahme der Plafonierungsinitiative für den Flughafen hätte: Dieser würde bei nur 250 000 Flugbewegungen die kritische Grösse für einen Sekundär-Hub nicht mehr aufbringen. Der Verlust für den Flughafen, die Region Zürich und die Schweiz wäre überproportional gross. Zum Glück gibt es eine Alternative zur Plafonierungsinitiative. Der Gegenvorschlag des Kantonsrates gewährt dem Flughafen einerseits Raum, andererseits dem Zürichervolk die Entscheidung, ob dereinst 320 000 Bewegungen überschritten werden sollen oder nicht.

Heinz Eberhard (Kloten)
 Bauunternehmer

Man muss sich schon fragen, wie Leute aus der Wirtschaft dazu kommen, mit der Beschränkung auf jährlich 250 000 Flugbewegungen und einer ausgedehnten Nachtsperrung den Flughafen als interkontinentales Drehkreuz schädigen zu wollen. Vergessen wir nicht, dass der Flughafen jährlich über 13 Milliarden Franken zur Wertschöpfung unseres Landes beiträgt und 21 000 Menschen einen Arbeitsplatz bietet. Zur Bedeutung der Luftfracht: Bezogen auf das Gewicht erfolgen «nur» etwa 4 Pro-



zent der Schweizer Exporte auf dem Luftweg. Wertmässig liegt dieser Anteil jedoch bei einem Drittel. Der völlig untauglichen Plafonierungsinitiative hat der Kantonsrat einen guten Vorschlag gegenübergestellt. Möglichst wenige Menschen sollen vom Fluglärm betroffen werden. Sind 320 000 Flugbewegungen erreicht (heute 270 000), kann das Zürcher Stimmvolk über die weitere Entwicklung befinden. Diesem werde ich im Herbst zustimmen.

Hans-Peter Bolliger (Küsnacht)

Da haben die Herren Witta vom Wirtschaftsforum Zürich, Koller vom «Weltoffenen Zürich», Wahlkampfberater von Unique, Verwaltungsrätin Rita Fuhrer und vermutlich auch Herr Gubler vom Gewerbeverband nicht schlecht gestaunt: Da gibt es doch Wirtschaftsvertreter, die jetzt die Wahrheit sagen: Der Wirtschaftsstandort Zürich kann mit einer Annahme der Flughafeninitiative gut leben. Endlich haben wir ein paar ehrliche Wirtschaftsvertreter gefunden, die uns bestätigen: Bei einer Annahme der Initiative können wir weiterhin wie bisher in die Ferien fliegen; wir werden weiterhin Arbeit haben, wir werden weiterhin geschäftlich 32-mal pro Tag nach London fliegen können. Hart für die Hardliner der Zürcher Wirtschaft, wenn Ihnen KMU-Vertreter sagen, was Sache ist.

Thomas Koch (Winterberg)

Es ist sehr zu begrüßen, dass sich mit dem Wirtschaftskomitee nun auch echte Unternehmer und erfahrene Konjunkturexperten positiv zur Flughafeninitiative äussern. Sie heben sich wohlthuend von den bezahlten Verbandsfunktionären und Managern der Flug-

branche ab, die nur ihren kurzfristigen Gewinn aus einem schnellen Wachstum im Auge haben. Die im SIL geplante Verdoppelung der Flugbewegungen brauchen wir und die Schweizer Wirtschaft wirklich nicht. Nur die Flughafeninitiative kann das noch verhin-

dern. Mit ihr hat der für die Wirtschaft wichtige Linien- und Charterverkehr, mit heute 220 000 Flugbewegungen, immer noch genügend Wachstumsmöglichkeiten. Bedenkt man, dass 88 000 Flugbewegungen von und zu Destinationen gehen, die weniger als 500 km von Zürich entfernt sind, liegt auch darin noch ein enormes Wachstumspotenzial. Durch die kommenden Hochgeschwindigkeitszüge werden diese Flüge in den nächsten Jahren zum Grossteil ersetzt.

Felix Jaccaz (Weisslingen)

Kathy Riklin ist für den «ZFI plus» (und somit gegen die Plafonierungsinitiative), weil der Flughafen ein grosser Standortvorteil für Zürich sei (NZZ 3.9.07). Das grenzenlose Wachstum des Flughafens soll somit dem Standortwettbewerb bekömmlich sein. Gemäss Lehrbuch versteht man unter internationalem Standortwettbewerb das Werben immobiler Produktionsfaktoren um die mobilen: Kapital und Arbeitskräfte. Bei der kapitalkräftigen Schweiz geht es dabei an erster Stelle nicht um das Werben von Kapital, sondern um dasjenige von qualifizierten Arbeitskräften. Bei diesem Wettbewerb gewinnt, wer den ausländischen Fachkräften eine hohe Lebensqualität zu garantieren vermag.

Der unredliche «ZFI plus» geht jedoch genau in die gegenteilige Richtung: Nicht die Lebensqualität der Bürger steht im Vordergrund, sondern die Vorstellung, dass der Flughafen grenzenlos wachsen muss. Es soll sichergestellt werden, dass nicht die Bevölkerung vom technischen Fortschritt (leichtere Flugzeuge) profitiert, sondern der Flughafen. Würde sich Kathy Riklin wirklich für den internationalen Standortvorteil von Zürich starkmachen, müsste sie sich an erster Stelle für die Lebensqualität der Bürger einsetzen und somit für die Initiative.

Reto Agustoni (Zürich)