

Flughafenpolitik

Der Kantonale Gewerbeverband setzt sich ganz klar für einen prosperierenden Flughafen Zürich-Kloten ein. Seit den einseitig von Deutschland verhängten zeitweiligen Überflugverboten über grenznahe Gebiete verläuft die Diskussion über die Bedeutung und die Ausgestaltung des Flughafenbetriebes einseitig fokussiert auf Lärm- und Lärmverteilungsfragen. Mit einer Volksinitiative wird sogar der Rückbau des Flughafenbetriebes gefordert. Jede weitere Entwicklung soll verunmöglicht werden. Die Zürcher Wirtschaft möchte mit folgendem Artikel eine der direkt Betroffenen, die Swiss, direkt zu Wort kommen lassen und gibt damit eine weitere Plattform zur Meinungsbildung.

Wie viel Luftverkehr braucht die Schweiz?

Peter Gutknecht, Delegierter öffentliche Angelegenheiten, Swiss

Die Zahl der Flüge in Zürich und somit die Lärmbelastung haben seit dem Swissair-Grounding und der weltweiten Krise in der Luftfahrt in den vergangenen drei Jahren um gut einen Viertel abgenommen, umso stärker und vehementer ist dafür der Widerstand gegen jegliche Entwicklung des Flughafens Zürich geworden. Im Kanton Zürich wird man wohl bald darüber abzustimmen haben, ob Zürich der erste wichtige Flughafen weltweit sein könnte, welcher keinen zusätzlichen Flugverkehr mehr zulassen darf und der während nicht weniger als neun Stunden pro Nacht geschlossen bleiben soll. Nachfolgend sollen einige Konsequenzen aufgezeigt werden, die daraus für den Standort Zürich und für die Schweiz entstehen würden.

Bei allem Verständnis dafür, dass sich Lärmbetroffene gegen Belastungen wehren, ist leider in der Argumentation oft wenig von Objektivität zu spüren. In Publikationen und Diskussionsbeiträgen wird von Lärmbetroffenen immer wieder ins Feld geführt, 250'000 Bewegungen seien für unsere Volkswirtschaft mehr als ausreichend, Flugpläne könnten bei nur wenig gutem Willen so gestaltet werden, dass eine neunstündige Nachtruhe ohne weiteres möglich wäre. Auf Umsteigepassagiere sei zu verzichten, da diese unnötig seien und das System nur belasten würden. Objektiver und ehrlicher wäre es, ganz einfach zu sagen, man wolle den Fluglärm nicht und nehme in Kauf, dass mit solchen Forderungen gravierende wirtschaftliche Nachteile für Tausende entstehen würden. Das kann wohl

niemand wirklich wollen. Vielmehr müssten alle Kräfte dafür eingesetzt werden, mit Deutschland

Aussagen sind aus mehreren Gründen falsch und unrealistisch. Kaum eine Fluggesellschaft auf der Welt

von Fluggästen, welche zuvor mit einem Zubringerflug angereist sind. Umsteigepassagiere verursachen



möglichst bald eine vernünftigerer Regelung der Anflüge auf Zürich zu finden. Für eine für beide Seiten akzeptable Lösung braucht es besonnene Köpfe – dies- und jenseits des Rheins.

Ohne Umsteiger keine Interkontinentalflüge

Locker wird von den Verfechtern verschärfter Beschränkungen am Flughafen Zürich behauptet, ohne die unnötigen Transferpassagiere (Umsteiger) würden jährlich 250'000 Bewegungen für unsere Bedürfnisse ausreichen. Solche

kann es sich leisten, interkontinentale Verbindungen ohne die Ausnützung von Anschlussverkehr zu bedienen. In aller Regel ist das lokale Aufkommen an direkt von Punkt zu Punkt fliegenden Passagieren deutlich zu klein, um damit die Sitzplatzkapazität von Langstreckenflugzeugen zu füllen. Das gilt selbst für Drehkreuze bzw. Netzwerkgesellschaften mit relativ grossem Heimmarkt. Von keinem Flughafen Europas aus sitzen in den Langstreckenflugzeugen nur Lokalpassagiere, sondern stets auch ein beträchtlicher Teil

keine zusätzlichen Flugbewegungen. Die Behauptung, dass durch den Wegfall solcher Umsteiger weniger Flüge nötig würden, ist falsch. Richtig ist allerdings, dass ohne Umsteigepassagiere wohl kaum Interkontinentalflüge von und nach Zürich möglich wären, an ihre Stelle würden dann wohl Zubringerflüge nach Frankfurt, München, Paris, Mailand usw. treten. Die Anzahl Bewegungen würde sich mit Sicherheit nicht vermindern, die Vorteile von Direktflügen jedoch dem Ausland überlassen.

Drehscheibenfunktion darf nicht aufs Spiel gesetzt werden

Über Jahrzehnte hinweg ist es gelungen, in Zürich einen Verkehrsknoten aufzubauen, welcher Direktflüge nach den wichtigsten Regionen der Erde ermöglicht.



Peter Gutknecht

Mehrere unabhängige Studien unterstreichen die grosse Abhängigkeit unseres Aussenhandels und des Tourismus von dieser hervorragenden Verkehrsanbindung. Es ist zu einfach und vor allem kurzsichtig, wenn diese Errungenschaft in der gegenwärtigen Lärmdiskussion in Frage gestellt wird, weil man glaubt, damit Vorteile zu gewinnen.

Ob Zürich weiterhin Teil eines weltweit geknüpften Netzwerkes bleiben kann, hängt in erster Linie von den Marktbedingungen ab, jedoch nicht nur. Wir können diese Marktbedingungen durch einschränkende Regulierungen beeinflussen bzw. verschlechtern. Wir können aber auch positiven Einfluss nehmen, indem wir dem Flughafen und der einzigen Netzwerk-Airline, der Swiss, den notwendigen Spielraum erhalten, um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können. Es geht dabei keinesfalls um „grenzenloses“ Wachstum, sondern schlicht darum, die Position wenigstens zu festigen. Die extreme Forderung nach einem neunstündigen Nachtflugverbot nimmt in Kauf, dass diese Position ein für allemal verspielt wird. Dies ist keine Schwarzmalerei, sondern wäre die logische Konsequenz bei einem Verzicht auf die meisten Langstreckenflüge von und nach Zürich.

Ohne Swiss kaum Direktverbindungen nach Übersee

Gäbe es die Swiss nicht (mehr), wäre auch der direkte Anschluss der Schweiz an die wichtigsten Regionen der Erde Illusion. Es ist ein Trugschluss zu glauben, ohne sogenannten Homecarrier würden ausländische Fluggesellschaften dann schon für die Interkontinentalverbindungen sorgen. Die Realität ist eine ganz andere. Seit dem Ende des Flugbetriebs von Swissair sowie der mittlerweile erfolgten Redimensionierung der Swiss sind bis heute Langstreckenverbindungen von und nach Zürich (z.B. San Francisco, Peking, Osaka, Saigon usw.) eingestellt worden, ohne dass eine andere schweizerische oder ausländische Fluggesellschaft die Bedienung dieser Strecken aufgenommen hätte.

Einige dieser Strecken wären für den schweizerischen Aussenhandel und den Tourismus von grosser Bedeutung, insbesondere die Verbindungen nach Asien oder Südamerika. Die gegenwärtige Grösse der Swiss mit 18 Langstreckenflugzeugen lässt keine zusätzlichen Interkontinentalflüge zu.

Wertschöpfung im eigenen Land

Einen für unseren Wohlstand entscheidenden Aspekt pflegen viele Kritiker an der Swiss und am Flughafen Zürich hartnäckig zu unterschlagen. Würde nämlich der Flughafen Zürich als Folge des Wegfalls von Langstreckenflügen zum Zubringer für andere europäische Drehkreuze degradiert, würde auch ein grosser Teil der Wertschöpfung rund um den Flugbetrieb ins Ausland verlagert. Dann ginge es längst nicht mehr „bloss“ um die paar Tausend Arbeitsplätze bei der Swiss oder am Flughafen. Betroffen wären dann unzählige

direkte oder indirekte Zulieferbetriebe, vom KMU bis zu Industrieunternehmen wie SR Technics, Gate Gourmet oder Swissport. Swiss ist wichtigster Kunde von SR Technics. Dieser bedeutendste Industriebetrieb des Unterlandes beschäftigt zur Zeit fast 3000 Personen und bietet 157 Lehrlingen in 13 verschiedenen Berufen einen Ausbildungsplatz. Solche Ausbildungszentren für die Schulabgänger gilt es unbedingt zu erhalten und zu fördern. Zahlreiche kleinere und mittlere Unternehmen im Grossraum Zürich gehören zu den Lieferanten von Swiss und verwandten Betrieben wie eben SR Technics oder Gate Gourmet.

Studien ausländischer Flughäfen haben ermittelt, dass pro täglichen Langstreckenflug an der Home Base, also am Heimatflughafen, direkt 150 Arbeitsplätze generiert werden. Hinzu kommt ungefähr die gleiche Anzahl indirekt geschaffener Arbeitsstellen bei Zulieferbetrieben in der Region. Das lässt sich auch auf Zürich und die Swiss übertragen. Wenn Tag für Tag 200–250 Fluggäste statt ab Zürich ab München nach Tokio fliegen, wird die Lufthansa einen Teil ihrer Fluggäste für diesen Fernostflug in Zürich abholen, weil auch sie Umsteigepassagiere braucht, die Mahlzeiten und alle mit einem solchen Flug verbundenen Dienstleistungen und Waren aber im Umfeld von München einkaufen und die dortige Wirtschaft beleben. Weil auch Zubringer- oder Shuttle-Flüge Lärm erzeugen, bliebe die Lärmbelastung Zürich erhalten, nicht aber die wirtschaftlichen Vorteile direkter Interkontinentalflüge. Ein denkbar schlechtes Geschäft also. Wer dann weiter davon ausgeht, Flüge nach Übersee seien von einem benachbarten Hub aus so-

wieso günstiger, liegt nochmals falsch. Fällt die Konkurrenz eines Direktfluges ab Zürich weg, besteht beispielsweise für die Lufthansa kein Grund mehr, für Schweizer Kunden verlockende Tiefpreise via Frankfurt oder München anzubieten. Wo kein Wettbewerb herrscht, steigen die Preise.

Neun Stunden Nachtflugsperre: Dolchstoss für Swiss

Stellen Sie sich vor, Sie wollen morgens rechtzeitig zur Arbeit und kein Zug fährt. Ein neunstündiges Nachtfahrverbot würde Zugfahrten vor sieben Uhr verbieten – zum Schutz der Anwohner von Bahnlinien. Genau das will man dem Flugverkehr am Flughafen Zürich zumuten, einem Verkehrssystem, das auf weltweite Zeitunterschiede Rücksicht nehmen muss. Was das konkret bedeuten würde, sei an zwei Beispielen dargestellt.

Langstreckenflüge aus Fernost am Morgen

Die Zeitunterschiede zwischen den Kontinenten haben bewirkt, dass die Ankünfte von Langstreckenflügen aus dem Fernen und Mittleren Osten auf europäischen Flughäfen in den frühen Morgenstunden, meistens ab 05.00 Uhr, erfolgen. In Zürich sind dies zum Grossteil SWISS-Langstreckenflüge, die ab 06.00 Uhr landen dürfen. Die Abflüge in Singapur, Hongkong, Bangkok, Delhi, Karachi, Dubai oder Riyadh können wegen der im Vergleich zu EU-Flughäfen späten Landezeit in Zürich erst sehr spät erfolgen, nämlich zwischen 23.35 und 01.30 Uhr. Zu diesen Zeiten sind die meisten Flugzeuge der Konkurrenten bereits unterwegs nach Europa, oft auch mit Passagieren an Bord, welche diese früheren Flüge vorgezogen haben und nicht auf die späteren Abflüge von SWISS warten mochten. Die Langstreckenflüge sind für eine grosse Zahl von Passagieren nur attraktiv, wenn in Zürich Anschluss auf einen Weiterflug innerhalb Europas oder auf einen weiteren Langstreckenflug bestehen. Langstreckenverbindungen sind das Rückgrat der Swiss und für die internationale Anbindung der Schweiz von grösstem Wert.

Kennzahlen Swiss

Flotte	Interkontinental	Europaverkehr		
2004 (2002)	18 (26)	63* (81)		
Destinationen	27	43		
Arbeitsplätze	Stellen 7575	Personen 7865	davon Piloten 1303	Kabine 2674
Beförderte Passagiere 2003:	10,66 Millionen			
*davon 3 Airbus A320 von Swiss Sun (Charter)				

Rotation Zürich-London-Zürich am Abend

Ein Airbus A320 mit guter Auslastung verlässt die Schweiz am frühen Abend um 18.10 Uhr Richtung London. Nach 1 Std. 50 Minuten trifft der Flug in London ein und startet um 20 Uhr Lokalzeit (-1 Stunde) wieder Richtung Zürich. Um 22.35 Uhr ist die Landung in Zürich vorgesehen. Der Airbus A320 wird am folgenden Morgen wieder für einen Abflug um 07.10 von Zürich nach Amsterdam benötigt. Würde die Nachtflugsperre in Zürich bereits um 22 Uhr beginnen, müsste auf diese wichtige Rotation verzichtet werden, der Airbus A320 würde ungenutzt am Boden bleiben.

Verkürzte Betriebszeiten bedeuten längere Standzeiten für Flugzeuge und somit hohe Kosten. Damit die milliardenteure Flugzeugflotte wirtschaftlich eingesetzt werden kann, ist für die Europaflotte eine Betriebszeit von 10-11 Stunden erforderlich. Mit einer auf neun Stunden verlängerten Nachtsperre würde sich für die SWISS die durchschnittliche Betriebszeit der Flotte um fast einen Drittel vermindern, da zahlreiche Rotationen nicht mehr möglich wären und Standzeiten am Boden (in Zürich oder auf ausländischen Flughäfen) anfallen würden. Weil kein Heimatflughafen einer anderen europäischen Airline derart massive Beschränkungen der Betriebszeiten kennt, würde die

SWISS gegenüber Mitbewerbern hoffnungslos zurück geworfen.

Erreichbarkeit als Standortvorteil sichern

Wenn bei Zürchern und den ebenfalls stark vom Flughafen profitierenden Nachbarkantonen der einzige gemeinsame Nenner darin besteht, den Flughafen für alle Zukunft massiv zurück zu binden, wird es der Schweiz bald gelingen, sich einer ihrer wichtigsten Wettbewerbsvorteile sanft zu entledigen. Es geht beim Kampf um wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen am Flughafen Zürich nicht um Gewinnmaximierungen oder Wachstumsstreben von Flughafen und Swiss, sondern um den Erhalt einer

für den Standort Zürich und die Schweiz unverzichtbaren Verkehrsinfrastruktur. Wichtige Wirtschaftszentren in Europa und in Übersee bauen ihre verkehrsmässige Erschliessung laufend aus, weil sie die gute Erreichbarkeit als zentralen Standortvorteil längst erkannt haben. In der stark vom Ausenhandel abhängigen Schweiz hingegen müssen wir uns erst einmal darum bemühen, diese Erreichbarkeit wenigstens auf dem heutigen Stand zu sichern. Das ist ein ebenso bescheidenes wie ungemein schwierig zu erreichendes Ziel.