

Zahlen gegen die Plafonierungs-Initiative

Studie zur wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens

Eine Studie des Büros Infras zeigt, dass dank dem Flughafen bis im Jahr 2020 rund 50 000 neue Arbeitsplätze entstehen - vorausgesetzt, es wird immer mehr geflogen und die Stimmberechtigten sagen Nein zu einem Plafond von 250 000 Flugbewegungen.

kg. Untersuchungen über die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich gibt es viele. Wie Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer am Donnerstag vor den Medien ausführte, widerspiegeln sie aber nur den Istzustand oder gar die Vergangenheit. Die Studie, die sie beim Büro Infras in Auftrag gegeben hatte und die sie gestern vorstellte, zeige erstmals anhand verschiedener Szenarien, welche volkswirtschaftliche Bedeutung der Flughafen in Zukunft haben werde.

Im Jahr 2020 an der Kapazitätsgrenze

Das Büro Infras hat fünf Szenarien durchgerechnet: eines ohne Plafonierung der Flugbewegungen und ohne dass Zürich seine Funktion als Hub verliert; je eines mit Zürich als Hub, aber mit einem Plafond bei 250 000 und bei 320 000 Bewegungen; eines, bei dem Zürich kein Hub mehr wäre; schliesslich eines mit Zürich ohne Hubfunktion und mit einem Plafond bei 250 000 Bewegungen. Einen solchen Plafond verlangt die Volksinitiative «für eine realistische Flughafenpolitik», die letztes Jahr eingereicht wurde. Grüne und SP forderten im Kantonsrat eine Begrenzung bei 320 000 Bewegungen, für die sich auch der neue Finanzdirektor Hans Hollenstein (cvp.) im Wahlkampf stark gemacht hatte.

Bei allen Szenarien sind die Verfasser der Studie von einem jährlichen Wachstum der Flugbewegungen von 2,5 Prozent ausgegangen. Es handle sich um eine sehr vorsichtige Annahme, sagte Markus Maibach vom Büro Infras. Würde auf jegliche Beschränkung verzichtet, käme der Flughafen im Jahr 2020 an seine Kapazitätsgrenze von 350 000 Flugbewegungen. Die Wertschöpfung würde dann 19,9 Milliarden Franken betragen, 6,8 Milliarden mehr als heute. In diesen Zahlen ist der Lohn eines Flughafenmitarbeiters ebenso enthalten wie die Steigerung der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Zürich, die dadurch zustande kommt, dass dieser besser erreichbar ist. Die Zahl der vom Flughafen abhängigen Arbeitsplätze stiege von 97 000 auf 148 000.

Bei allen anderen Szenarien wäre die Wertschöpfung deutlich geringer. Mit einem Plafond von 250 000 Bewegungen wäre sie um 30 Prozent tiefer und um 38 Prozent, wenn Zürich dazu noch seine Funktion als Hub verlöre. Selbst bei einer Begrenzung von 320 000 Bewegungen wäre die Wertschöpfung noch um 11 Prozent kleiner, was, in Arbeitsplätzen ausgedrückt, bedeutet: Statt 50 000 würden nur 34 000 neue geschaffen. Die Verfasser der Studie haben auch zu berechnen versucht, welches die Auswirkungen auf die gesamte Volkswirtschaft wären. Allerdings sind diese Zahlen mit grösserer Unsicherheit behaftet, weil zum Beispiel schwierig vorherzusagen ist, ob andere Wirtschaftszweige die Verluste am Flughafen kompensieren könnten, indem sie neue Arbeitsplätze schaffen. Auch diese Zahlen zeigen deutliche Einbussen bei der Wertschöpfung.

Fuhrer hält Ausbau für undenkbar

Als sehr gering beziffert die Studie dagegen den positiven Effekt eines Plafonds auf die Umweltkosten. Dabei geht es zum Beispiel um Wertverluste bei Immobilien oder um die Kosten

von Gesundheitsschäden, die durch Lärm und Luftverschmutzung entstehen. Bei Plafonds von 250 000 beziehungsweise 320 000 Bewegungen betrügen die Einsparungen nur gerade 31 und 10 Millionen Franken jährlich. Allerdings räumen die Verfasser ein, dass die Bewertung solcher Effekte «mit grossen Unsicherheiten» verbunden sei.

Fuhrer bezeichnete die Studie als wichtige Grundlage für die Flughafenpolitik. Es gehe beim Hinweis auf die Arbeitsplatzzahlen nicht darum, Ängste zu schüren: «Der Regierungsrat muss der Bevölkerung zeigen, welche Konsequenzen ihr Entscheid hat.» Fuhrer versuchte auch Bedenken zu zerstreuen, mit der Studie wolle sie Argumente für einen Ausbau des Flughafens liefern. Aus politischer Sicht sei heute an einen Ausbau nicht zu denken, betonte sie.