

An die Dialogpartner

Zürich, 21. Mai 2004/ G

Flughafendebatte

Sehr geehrte Damen und Herren

Selten habe ich in den letzten Jahren so viele Zuschriften zu einer Stellungnahme erhalten wie auf mein Interview im Sihltaler und in der Zürichsee-Zeitung. Ich danke Ihnen, dass Sie sich die Mühe machen, mit Lob, Tadel und kritischen Fragen in die Flughafendebatte einzugreifen. Das besagte Interview habe ich in meiner Eigenschaft als Präsident der Standortförderung Zimmerberg-Sihltal geführt. Die von mir vertretene Position ist aber identisch mit der Politik, die ich als Präsident des Kantonalen Gewerbeverbandes Zürich vertrete. Die Kernpunkte finden Sie in der beiliegenden, von den bürgerlichen Parteien und Wirtschaftsorganisationen gemeinsam erarbeiteten und durch die zuständigen Gremien beschlossenen Flughafenresolution, die auch in den Medien publiziert wurde.

Direktverbindungen als kritischer Erfolgsfaktor

Der Wirtschaftsstandort Zürich ist stark exportorientiert. Jeder zweite Franken wird in der Exportwirtschaft, zu der zu einem ansehnlichen Teil auch der Finanzplatz und der Tourismus zählen, erwirtschaftet. In den letzten fünfzig Jahren konnte sich die Wirtschaft auf die Destinationspolitik der ehemaligen Swissair abstützen. Das eröffnete Märkte und Beziehungen in über 150 Destinationen in der ganzen Welt, die direkt und ohne Umsteigen erreicht werden konnten. Diese hohe Erreichbarkeit des Zürcher Standortes und die vorzüglichen Verbindungen in alle Welt bildeten einer der Schlüsselfaktoren, die zur bisherigen Wirtschaftsentwicklung und damit zum erreichten Wohlstand beigetragen haben. Mit dem Niedergang der Swissair und aufgrund des notwendigen Abbaus bei der Swiss sind bereits rund die Hälfte der für die Wirtschaft relevanten Direktverbindungen verloren gegangen. Das macht vor allem den exportorientierten KMU im Wirtschaftsraum Zürich zu schaffen. Diese können nicht wie die internationalen Konzerne einfach auf einen anderen Standort ausweichen oder von einem anderen Standort aus die geknüpften Geschäftsbeziehungen erhalten und weiter ausbauen. Die Verbindungen über andere Umsteigeflughäfen wie Frankfurt, München, Mailand oder Amsterdam sind mit erheblichen zusätzlichen Zeitaufwand verbunden, das kostet Zeit und Geld und schränkt die Flexibilität und Wettbewerbsfähigkeit unserer Betriebe gegenüber der Konkurrenz an diesen Standorten stark ein. Jüngst hat die Swiss ihre Direktverbindung nach Peking gestrichen, weil der Flug nicht wirtschaftlich betrieben werden kann. Das ist be-

dauerlich, beurteilen doch die Wirtschaftsexperten gerade diese Destination für unsere Exportwirtschaft als besonders wichtig. Auch hier bekommen wir Wettbewerbsnachteile wirtschaftlich zu spüren.

Direktverbindungen sind der Schlüssel für standortgebundene international ausgerichtete Betriebe. Das gilt aber auch für die Finanzdienstleistungen und für den Tourismus. Die Finanzmärkte von London oder Luxemburg oder Wien, die ebenfalls das Bankkundengeheimnis kennen, sind je nach Destination direkt und bequem erreichbar. Es besteht wenig Grund, für diese Kundschaft, sich mit Stunden von Wartezeiten nach Zürich zu orientieren. Mit Blick auf München sind die Tiroler Alpen schnell und bequem erreichbar. Weshalb sollen die Asiaten oder die Amerikaner beispielsweise noch weitere drei Stunden auf die Verbindung nach Zürich warten um das Engadin oder das Berner Oberland zu erreichen. Weshalb gewinnt München doppelt so viele Unternehmen und Arbeitsplätze zur Ansiedlung wie Stuttgart, welches doch in Deutschland – zumindest heute noch – wirtschaftlich an der Spitze liegt? Weil München mit dem massiven Flughafenausbau zusammen mit der Lufthansa die notwendigen Direktverbindungen garantiert.

Die internationalen Konzerne haben sich für den Standort Zürich entschieden, weil er neben vielen anderen Faktoren auch über eine vorzügliche Erreichbarkeit verfügt. Die Zusammenkunft des Managements aus allen Herren Ländern war effizient und kostengünstig. Wenn aber künftig mehr als die Hälfte der Sitzungsteilnehmer einen oder sogar zwei Tage zusätzlich für die Reisezeit einsetzen müssen, verliert der Standort Zürich an Attraktivität. München und Amsterdam setzen auf diese Schwäche Zürichs und umwerben bereits heute bedeutende internationale Firmen, die sich für einen Standort in der Schweiz entschieden haben.

Verzicht auf Hub ist Verzicht auf Konkurrenzfähigkeit

Über die Zahl der Direktdestinationen entscheidet der Netzwerkbetreiber eines Flughafens. In Zürich ist das die Swiss. Direktdestinationen können nur wirtschaftlich betrieben werden, wenn die Flugzeuge entsprechend ausgelastet werden können. Weil der Schweizer Markt für viele Destinationen allein zu klein ist, benötigt die Swiss eine bestimmte Zahl von Umsteigepassagiere, damit ihre Flugzeuge gefüllt werden können. Diese Umsteigeorganisation führt zum Hub. Er ist weder «mega» noch ist er Selbstzweck. Vielmehr ist der Hub eine Methode, die für die Unternehmen, für den Finanzplatz und für den Tourismus wichtigen Direktverbindungen aufrecht zu erhalten und wirtschaftlich zu betreiben. Zur Zeit liegen die Flugbewegungen bei rund 260'000. Die Umsteigepassagiere sind auf den Stand vor zwanzig Jahren zurückgefallen. Und die Schweiz hat eine stattliche Zahl von Direktverbindungen eingebüsst. Wenn man nun die Flugbewegungen nochmals reduzieren will, hat das auf die Erreichbarkeit und die Standortqualität des Wirtschaftsstandortes Zürich fatale Auswirkungen.

Gefährliche Abwärtsspirale

Aufgrund dieser Lagebeurteilung ist eine weitere Einschränkung der Wirtschaftsmotors Flughafen gefährlich und kontraproduktiv. Der Rückgang des Flugbetriebes in den letzten Jahren hat bereits zu einer Rekordarbeitslosigkeit in der Flughafenregion geführt. Die Beschränkung des Flughafens Zürich führt mittelfristig zu einem weiteren Abbau oder eine Verlagerung von

Arbeitsplätzen und Firmensitzen ins Ausland. Die Nachfrage nach Wohnraum, nach Konsumgütern und nach Dienstleistungen des Gewerbes und der KMU geht in der Folge zurück. Damit kommen aber nicht nur das generelle Wohlstandsniveau ins Wanken. Die Immobilienpreise sinken und die Steuern steigen, weil weniger Steuerzahler die laufenden Kosten bezahlen müssen.

Wir sind alle Teil der Wirtschaft

Die Wirtschaft sind nicht die Verbände. Die Wirtschaft sind die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer und die Unternehmerinnen und Unternehmer in diesem Kanton, die gleichzeitig Stimmbürgerinnen und Stimmbürger sind. Der Kantonale Gewerbeverband ist bestrebt, die gemeinsamen Interessen über die Partikularinteressen von einzelnen Regionen oder Interessengruppen zu stellen. Es liegt in der Kompetenz des Souveräns, die Rahmenbedingungen zu verändern. Das System des Flughafens ist aber derart mit unserer Wirtschaft und mit unserem Einkommen – jetzt und in der Zukunft – verknüpft, dass es keine Hauruck-Massnahmen und keine einfachen Rezepte verträgt. Das emotionale Spiel mit dem Feuer ist nicht Sache unseres Verbandes.

Gemeinsam sachgerechte Lösungen suchen

Die jüngst lancierte Volksinitiative, welche den Flughafen weiter einschränken will, hat nicht nur wirtschaftliche Konsequenzen, vielmehr dürfte die generelle Lärmverteilung für alle Regionen als gemeinsamer Nenner zementiert werden. Nach Meinung des Kantonalen Gewerbeverbandes ist eine solche Politik weder sachgerecht noch sinnvoll. Jedenfalls ist es bis heute noch niemanden in den Sinn gekommen, für alle Gemeinden Bahnanschlüsse, Autobahnausfahrten und gerechte Lärmverteilungsmassnahmen im Strassenverkehr anstelle von Umfahrungsstrassen und Wohnstrassen zu fordern. Wussten Sie, dass täglich über 20'000 Autos durch Adliswil und Langnau fahren müssen, wussten Sie, dass im Glattal, im Bezirk Horgen und im Limmattal fasst alle paar Minuten, und bereits ab 5 Uhr in der Früh tonnenschwere Züge entlang von Wohnquartieren vorbeipreschen? Wir sollten den Weg der besonnenen und konstruktiven Gesprächen zusammen weitergehen.

Mit freundlichen Grüssen



Robert E. Gubler

Präsident
Kantonaler Gewerbeverband Zürich