

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 38/2010

Sitzung vom 14. April 2010

537. Anfrage (1000 zusätzliche Flugbewegungen während des Weltwirtschaftsforums [WEF])

Kantonsrat Marcel Burlet, Regensdorf, und Kantonsrätin Priska Seiler Graf, Kloten, haben am 8. Februar 2010 folgende Anfrage eingereicht:

Während des Weltwirtschaftsforums (WEF), welches vom 27. bis 31. Januar 2010 in Davos stattfand, wurde am Flughafen Zürich mit über 1000 zusätzlichen Flugbewegungen gerechnet. Darin eingeschlossen sind zahlreiche Helikopterflüge. Dies konnte einer Pressemitteilung der Flughafen Zürich AG entnommen werden.

Der Kanton Zürich hat sich in verschiedenen Szenarien und Berichten verpflichtet, dass der Energieverbrauch vermindert und Ressourcen geschont werden. Das diesjährige Weltwirtschaftsforum bedeutet hingegen einen Rückschlag für diese Bemühungen. Denn viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer reisen mit schlecht ausgelasteten Privatflugzeugen nach Zürich und dann weiter per Hubschrauber nach Davos, was während der fünf Tage zu insgesamt rund 1000 zusätzlichen Flugbewegungen führte. Für die WEF-Flugzeuge standen am Flughafen Zürich 62 Standplätze zur Verfügung. Infolge der grossen Zahl angemeldeter Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden auch dieses Jahr einzelnen WEF-Flugzeugen aus Platzgründen lediglich eine maximal dreistündige Aufenthaltsdauer zur Verfügung gestellt. Anschliessend mussten die Flugzeuge den Flughafen Zürich ohne Passagiere verlassen und dann neu wieder leer anfliegen. Das ist ökologischer Unsinn. Auf welche Flughäfen die Flugzeuge zum Parkieren auswichen, ist unbekannt. Die meisten zusätzlichen Lärmimmissionen wurden hauptsächlich durch die Helikopterflüge von Zürich nach Davos verursacht. Offenbar gilt beim WEF die Devise, dass das Volk gefälligst Energie zu sparen habe, die Wirtschaftsführer sich hingegen einen Deut darum scheren.

In diesem Zusammenhang ersuchen wir den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie viele zusätzliche Flugbewegungen hat das WEF ausgelöst, aufgeschlüsselt auf Flugbewegungen nach Kloten und Helikopterflüge von Kloten nach Davos?
2. Wie viele der Flächenflugzeug- und Helikopter-Flugbewegungen haben in der Zeit von 22.00–07.00 Uhr stattgefunden?

3. Haben die Organisatoren des WEF selbst oder einzelne Teilnehmerinnen und Teilnehmer diese massiven Mehrbelastungen im Flugverkehr «myclimate-co2» kompensiert?

4. Wie stellt sich der Regierungsrat zu diesen zusätzlichen massiven Umweltbelastungen, die sich durch das WEF ergeben haben? Sieht er Handlungsbedarf für nächste WEF-Veranstaltungen?

5. Welchen wirtschaftlichen Nutzen haben die 1000 zusätzlichen Bewegungen der Region Zürich gebracht?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Marcel Burlet Regensdorf, und Priska Seiler Graf, Kloten, wird wie folgt beantwortet:

Im Rahmen der Aufsichtstätigkeit nach § 3 Abs. 1 des Flughafen-gesetzes vom 12. Juli 1999 (LS 748.1) begleitet die Volkswirtschafts-direktion (Amt für Verkehr) das Weltwirtschaftsforum (WEF) mit Blick auf den dadurch verursachten Flugverkehr von und nach Zürich intensiv. Es ist jedoch daran zu erinnern, dass die Flughafen Zürich AG (FZAG) als Inhaberin der ihr vom Bund erteilten Betriebskonzession verpflichtet ist, den Flughafen unter Vorbehalt der im Betriebsreglement festgelegten Einschränkungen für alle Luftfahrzeuge im nationalen und internationalen Verkehr zur Verfügung zu stellen (Art. 36a Abs. 2, Luftfahrtgesetz vom 21. Dezember 1948 [LFG, SR 748.0]). Die FZAG hätte deshalb kein Recht, Flüge bzw. Passagiere, die das WEF besuchen, vom Flughafen Zürich fernzuhalten. Dies auch dann nicht, wenn sie «mit schlecht ausgelasteten Privatjets» anreisen (Zitat aus der Begründung zur vorliegenden Anfrage). Die Anzahl der vom WEF verursachten Flüge bewegte sich dieses Jahr im Rahmen des Vorjahres. Die während des WEF eingetroffenen Lärmklagen wurden von der FZAG ausgewertet. Dabei wurden weder eine unüblich grosse Anzahl von Anfragen aus der Bevölkerung noch Überschreitungen von Lärmgrenzwerten festgestellt. Das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) stellte den Flugplatz Dübendorf wiederum zwischen 7.00 und 19.00 Uhr als Überlauf-«Parkplatz» für den Flughafen Zürich zur Verfügung, wobei festgelegt wurde, dass höchstens 15 Flugzeuge gleichzeitig abgestellt werden dürfen. Diese Kapazität wurde indessen nie ausgeschöpft.

Zu Frage 1:

Die Frage nach den zusätzlichen, durch das WEF verursachten Flugbewegungen lässt sich nicht genau beantworten, da der Grund des Fluges, nämlich die Teilnahme der mitgeführten Passagiere am WEF, nicht deklariert wird. Die FZAG geht davon aus, dass rund 820 Flugbewegungen auf das Konto des WEF gehen. Davon entfielen 90 Flugbewegungen auf Helikopterflüge von/nach Davos und 730 Flugbewegungen auf Bewegungen von Flächenflugzeugen.

Zu Frage 2:

Während des WEF haben zwischen 22.00 und 7.00 Uhr 39 WEF-bedingte Flugbewegungen mit Flächenflugzeugen stattgefunden, jedoch keine mit Helikoptern.

Zu Frage 3:

Das WEF unternimmt grosse Anstrengungen im Bereich Klimaschutz zur Senkung des CO₂-Ausstosses. Das WEF ist Partnerorganisation von «myclimate», einer Schweizer Stiftung, die sich u. a. um Lösungen zur Kompensation von CO₂-Emissionen bemüht. Im Rahmen der Davoser Klima-Allianz trägt das WEF zur Sensibilisierung im Bereich der CO₂-Emissionen bei und bietet den Teilnehmenden die Möglichkeit, die durch ihre Reise verursachten CO₂-Emissionen zu kompensieren. Gemäss Angaben der Organisatoren des WEF stammen rund 90% der CO₂-Emissionen von den Flugreisen der Teilnehmenden (davon rund 95% von Linienflügen). Von allen Flügen wurden im Durchschnitt der vergangenen Jahre etwa 60% der Flüge CO₂-kompensiert.

Zu Frage 4:

Es ist stark übertrieben, die vom WEF ausgelösten Flugbewegungen als zusätzliche massive Umweltbelastung zu bezeichnen. Sensitivitätsanalysen der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt, Dübendorf, zum Einfluss der zusätzlichen 553 Flüge während der Fussball-Europameisterschaft 2008 (EURO 08) auf den Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) haben gezeigt, dass dieser Sportanlass zu 217 zusätzlich stark belästigten Personen geführt hat; dies entsprach einem Anteil von 0,4% aller der im Jahr 2008 vom Fluglärm stark belästigten Personen (siehe Bericht «Der Zürcher Fluglärm-Index [ZFI] im Jahr 2008», S. 21, Ziff. 5.3). Während des WEF waren, wie erwähnt, rund 820 zusätzliche Flugbewegungen zu verzeichnen, die zu vergleichbaren Tages- bzw. Nachtzeiten stattfanden. Deshalb und weil die Zusatzflüge während des WEF mit in aller Regel lärmgünstigen Flugzeugtypen (Businessjets) durchgeführt wurden, kann davon ausgegangen werden, dass sich die zusätzliche Anzahl Lärmbelästigter während des WEF in ähnlichem, wenn nicht

sogar geringerem Masse gehalten hat wie seinerzeit während der EURO 08. Ein Handlungsbedarf mit Blick auf künftige WEF ist demnach nicht gegeben.

Zu Frage 5:

Weder beim WEF in Genf noch bei Zürich Tourismus liegen erhärtete Angaben bezüglich Übernachtungen, Zulieferer, Auftragnehmer usw. im und aus dem Kanton Zürich vor, die dem WEF zugeordnet werden könnten. Die Frage nach dem wirtschaftlichen Nutzen des Anlasses kann deshalb nur mithilfe eines ökonomischen Modells grob geschätzt beantwortet werden.

Als Grundlage für die Nutzenschätzung des WEF werden die Arbeiten von Thomas Bieger, Institut für öffentliche Dienstleistungen und Tourismus, Universität St. Gallen, herangezogen (insbesondere der Aufsatz: How to measure the economic impacts of megaevents – the example of the World Economic Forum in Davos, 43th Congress of the European Regional Science Association, Jyväskylä 27th–30st, August 2003). Diese erfassen die direkten und indirekten wirtschaftlichen Effekte des WEF und soweit möglich werden diese auch quantifiziert. Dabei werden sowohl die direkten Ausgaben (z. B. durch Teilnehmer, Organisatoren, Sicherheitsleute und Firmenpartner) als auch vermutete Effekte wie z. B. die Werbewerte der Presseberichte über die Veranstaltung berücksichtigt. Die Werte beziehen sich auf das Jahr 2001. Dies erweist sich ökonomisch als sinnvoll, weil 2002 das WEF in New York stattfand, so dass auch die tatsächliche Differenz zwischen 2001 und 2002 ermittelt werden konnte.

Die Werte stellen sich wie folgt dar (in Fr.):

	Schweiz	davon Graubünden	davon Davos
Direkte Umsätze	26,3 Mio.	16,7 Mio.	15,7 Mio.
Indirekte Umsätze	15,5 Mio.	7,5 Mio.	7 Mio.
Total Umsätze	41,8 Mio.	24,2 Mio.	22,7 Mio.

Von den Gesamtumsätzen fallen 24,2 Mio. Franken innerhalb des Kantons Graubünden an. Die in der restlichen Schweiz erzeugten Umsätze von 17,6 Mio. Franken werden räumlich vor allem den Kantonen Genf und Zürich zugeordnet. Eine weitere räumliche Präzisierung fehlt.

Branchenmässig profitiert vor allem die Verkehrsbranche, insbesondere der Luftverkehr, vom WEF. Grössere Umsätze werden auch im Bereich der unternehmensbezogenen Dienstleistungen, bei den Vorleistungskäufen der Hotellerie und Gastronomie und Personalkosten von Temporärangestellten hervorgerufen.

2001 wurden am WEF 2100 Besucherinnen und Besucher gezählt, 2010 waren es 2500. Infolge der steigenden Kaufkraft und des ständigen Wachstums des WEF dürften die Gesamtumsätze ausserhalb des Kantons Graubünden heute in der Grössenordnung von 18–20 Mio. Franken liegen. Die 2001 ermittelten 17,6 Mio. Franken entsprechen ungefähr der wirtschaftlichen Bedeutung des Ski-Weltcupfinals 2007 in Lenzerheide für diese Region oder einen Zehntel bis einen Fünftel der wirtschaftlichen Wirkung der EURO 08 im Kanton Zürich. Aus unmittelbarer finanzieller Sicht hat das WEF also für einige Wirtschaftszweige im Kanton Zürich zwar eine gewisse, wenn auch keine wesentliche wirtschaftliche Bedeutung. Dabei gilt es allerdings zu berücksichtigen, dass die Bedeutung des Anlasses nur beschränkt allein unter diesem Gesichtspunkt betrachtet werden darf. Weitere Aspekte wie Imagegewinn, Steigerung des Markenwertes durch Medienberichte usw. stehen in erster Linie für Graubünden, aber auch für Zürich mit seinen mannigfachen Wechselwirkungen zu diesem Kanton im Vordergrund.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi