

Medienmitteilung der Allianz N-O-W

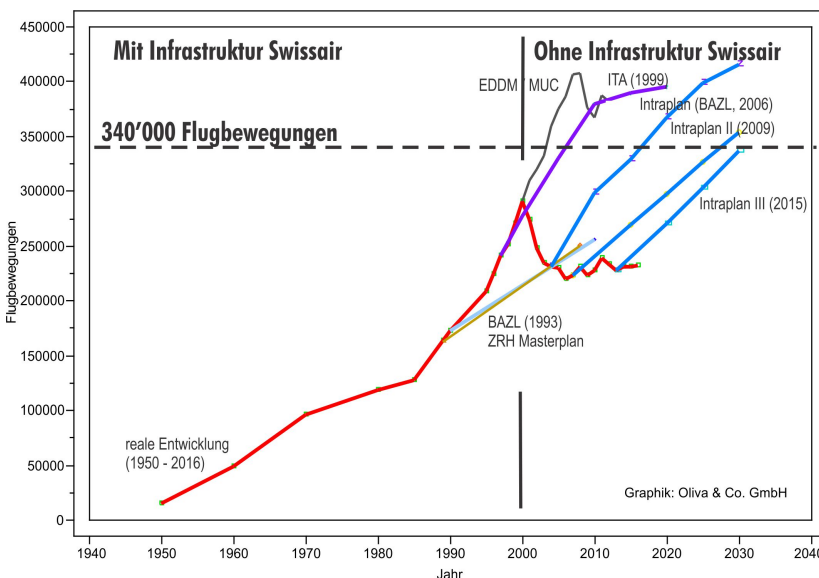
Winterthur / Bülach, 26. Januar 2017

Prognosen für Flughafen Zürich wurden unzureichend berechnet

Allianz N-O-W fordert neue Nachfrageprognose als Grundlage für SIL 2

Für den Sachplan Infrastruktur Luftverkehr, Objektblatt Flughafen Zürich (SIL 2), hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zum dritten Mal eine Nachfrageprognose zur Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030 durch das Büro Intraplan Consult GmbH, München, erstellen lassen. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für Infrastruktur- und Raumplanung am und um den Flughafen Zürich. Auffallend ist, dass alle drei Studien steile Wachstumskurven der Flugbewegungen prognostizieren, welche von der realen Entwicklung nicht annähernd erreicht wurden. Ein von der Allianz N-O-W in Auftrag gegebenes Gutachten zu diesen Prognosen stellt deren Aussagekraft in Abrede. Weil die Auswirkungen mit Blick auf die Infrastruktur- und Raumplanung von grosser Tragweite sind, fordert die Allianz N-O-W eine neue Nachfrageprognose mit adäquater Methodik als Grundlage für den SIL 2.

Bereits zum dritten Mal hat das Büro Intraplan im Jahr 2015 im Auftrag des BAZL eine Prognose für die Entwicklung der Passagierzahlen und der Flugbewegungen am Flughafen Zürich erstellt. Alle drei Nachfrageprognosen zeigen bei den Flugbewegungen ähnlich steile Aufwärtsskurven – und überzeichnen die reale Entwicklung per 2015 mit 42% (Studie 2006) und 16% Abweichung (Studie 2009) innert weniger Jahre. Auch die dritte Intraplan-Prognose aus dem Jahr 2015, welche die Grundlage für den SIL 2 bildet, liegt bereits wieder deutlich über den erreichten, tatsächlichen Flugbewegungen.



In der Grafik zeigt die rote Kurve die reale Entwicklung der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr am Flughafen Zürich 1950 bis 2015.

Farbig eingefügt sind die bisherigen, offiziellen Nachfragesstudien. Auffällig ist die Parallelität der drei Prognosen der Intraplan Consult GmbH.

Die Anzahl der Flugbewegungen am Flughafen München war im Jahr 2000 gleich hoch wie in Zürich (graue Kurve). Im Vergleich der Wachstumskurven manifestiert sich der Effekt des Verlusts einer autonomen Heimfluggesellschaft in Zürich nach dem Grounding der Swissair.

Mit Blick auf die reale Entwicklung muss die Aussagekraft der Intraplan-Prognosen als Grundlage für Planungsinstrumente, welche die Gemeinden, die Bevölkerung und den Flughafen weitreichend beeinflussen, in Frage gestellt werden.

Gutachten zu den Intraplan-Prognosen zeigen methodische Defizite auf

Weil die Entwicklung der Flugbewegungen in allen drei Intraplan-Prognosen signifikant überschätzt wird, beauftragte die Allianz N-O-W das Büro Oliva & C, Zürich-Oerlikon, ein Gutachten über Qualität und Methodik der Intraplan-Studie 2015 zu erstellen. Die wichtigsten Resultate:

- *Die Vorhersagen basieren auf falschen Annahmen*
Die grosse Differenz zwischen den Prognosewerten und der realen Entwicklung der Flugbewegungen am Flughafen Zürich ist bereits in unzuweckmässigen Prognoseannahmen von Intraplan begründet.
- *Die Intraplan-Methodik ist unter wissenschaftlichen Aspekten unzureichend*
Eine realistische Nachfrageprognose ist mit der von Intraplan gewählten Methodik nicht zu erwarten. Die Methodik ist in der Theorie nicht wissenschaftlich nachvollziehbar und die Resultate wurden von der Realität bereits zwei Mal signifikant widerlegt.
- *Die Intraplan-Prognose blendet den Markt aus*
Die Luftfahrt ist ein komplexes System. Um dieses abzubilden, braucht es ein Marktmodell. Intraplan nimmt als Grundlage für die Berechnungen lediglich vorhandene Passagierströme von und nach dem Flughafen Zürich aus dem Jahr 2013 und rechnet diese linear und ohne systematische Antizipation von ökonomischen, politischen oder umweltbezogenen Triebkräften und Gegenkräften auf die Jahre 2020 und 2030 hoch. Für realistische Prognosen ist dieses Vorgehen ungeeignet.

Bereits 2014 hat die Technische Universität Chemnitz in einer Studie festgestellt, dass Intraplans Prognosen der Bewegungszahlen weit weg von der Realität liegen. Intraplan sei nicht in der Lage, mit ihren Modellen Strategiewechsel der Luftfahrtgesellschaften wie beispielsweise Flottenerneuerungen, Neupositionierungen am Markt oder gar ein Grounding abzubilden.

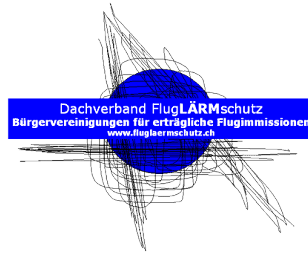
Allianz N-O-W fordert eine neue, wissenschaftlich haltbare Prognose

Die Gutachten bestätigen die Zweifel an der Prognose der Flugbewegungen am Flughafen Zürich. Da diese der Luftfahrtplanung des Bundes, dem SIL 2, zugrunde gelegt wird, hat sie beträchtliche Auswirkungen auf die Entwicklung von Infrastruktur und Raumplanung am und um den Flughafen Zürich. Die Allianz N-O-W ist sich bewusst, dass die Entwicklung der Flugbewegungen nicht einfach vorauszusagen ist und jede Prognose Abweichungen von der Realität aufweisen kann. Gerade im Wissen darum fordert die Allianz N-O-W den Bund auf, die Intraplan Studie 2015 zu überprüfen und eine Prognose durch ein anderes Büro mit adäquater Methodik erstellen zu lassen.



AGL-Gemeinden Flughafen Zürich

IG West



Allianz N-O-W

Die Allianz N-O-W ist ein Zusammenschluss der Fluglärmorganisationen im Norden, Osten und Westen des Flughafens Zürich. Die Behördenorganisationen IG Nord, Region Ost und IG West vertreten 135 Gemeinden und über 670'000 Einwohnerinnen und Einwohner.

Das Gutachten Oliva, die Untersuchung der TU Chemnitz und die Nachfrageprognose der Intraplan können Sie auf folgenden Websites herunterladen:

www.region-ost.ch

www.ignord.ch

Beilagen:

- Gutachterliche Stellungnahme Oliva & Co. GmbH zu «Die Nachfrageprognose – Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030 von INTRAPLAN Consult GmbH für den Flughafen Zürich (2015)»
- Technische Universität Chemnitz: «Fehlprognosen im Luftverkehr. Untersuchung zur Qualität von Luftverkehrsprognosen am Beispiel der Intraplan Consult GmbH»
- Bericht Intraplan Consult GmbH: «Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030. Nachfrageprognose»