

ÖKOSYSTEM SCHWEIZER LUFTFAHRT

BLINDFLUG NACH 2030

VON DANIEL KESSLER, TZVETAN NAYDENOV, MICHAEL SAVOLAINEN UND MARTIN NAVILLE

Eine Zusammenfassung der Studie: The Swiss Aviation Ecosystem – Flying blind after 2030

Die Studie «The Swiss Aviation Ecosystem – Flying blind after 2030» setzt sich mit der Wichtigkeit der Luftfahrt für die Schweiz auseinander. Während die aktuelle Diskussion in diesem Bereich vor allem emotional und – im Hinblick auf einzelne Flughäfen – entlang politischer Linien geführt wird, schlägt diese Studie eine neue Richtung ein. In einem holistischen Ansatz untersucht sie das Ökosystem Luftfahrt in seiner Mehrdimensionalität. Nicht nur wirtschaftliche Erfolge bauen wesentlich darauf auf – auch die hohe Qualität in Wissenschaft, Kultur, in diplomatischen Beziehungen oder in der Politik hängt grundsätzlich mit der hohen Konnektivität zusammen, die Schweizer Flughäfen bieten. Angesichts laufender Entwicklungen ist jedoch dieses, in seiner Selbstverständlichkeit meist unterschätzte, Fundament der Schweiz mittelfristig stark gefährdet.

Indem die Studie konkrete Vorschläge formuliert und dringende Empfehlungen abgibt, liefert sie einen konstruktiven Beitrag zur Wahrung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt und damit der Schweiz. Flughäfen garantieren den Anschluss an die Welt – und können in ihrer Relevanz deshalb kaum überschätzt werden.

Die komplette Studie in englischer Sprache kann unter www.bcg.ch abgerufen werden.

Nachfolgend wird diese Studie entlang ihrer wichtigsten Punkte zusammengefasst.

Dank leistungsfähiger Flughäfen ist die Schweiz international stark vernetzt – doch stösst dieses System bereits heute an seine Grenzen

ÜBERDURCHSCHNITTlich VERBUNDEN

Einwohner der Schweiz reisen durchschnittlich 3,1 mal im Jahr – doppelt so oft wie jene Deutschlands und dreimal so oft wie jene Frankreichs. Nach Norwegen weist die Schweiz darüber hinaus die zweithöchste Pro-Kopf-Konnektivität Europas auf. In keinem anderen Land der Welt sind mehr Internationale Organisationen eingetragen. 53 Prozent des BIP entsteht durch Exportgeschäfte und über 10 000 multinationale Unternehmen sind hierzulande niedergelassen.

MUSTERGÜLTIGE FLUGHÄFEN ERMÖGLICHEN DIESE KONNEKTIVITÄT

Mit fast 200 Verbindungen (davon sind 57 interkontinentale) stellt Zürich das Schweizer Luftfahrt-Drehkreuz (Hub). Unter Reisenden und in internationalen Rankings geniesst der Heimatflughafen der SWISS einen exzellenten Ruf (13-facher World Travel Award und Platz zwei im europäischen Skytrax-Ranking). Basel und Genf ihrerseits verfügen dank der starken Präsenz von Billigfluggesellschaften über ein leistungsfähiges Netz an Punkt-zu-Punkt-Verbindungen in Europa.

HISTORISCH GEWACHSENE LEISTUNGSFÄHIGKEIT IN GEFAHR

Die geografische Lage, aber auch das bis anhin gut funktionierende Zusammenspiel von Fluggesellschaften, Staat und Flughäfen ermöglichte es letzteren, sich entsprechend erfolgreich zu entwickeln.

Die staatliche Förderung der Luftfahrt ist jedoch im Vergleich zu anderen kritischen Infrastrukturen der Schweiz (und im Vergleich zum Ausland) sehr bescheiden. Eine Strategie auf nationaler Ebene blieb bisher aus. Angesichts der Kapazitätsgrenzen, welche die Flughäfen bereits heute erreichen, täte deshalb indes gerade eine solche Strategie dringend Not. Erfolgreiche Beispiele aus dem Ausland zeigen, dass dies gelingen kann.

Flughäfen schöpfen grossen volkswirtschaftlichen Wert und machen die Schweiz zum attraktiven Standort

DAS ÖKOsystem LUFTFAHRT HAT EINE NICHT ZU UNTERSCHÄTZENDE BEDEUTUNG FÜR DIE SCHWEIZ

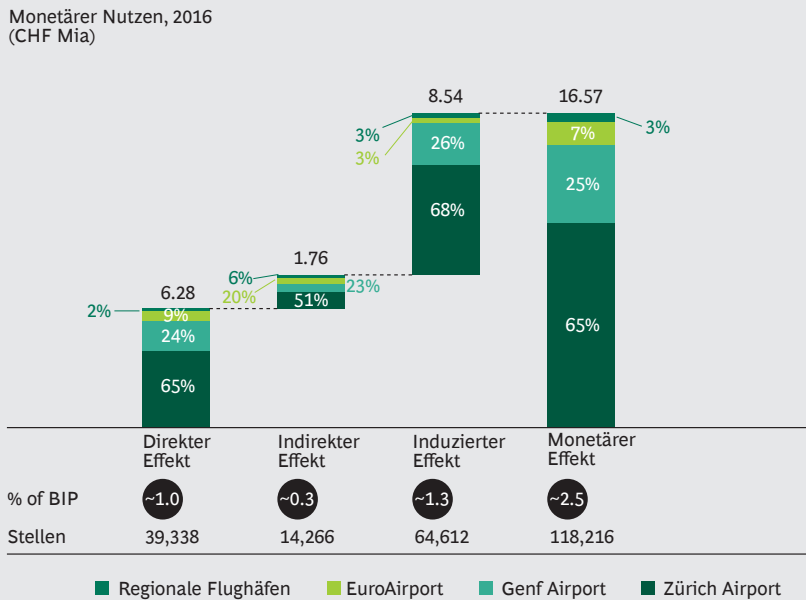
Die Relevanz Schweizer Flughäfen ergibt sich aus der Kombination des messbaren, monetären Beitrages dieser an die Wertschöpfung einerseits und dem nicht-greifbaren Beitrag der Flughäfen an die Standortattraktivität der Schweiz andererseits – für Unternehmen, Internationale Organisationen, kulturelle Anlässe oder Wissenschaften.

Der monetäre Beitrag der Flughäfen an das BIP betrug 2016 CHF 16.6 Mia., respektive 2,5 Prozent und lässt sich wie folgt unterteilen (s. auch Abb. 1):

- CHF 6.3 Mia. entstanden durch **direkte Effekte**, wie Einnahmen der an den Flughäfen operierenden Firmen
- CHF 1.8 Mia. entstanden durch **indirekte Effekte**, wie Einnahmen der Zulieferer der Flughäfen und Fluggesellschaften
- CHF 8.5 Mia. entstanden durch **induzierte Effekte** – als Multiplikator der durch die direkten und indirekten Effekte erzeugten Ausgaben

Die Schweizer Flughäfen schaffen insgesamt fast 120 000 Arbeitsstellen.

ABBILDUNG 1 | Volkswirtschaftlicher Nutzen der Luftfahrt für die Schweiz



Quellen: INFRAS/BAK Basel, Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafen Zürich/Basel/Genf, 2017/2018; BAZL, Volkswirtschaftliche Bedeutung der Zivilluftfahrt in der Schweiz, 2011.
Notiz: Unterschiede in den Summen aufgrund von Rundungen möglich. Als Vergleich: Der Bankensektor trägt (direkt und indirekt) mit ca. 12.9% zum Schweizer BIP bei.

Der **katalytische Effekt** – der Zuwachs der Standortattraktivität durch die Flughäfen – lässt sich hingegen nicht direkt quantifizieren. Als unbestritten gilt, dass die internationale Anbindung durch Flugzeuge für individuelle Entscheide in allen Sphären eine gewichtige Rolle spielt, sei es in Kultur, Wirtschaft oder Wissenschaft. Oftmals wird die gute Luftverkehrsanbindung, ähnlich wie bei Autobahnen, als Selbstverständlichkeit angesehen.

Indes spielt der rasche Zugang zu effektiver Luftfracht beispielsweise für die globalen Lieferketten von Pharmaunternehmen eine entscheidende Rolle bei der Standortwahl: Die Produktion hochwertiger, temperatursensitiver Medikamente in der Schweiz gelingt nur, solange der nächste, interkontinentale Flieger innert weniger Stunden erreicht werden kann.

Die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz steht akut in Gefahr

SCHWEIZER FLUGHÄFEN BEREITS HEUTE AM LIMIT

Voraussichtlich wächst in der Schweiz der Passagier- und Frachtverkehr bis ins Jahr 2030 um jährlich drei, beziehungsweise zwei Prozent. Entsprechend wird im Personenverkehr die Zunahme zwischen heute (55 Mio. Passagiere) und 2030 (78 Mio. Passagiere) 42 Prozent entsprechen.

Bereits heute übersteigt in Zürich und Genf zu Spitzenzeiten die Nachfrage das Angebot an verfügbaren Flughafenlots. Zu den wichtigen, für den Hub-Betrieb entscheidenden, Tageszeiten weist der Flughafen Zürich eine Vollausschöpfung aller Slots aus. In Genf beschränkt sich diese noch auf die für Tourismus wichtigen Wochenenden, insbesondere im Winter.

UNTÄTIGKEIT FÜHRT ZU GRAVIERENDEN FOLGEN

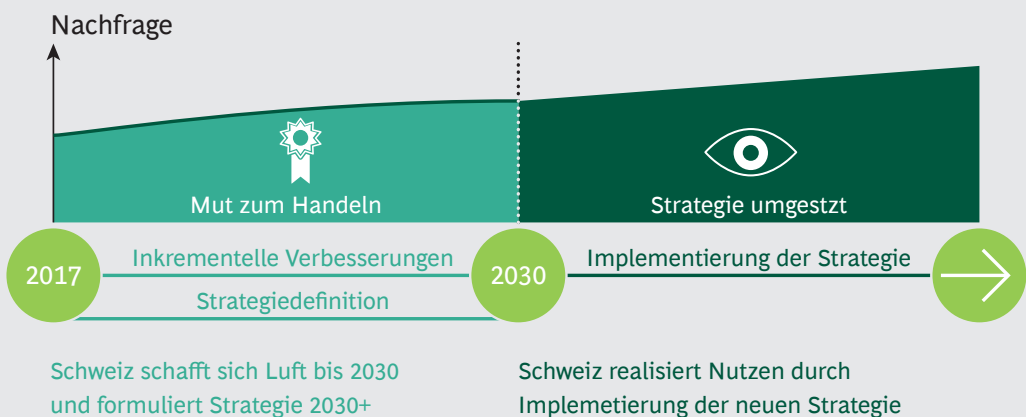
Die meisten für Zürich relevanten Konkurrenz-Hubs haben ihre Kapazitäten inzwischen ausgebaut oder planen derzeit den Ausbau. Gerade in der Lufthansa-Gruppe (der auch SWISS angehört) stehen die Hubs (Frankfurt, München, Wien und Zürich) ebenfalls untereinander im Wettbewerb. Allfällige Untätigkeit bedeutete daher besonders im Falle Zürich gravierende Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit der ganzen Schweiz. Zwei Szenarien sind dabei denkbar:

- **Kontinuität des Status quo:** Bei gleichbleibenden Kapazitäten würde 2030 zirka 24 Prozent der Nachfrage für Passagierverkehr und 19 Prozent der Nachfrage für Frachtverkehr nicht bedient werden können. Insbesondere können neue Destinationen, welche in der Zukunft für den Standort Schweiz (sei es in Wirtschaft, Forschung oder den anderen Sphären) enorm wichtig werden, beispielsweise in Asien, nicht bedient werden.
- **Worst-Case-Szenario:** Blockierte Wachstumsaussichten, untragbar viele Verspätungen und der zunehmende Wettbewerb zwischen den Hub-Flughäfen der Lufthansa-Gruppe könnten in ihrer Kombination zu einem Verlust des Flughafen Zürichs als ebensolcher Hub führen. In diesem, nicht unwahrscheinlichen Szenario, verlöre Zürich somit den Grossteil seiner interkontinentalen Verbindungen, während auch die Frequenz der Europa-Verbindungen – bis auf jene zu den verbleibenden Hubs – massiv abnehmen würde. Weit gravierender als die direkten ökonomischen Effekte wäre darüber hinaus der Schaden für die Standortattraktivität des Landes.

Wie die Schweiz auf Kurs kommt – Notwendigkeit einer nationalen Strategie

In unserer Studie wird zwischen kurz- und langfristigen Massnahmen unterschieden, aufgrund der Erkenntnis, dass sich die Lage bis 2030 optimieren lässt, die Zeit danach aber einen grossen Wurf verlangt. Dieser Meilenstein – eine Luftfahrt-Strategie 2030+ – muss bereits jetzt angelegt und formuliert werden, denn seine Implementierung wird lange dauern.

ABBILDUNG 2 | Kurz- und langfristige Empfehlungen formuliert



Quelle: BCG Analyse

OPTIMIERUNG DURCH SOFORTMASSNAHMEN

Durch die Einleitung akuter Massnahmen können kurzfristig der Betrieb optimiert und damit die bestehenden Kapazitäten optimal ausgeschöpft werden. Mitunter würde dies eine Verbesserung der Infrastruktur beinhalten, weitere Investitionen in grössere Flugzeug-Typen, sowie die Verlagerung der General Aviation von Zürich auf Regional-Flughäfen bedeuten oder den selektiven Ausbau von Langstrecken-Verbindungen ab Genf und Basel durch den Einsatz von Langdistanz-Schmalrumpfflugzeugen. Aber auch Betriebszeiten und die Nutzung des Flugraums müssten verbessert und die Flugsicherung optimiert werden. Unsere Experteninterviews zeigten, dass diese Massnahmen in der Aviatik bekannt sind, es jedoch hierzu der Unterstützung von politischer Seite bedarf.

FORMULIERUNG EINER «LUFTFAHRT-STRATEGIE 2030»

Um die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz langfristig sicherzustellen, reichen diese Sofortmassnahmen bei Weitem nicht aus. Hierzu bedarf es einer nationalen Luftfahrt-Strategie für den Zeitraum ab 2030. Dabei muss die Schweiz nicht aus dem Leeren schöpfen, sondern kann auf internationale Erfahrungen aufbauen. So gelang es den, in ihrer volkswirtschaftlichen Grösse vergleichbaren, Niederlanden eine nachhaltige und wegweisende, nationale Strategie zu zeichnen.

Basierend auf den geführten Expertengesprächen und den erfolgreichen Strategien vergleichbarer Länder empfehlen BCG und Swiss-American Chamber of Commerce daher folgende Aspekte mit einer Luftfahrt-Strategie 2030 abzudecken:

- Einbettung in weitere Vorhaben die **Standortattraktivität** nachhaltig zu stärken
- Die Strategie setzt **national** an – und nicht regional.
- Sie ist **langfristig** gezeichnet (bis mindestens 2050)
- und **nachhaltig** ausgerichtet. Sie bezieht somit ökonomische, ökologische und soziale Zielsetzungen mit ein.
- Sie versteht die Luftfahrt als ein **Ökosystem**, das es holistisch zu denken gilt.
- Die Strategie enthält konkret formulierte und messbare **Ziele**.
- **Entscheidungsprozesse** zur Strategie-Ausführung müssen definiert werden, um spätere politische Blockaden zu verhindern.
- Nicht zuletzt muss die Diskussion unterschiedlicher Infrastrukturoptionen (wie Parallelpipen in Zürich oder eines grundsätzlich neuen Flughafens) **sachlich** und **faktenbasiert** erfolgen.

Damit die Schweiz ihre Standortattraktivität, ihre wirtschaftliche, wissenschaftliche, kulturelle und politische Stärke nicht gefährdet, sondern in Zukunft gar ausbauen kann, muss sie heute daran arbeiten. Dem Ökosystem Luftfahrt kann sie dabei kaum zu viel Gewicht beimessen. An die Stelle politischer Grabenkämpfe sollte daher in der Frage der Luftfahrt eine sachliche Diskussion treten und eine zukunftsweisende Strategie gezeichnet werden. Hierzu bedarf es eines neuen, politischen Prozesses. Denkbar ist eine übergreifende Gruppe von Vertretern der Flughafen, Aviatik-Experten, Bundes- und Kantonsvertretern, welche die Strategie skizzieren, inklusive ihrer Optionen.

FÜR WEITEREN KONTAKT

Wenn Sie sich über die Ergebnisse unserer Studie austauschen möchten, können Sie sich gerne an einen der Autoren wenden.

BCG

Daniel Kessler

Managing Partner BCG Schweiz
BCG Zurich
+41 44 388 86 66
kessler.daniel@bcg.com

Tzvetan Naydenov

Projektleiter
BCG Geneva
+41 22 888 25 00
naydenov.tzvetan@bcg.com

Michael Savolainen

Projektleiter
BCG Zurich
+41 44 388 86 66
savolainen.michael@bcg.com

AmCham

Martin Naville

CEO
Swiss-American Chamber of Commerce
+41 43 443 72 00
martin.naville@amcham.ch
www.amcham.ch

© The Boston Consulting Group AG | Swiss-American Chamber of Commerce. 2018. Alle Rechte vorbehalten.

Um Kopien dieser Studie oder Teile davon erneut zu drucken, wenden Sie sich bitte an die Autoren.