

Erster schweizerischer Luftfahrtkongress: Rückenwind für Schweizer Aviatik

## Lebensnerv für Wirtschaft und Gesellschaft

Effiziente Flugverbindungen sind für viele Unternehmen unerlässlich. Auch der Schweizer Tourismus braucht gute Anbindungen an den europäischen und interkontinentalen Flugverkehr. Um diese Aufgaben erfüllen zu können, ist die Luftfahrt auf wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen angewiesen. Die Flughäfen stehen vor den Herausforderungen, die Sicherheit zu gewährleisten, die Kosten im Griff zu haben, auf die wachsende Nachfrage reagieren zu können und gleichzeitig die Umwelt zu schonen.

Der von Economiesuisse und den Partnern der Luftfahrtindustrie veranstaltete *erste Luftfahrtkongress* versammelte mehr als 350 Persönlichkeiten aus der ganzen Schweiz am Flughafen Zürich. Vertreter der Aviatik forderten die *Verbesserung der Rahmenbedingungen* für die Schweizer Luftfahrt. Der Hauptzweck des Kongresses bestand darin, der Öffentlichkeit die enorme wirtschaftliche Bedeutung des Flugverkehrs für den Standort Schweiz wieder bewusst zu machen. Die Zürcher Regierungsrätin *Rita Furrer* versuchte dies, indem sie auf den *Flughafen Zürich als wichtigen Motor* für die wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz und des süddeutschen Raums hinwies. Gleichzeitig will sie nach Lösungen suchen, um auf beiden Seiten der Grenze so wenig Menschen wie möglich mit Lärm zu belasten.

### Welche Zukunft für die Flughäfen?

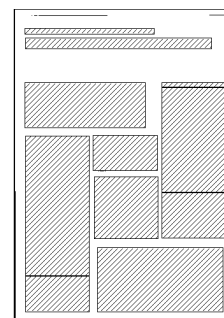
Zentrales Element der Luftverkehrsinfrastruktur sind die Flughäfen. Welche möglichen Entwicklungen diese vor sich haben, zeigte *Prof. Dr. Norbert Walter*, Chefvolkswirt der Deutschen Bank AG und Geschäftsleiter der Deutschen Bank Re-

search, auf. Die Flughäfen sind mit zahlreichen Herausforderungen konfrontiert:

- die Grösse zukünftiger Flugzeuge beeinflusst die Flughafeninfrastruktur
- Low-Cost-Carrier mobilisieren neue Gruppen von Nachfragern
- behördliche Regulierungen wie Nachtflugverbote und Sicherheitsauflagen wirken sich auf das Verkehrsvolumen aus
- schliesslich sehen sich die europäischen Flughäfen einer wachsenden Konkurrenz aus Asien (z. B. Golfregion) gegenüber.

Der *Tourismus* wird nach Norbert Walters Einschätzung *weiter kräftig wachsen*; angesichts der fortschreitenden Liberalisierung wird aber auch die *Konkurrenz zwischen den Flughäfen zunehmen*. Ausserdem werde der Luftverkehr Schocks ausgesetzt sein, wie sie etwa von Sars, der Vogelgrippe oder von Terroranschlägen her bekannt sind. Bei der *Luftfahrt* handelt es sich laut Prof. Walter nicht nur um einen *wachsenden*, sondern ebenso um einen *sehr volatilen Markt*.

Die Flughäfen befinden sich im Span-



nungsfeld zwischen der Drehkreuzstrategie (Hub) auf der einen und dem Punkt-zu-Punkt-Verkehr auf der anderen Seite. Im Prinzip wird die Drehkreuzstrategie umso wichtiger, je mehr das Einzugsgebiet eines Flughafens nicht genug Punkt-zu-Punkt-Verkehr generiert. Dieser wird hingegen realistischer, je ökonomischer kleine Flugzeuge werden, wie N. Walter erläuterte.

Beide Ansätze haben ihre Bedeutung: Den Punkt-zu-Punkt-Verkehr betrachtet N. Walter für die USA als wichtiger, die Hub-Strategie für Europa. Aus Sicht der Fluggesellschaften sind Drehkreuze für Low-Cost-Carrier infolge hoher Gebühren nicht attraktiv und werden deshalb von diesen nicht angefliegen. Bei Hubs haben die Kunden grössere Wahlmöglichkeiten. Im Segment der Kontinentalflüge hat der Punkt-zu-Punkt-Verkehr die Nase vorn.

Prof. Walter unterscheidet zwischen *Mega-Hubs* (z. B. Paris, Frankfurt, London), *Sekundärhubs* (z. B. Zürich, Kopenhagen, Madrid) und *Sekundärflughäfen* (z. B. Genf). *Mega-Hubs* sind an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. *Sekundärhubs* hätten zwar ein kleineres Einzugsgebiet, das aber infolge einer kaufkräftigen Bevölkerung trotzdem attraktiv sei. Darüber hinaus

### Luftverkehr und Umwelt

Die Luftfahrt hat ein schlechtes Umweltimage. Zu unrecht, wie *Giovanni Bisignani*, Director General und CEO der International Air Transport Association (IATA), darlegte. So entfallen nur 2% der globalen CO<sub>2</sub>-Emissionen auf den Luftverkehr, während dieser 8% des Welthandels generiert. Die Treibstoffeffizienz der Fluggesellschaften verbesserte sich im vergangenen Jahrzehnt um 20%, um fast 5% allein in den letzten zwei Jahren. Der Treibstoffverbrauch moderner Flugzeuge beträgt 3,5 Liter pro 100 Passagierkilometer. Ein neuer Flugzeugtyp wird gar mit weniger als drei Litern auskommen. Die Luftfahrt trägt ihre Infrastrukturkosten im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln vollständig.

(E. R.)

agierten sie für die Mega-Hubs als Zubringer. Ausserdem schätzten viele Fluggäste ihre überschaubare Grösse, was für ein bequemes Umsteigen sorgt. Sekundärflughäfen bieten keine Interkontinentalverbindungen. Sie sind laut N. Walter für Low-Cost-Carrier wichtig.

### Nationales Interesse am Flughafen Zürich

Der Flughafen Zürich hat sich seit 2003 nicht dynamisch erholt. Eine wesentliche Rolle spielen dabei *politisch bedingte Restriktionen* für den Flugbetrieb wie das *Nachtflugverbot*.

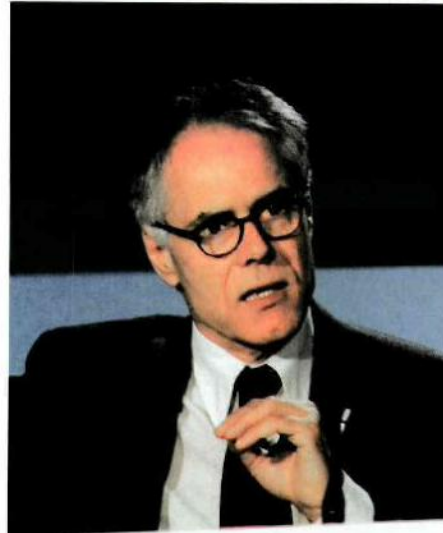
Sollte für die Flugbewegungen eine Obergrenze festgelegt werden, so wäre dies nach den Worten von N. Walter das «Todesurteil» für den Flughafen.

Der Chefökonom der Deutschen Bank empfiehlt eine «intelligente Rollenverteilung» bei der Lösung der Probleme: *Institutionen auf europäischer Ebene* sollten eine *grössere Rolle spielen*. Für eine *Stärke des Zürcher Flughafens* hält N. Walter den «*Non aviation*»-Teil.

Der Flughafen Genf hat sich nach der Streichung der Langstreckenflüge durch die Swissair vor 10 Jahren im Europaverkehr neu positionieren können und hat grossen wirtschaftlichen Erfolg. Vor allem Low-Cost-Carrier sprangen in die Lücke der Swissair. Das Fehlen wichtiger internationaler Verbindungen betrachtet *François Longchamp*, Genfer Regierungsrat und Präsident des Verwaltungsrates des Flughafens Genf, aber als erheblichen Nachteil, besonders angesichts der starken Präsenz internationaler Organisationen und multinationaler Unternehmen.

Für eine leistungsfähige Flugverkehrsinfrastruktur müssen mehrere Voraussetzungen erfüllt sein. Als sehr wichtig be-

Bilder: Adrian Rath



Bundespräsident Moritz Leuenberger:  
«Der Luftverkehr braucht politische Akzeptanz.»

trachtet *Josef Felder*, CEO des Zürcher Flughafens Unique und Präsident der Swiss International Airports Association (SIAA), die Einbindung der Flughäfen in das *Gesamtinteresse des Landes*. J. Felder warb für die Unterstützung durch die politischen Instanzen. Dieses Anliegen erhält besondere Aktualität vor dem Hintergrund der *Zürcher Plafonierungsinitiative* (maximal 250 000 Flugbewegungen pro Jahr; 9 Stunden Nachtflugverbot).

Nach Josef Felders Überzeugung müssen die Flughäfen nachfragerorientierte Entwicklungsmöglichkeiten haben – angesichts der geschätzten Verdoppelung der Passagierzahl in den nächsten 25 Jahren ein zentrales Anliegen.

Bei den Kosten für die Security (Sicherheit sei eine hoheitliche Aufgabe) sprach sich der Flughafendirektor für *gleich lange Spiesse wie die ausländische Konkurrenz*

aus. Er forderte «vernünftige Sicherheits- und Umweltauflagen, die für unsere Kunden zahlbar sind». Gleiche Voraussetzungen wie die Konkurrenten im Ausland müssten die Schweizer Flughäfen auch bei den Betriebszeiten haben.

### **Bewährungsproben für die Swiss**

Die Liberalisierung des Luftverkehrsgeschäfts hat tiefe Spuren hinterlassen. Sinkende Flugpreise haben die Airlines zu *Effizienzsteigerungsmassnahmen* gezwungen. Trotzdem bestehen immer noch «*massive Regularien*», etwa bezüglich Landerechte, wie *Dr. Christoph Franz*, CEO der Swiss International Airlines, ausführte. 2005 waren die Fluggesellschaften nicht in der Lage, die Kapitalkosten zu verdienen. Im Zuge von Restrukturierungen hat die Swiss im Zeitraum 2002 bis 2006 die Anzahl Destinationen um 48 % auf 69 und die Mitarbeitendenzahl um 40 % auf rund 7300 reduziert. Die Flotte schrumpfte um 49 % auf 67 Maschinen. Im vergangenen Jahr transportierte die Swiss bei einer Sitzauslastung von gut 78 % 9,6 Mio. Passagiere, 4,1 % mehr als 2004.

Nur profitables Wachstum ist anzustreben, betonte C. Franz. Für die Swiss bedeutet die Integration in die Lufthansa Rückenwind. Doch hat sie auch mit Gegenwind zu kämpfen. Erzeugt wird dieser zum Beispiel durch die *Konkurrenz anderer Hubs*. Im mittleren Osten befinden sich grosse Drehkreuze im Aufbau.

Bremsend wirken sodann gemäss dem Swiss-CEO hohe Flugsicherungskosten, welche durch die «Kleinstateerei» verursacht werden. An sich wäre die Swiss laut ihrem Chef an einem Ausbau des sehr gut gelegenen Standortes Zürich interessiert. Negativ ins Gewicht fallen jedoch die hohen Passagiergebühren. Hinzu kommt die

Plafonierungsinitiative, welche Unsicherheit bezüglich der zukünftigen Entwicklung des Fluggeschäfts ab Zürich schafft.

Der Flughafen, sagte C. Franz, braucht aus betriebswirtschaftlichen Gründen *vernünftige Öffnungszeiten*. Den Anliegen der Swiss schloss sich *Paul Kurrus*, Präsident Aerosuisse, an. Er plädierte dafür, dass die Schweizer Luftfahrt ihre Chancen gezielt nutzt (vgl. Interview mit Paul Kurrus, im «Schweizer Arbeitgeber» Nr. 11 vom 24. Mai 2006, Seite 4 ff.).

### **Zeitgemässe Strukturen für die Flugsicherung**

Die Infrastrukturen müssen sich dem Wachstum des Luftverkehrs anpassen. *Guy Emmenegger*, Präsident des Verwaltungsrats von Skyguide, erläuterte dies am Beispiel der Schweizer Flugsicherung.

Die Initiative der EU-Kommission für einen «Single European Sky» betrachtet er als Chance für die Schweiz. Mit diesem Projekt soll die Flugsicherung nach betrieblich-technischen Kriterien reorganisiert werden – unabhängig von politischen Grenzen. Dem Mitmachen der Schweiz komme grosse Bedeutung zu, liege sie doch im Knotenpunkt der europäischen Luftfahrt. Der Bundesrat hat die Teilnahme der Schweiz beschlossen.

Zusammen mit Frankreich soll gemäss G. Emmenegger ein funktioneller Luft-raumblock geschaffen werden, der die *Sicherheits-, Betriebs- und Kosteneffizienz verbessert*. Dies führt zu geringeren Verspätungen und weniger Treibstoffverbrauch.

### **Chancen und Risiken der Luftfahrtindustrie**

Das Grundbedürfnis der Menschen nach Mobilität und der steigende Wohlstand in

den Schwellenländern sind die wichtigsten Treiber der Luftfahrtindustrie. Diesen Chancen stehen nach den Ausführungen von *Dr. Myriam Meyer*, CEO der RUAG Aerospace, Risiken wie Terror, politische Instabilität, steigende Energie- und Rohstoffpreise sowie die zunehmende Staatsverschuldung gegenüber. Der Wettbewerb zwischen den Anbietern sei hart. Er habe einen starken Einfluss auf die Lieferanten-Kundenbeziehung. Die Lieferanten werden von ihren Abnehmern immer früher in die Entwicklung einbezogen, gab M. Meyer zu bedenken. Sie werden damit zu eigentlichen *Risk-Sharing-Partnern der Kunden*. Diese erwarten deshalb von den Lieferanten Finanzstärke einerseits und Kosteneffizienz andererseits. Als *Stärken der Schweizer Luftfahrtindustrie* hob die RUAG-Chefin Qualität, Termintreue, Sozialpartnerschaft und ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis hervor. *Verbessern* muss sich die Schweiz nach M. Meyers Überzeugung *beim Technologietransfer*. Es brauche eine nationale Strategie für Forschung und Ausbildung, vor allem eine bessere Vernetzung von Hochschulen und Wirtschaft.

### Anforderungen des internationalen Tourismus

Mit der Rolle des internationalen Tourismus für die Luftfahrt befasste sich *Armin Meier*, Vorsitzender der Konzernleitung der Kuoni Reisen Holding AG. Der *Tourismus ist ein Wachstumsmarkt*, der bis 2020 um schätzungsweise 4% pro Jahr zulegen dürfte. 2005 wurden in der Schweiz rund 33 Mio. Logiernächte gezählt. 44% entfielen auf Schweizer, 56% auf Ausländer. Die Zahl der ausländischen Gäste wuchs gegenüber dem Vorjahr um 6,8%.

Grosses Potenzial hat der *Tourismus aus*

*Asien*. Immer mehr asiatische Touristen kommen via ausländische Flughäfen in die Schweiz. Der Umstand, dass die Swiss *keine Direktverbindung* von der Schweiz *nach China* (ausser Hong-Kong) anbietet, erachtet A. Meier als zunehmenden *Nachteil*.

Ein Schlüsselfaktor für den asiatischen Tourismus ist Bequemlichkeit. Dazu gehören Direktverbindungen – wenn möglich nicht umsteigen, laute die Devise. Für chinesische Touristen fällt laut Tourismusfachmann A. Meier das sehr teure Visum negativ ins Gewicht. Die Schweiz bietet zwar vieles bezüglich Sehenswürdigkeiten und Shopping. Sie gilt aber allgemein als teuer.

Zürich etwa wird als Businessstadt, wo die Hotelzimmer teuer sind, wahrgenommen. Der Kuoni-Chef plädierte für mehr Direktflüge. Diese ermöglichen mehr Übernachtungen in der Schweiz, wirken sich positiv auf Randregionen aus und gestatten die Partizipation an einem wachsenden Markt. Eine Plafonierung der Flugbewegungen wäre nach A. Meyers Meinung ein gravierender Wettbewerbsnachteil für den Flughafen Zürich. Der Kuoni-Manager empfiehlt, nicht die Bewegungen zu beschränken, sondern die Immissionen.

### Die Rolle des Staates

«Unter den Wolken kann die Freiheit nicht grenzenlos sein.» Unter diesem Motto stand das Referat von Bundespräsident *Moritz Leuenberger*, Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK). Er wies darauf hin, dass der *Staat für die Oberaufsicht über die Sicherheit in der Luftfahrt verantwortlich ist*.

Darüber hinaus brauche der Luftverkehr

politische Akzeptanz. Der Bund anerkenne die wirtschaftliche Bedeutung der Aviatik. Diese sei hingegen von der direkten Demokratie abhängig. Deshalb besteht gemäss dem Bundespräsidenten angesichts der *kantonalen Hoheit der Flughäfen* die Möglichkeit, dass die von Immissionen Betroffenen gemessen am Landesinteresse ein zu grosses Gewicht erhalten. Mit den Betroffenen sei ein direkter und ehrlicher Austausch nötig. So müsse zum Beispiel klar kommuniziert werden, dass der gekröpfte Nordanflug auf Zürich nur mit Einwilligung Deutschlands möglich sei. Akzeptanz und Verträge hält der Verkehrsminister für ebenso wichtig wie die Wirtschaftlichkeit.

Die *Landesflughäfen sind nationale Schlüsselinfrastrukturen*, betonte Moritz Leuenberger. Die Plafonierungsinitiative liege nicht im Landesinteresse. Entscheiden könnten aber die Stimmbürger des Kantons Zürich. Sollte die Initiative angenommen werden, müsste der Zürcher Regierungsrat beim Bund um deren Umsetzung ersuchen. Wäre das Landesinteresse gefährdet, so müsste der Bund gemäss dem Verkehrsminister nach geeigneten Lösungen suchen.

Die schwierigsten Grenzen für die Luftfahrt sind laut Bundespräsident Moritz Leuenberger die Landesgrenzen.

Es geht in diesem Zusammenhang zum Beispiel um staatliche Airlines, die Aus-

handlung von Landerechten, Überfluggebühren und die Fragmentierung der Flugsicherung. Ein *zentrales Problem* beim Thema Landesgrenzen bildet die Lärmverteilung. Hier setzt sich Moritz Leuenberger für eine ganzheitliche Betrachtung ein:

So ist etwa zu fragen, wie viele Menschen vom Fluglärm betroffen sind und wie viele wirtschaftlich von einem Flughafen profitieren. Nötig seien grenzüberschreitende Lösungen. ■

Dr. Ernst Rath



Auch publikumsmässig konnte der erste Luftfahrtkongress einen Erfolg verbuchen.  
Im Bild: Die ZuhörerInnen während der Podiumsdiskussion.