

STRATEGIE-ANALYSE ZUM EINFLUSS DES
FLUGHAFENS ZÜRICH ALS INTERKONTINENTAL-
HUB AUF DIE DIREKTINVESTITIONEN IM AUSLAND
UND IN DER SCHWEIZ

Bericht zu Händen Herrn Dr. Thomas Koller,
Geschäftsstelle Komitee Weltoffenes Zürich

Prof. Dr. Ernst A. Brugger
Dr. Barbara Rigassi
Felix Tenger
Marc Jaberg
Oliver Johner

Wissenschaftliche Begleitung: Prof. Dr. Rico Maggi

Zürich, 15. Juli 2003

STRATEGIE-ANALYSE ZUM EINFLUSS DES FLUGHAFENS ZÜRICH ALS INTERKONTINENTAL-HUB AUF DIE DIREKTINVESTITIONEN IM AUSLAND UND IN DER SCHWEIZ.....	1
1. Executive Summary	4
2. Ausgangslage, Fragestellung	6
3. Methodik, Vorgehen, Abgrenzung	8
3.1. Methodik.....	8
3.2. Vorgehen.....	9
3.3. Abgrenzungen	10
4. Szenarien Flughafen Zürich.....	11
4.1. Szenario Interkontinental Hub	11
4.2. Szenario Zubringerflughafen.....	12
5. Volkswirtschaftliche Bedeutung der Direktinvestitionen für die Schweiz....	13
5.1. Definition Direktinvestitionen, Datenbasis Schweiz	13
5.2. Internationale wirtschaftliche Verflechtung der Schweiz bezüglich Direktinvestitionen	14
5.3. Bedeutung der Direktinvestitionen für die Schweiz	16
5.3.1. Bedeutung der Direktinvestitionen von Schweizer Unternehmen im Ausland	16
5.3.2. Bedeutung der Direktinvestitionen von ausländischen Unternehmen in der Schweiz	18
5.4. Direktinvestitionen von Schweizer Unternehmen im Ausland	20
5.5. Direktinvestitionen von ausländischen Unternehmen in der Schweiz....	23
6. Wesentliche Standortfaktoren für die Investitionsentscheide	28
6.1. Definition Standortfaktoren.....	28
6.2. Wichtige Standortfaktoren	29
6.3. Gewichtung der Standortfaktoren	30
7. Meinungsbild Beziehung Funktion Flughafen - Direktinvestitionen	34
7.1. Direktinvestitionen von Schweizer Unternehmungen im Ausland	34
7.1.1. Befragung der SMI-Unternehmen	34

7.1.2.	Bedeutung Erreichbarkeit / Flughafen	35
7.1.3.	Bedeutung Interkontinentaler Fluganbindung.....	36
7.1.4.	Auswirkung auf die Direktinvestitionen im Ausland	37
7.1.5.	Auswirkung auf Investitionsentscheide im Inland	38
7.1.6.	Auswirkung auf die Standortwahl / Teilwegzug	38
7.1.7.	Volkswirtschaftliche Auswirkungen	39
7.2.	Direktinvestitionen in der Schweiz von ausländischen Unternehmungen	39
7.2.1.	Befragung Experten und neuangesiedelte Unternehmungen.....	40
7.2.2.	Bedeutung Erreichbarkeit/Flughafen	40
7.2.3.	Bedeutung Interkontinentale Fluganbindung	41
7.2.4.	Auswirkungen des Szenarios Zubringerflughafen auf die Investitionen ausländischer Unternehmen	42
7.2.5.	Volkswirtschaftliche Auswirkungen	43
7.2.6.	Auswirkungen auf den Brand Schweiz	44
7.3.	Standortfaktoren	44
7.4.	Exkurs: Genf	46
7.5.	Zusammenfassung der Umfrageresultate.....	47
8.	Workshop (Plausibilisierung).....	51
8.1.	Thesen.....	51
8.2.	Reporting Workshop.....	52
9.	Synthese	55
10.	Anhang	59
	Zitierte Literatur	59
	Verwendete Abkürzungen	60

1. Executive Summary

Die Strategie-Analyse zum Einfluss des Flughafens Zürich als Interkontinental-Hub auf die Direktinvestitionen im Ausland und in der Schweiz soll aufzeigen, inwieweit das strategische Verhalten von Unternehmen bezüglich Direktinvestitionen durch verschiedene Funktionen des Flughafens beeinflusst wird, und wie relevant der Standortfaktor Flughafen (resp. die interkontinentalen Direktverbindungen) für den Verbleib oder die Neuansiedlung von Unternehmen ist. Dazu wurden die SMI-Unternehmen, Experten und Kenner der Funktionsweise der ausländischen Investoren sowie neuangesiedelte Unternehmungen anhand von zwei Szenarien des Flughafens Zürich (Interkontinental-Hub und Zubringerflughafen) befragt. Über 80 % der SMI-Unternehmen haben sich an der Umfrage beteiligt.

Die Resultate der Umfrage zeigen, dass der Stellenwert des Flughafens Zürich von der geografischen Distanz und der Tätigkeit/Funktion der befragten Unternehmung abhängig ist. Für die in der Region Zürich domizilierten Unternehmen ist der Flughafen Zürich deutlich wichtiger als für die in der Region Basel oder Region Genf ansässigen Unternehmen. Derselbe Unterschied tritt auch bei der Bedeutung der interkontinentalen Fluganbindung zutage.

Der Verlust der Interkontinental-Hub Funktion des Flughafens Zürich hätte gemäss den befragten SMI-Unternehmen keinen oder nur einen marginalen Einfluss auf ihre Direktinvestitionen im Ausland und auf ihre Inlandinvestitionen.

Eine Standortverlegung infolge eines Verlustes der interkontinentalen Direktverbindungen ist für die befragten SMI-Unternehmen kein Thema (mit einer Ausnahme), da gemäss Umfrage in der Regel andere Faktoren als die interkontinentale Fluganbindung für die Standortwahl im Vordergrund stehen.

Die Unternehmungen in der Romandie haben sich mit dem Verlust von Interkontinental-Verbindungen in ihrer unmittelbaren Nähe abfinden müssen. Dies hat ihre Investitionsneigung offensichtlich nicht beeinträchtigt. Die mutmasslich geringen volkswirtschaftlichen Auswirkungen in der Region Genf auf den Abzug der Langstreckenflüge der Swissair bestätigen dieses Meinungsbild.

Da die SMI-Unternehmen 67% des Kapitalbestandes der Schweizer Unternehmungen im Ausland halten, kann aus der Befragung und mit Blick auf die

Situation in Genf mit einiger Sicherheit gesagt werden, dass der Verlust der Interkontinental-Hub Funktion die Direktinvestitionen der Schweiz im Ausland nicht oder nur marginal beeinflussen würde. Ein Szenario Zubringerflughafen würde gemäss den befragten SMI-Unternehmen zwar einen Komfortverlust darstellen, aber offensichtlich zu keinen massgeblichen Standort- oder Teilverlegungen führen und demzufolge auch die inländischen Investitionen nicht signifikant beeinflussen.

Der Verlust der Interkontinental-Hub Funktion hätte dagegen mit einer hohen Wahrscheinlichkeit einen negativen Einfluss auf die Neuansiedelung internationaler Unternehmen in der Schweiz. Bereits angesiedelte Unternehmungen würden nach Aussagen der befragten Experten und Unternehmungen zwar nicht signifikant wegziehen. Aber bei einem Szenario Zubringerflughafen würde die Schweiz bei der internationalen Standortevaluation inskünftig schlechter abschneiden, womit möglicherweise weniger ausländische Unternehmen in die Schweiz ziehen oder in der Schweiz investieren würden. Dabei wären vor allem gewisse Funktionen (Headquarters, Sales- und Serviceabteilungen) betroffen und weniger bestimmte Branchen.

Die Region Zürich würde die Auswirkungen eines Szenarios Zubringerflughafen aufgrund ihrer geografischen Nähe zum Flughafen und ihrer grossen Anzahl von auf den Flughafen ausgerichteten Unternehmungen wohl am deutlichsten spüren.

US-amerikanische Unternehmungen wären aufgrund der geografischen Distanz zu ihrem Mutterhaus durch den Wegfall der interkontinentalen Direktverbindungen in höherem Masse betroffen als europäische Unternehmungen. Falls nur schon 5 % der inskünftigen Neu- und Erweiterungsinvestitionen amerikanischer Unternehmungen durch ein Szenario Zubringerflughafen nicht mehr in der Schweiz erfolgen würden, würde dies zu einer Reduktion der Investitionen um rund 350 Mio. Franken führen. Dies entspricht ca. 2 % der durchschnittlich während der Jahre 1997-2000 in der Schweiz getätigten Gesamt-Kapitalimporte.

Die Umfrage deutet im weiteren an, dass der Verlust der Interkontinental-Hub Funktion Auswirkungen auf das Branding der Schweiz haben könnte, und dass eine Reduzierung des europäischen Netzes negative Auswirkungen auf die Schweizer Volkswirtschaft hätte.

2. Ausgangslage, Fragestellung

Der Nutzen und die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich wird heute von allen Seiten anerkannt. Allerdings bestehen über die optimale Grösse des Flughafens, resp. der nötigen Flugbewegungen für eine prosperierende Volkswirtschaft divergierende Meinungen. Zu den direkten und induzierten Einflüssen des Hubs (d.h. die Bruttowertschöpfung durch die Geschäftstätigkeit des Hubs und der „Hub-Zulieferer“ gegenüber dem Flughafen Zürich) sind Daten¹ vorhanden. Zum Einfluss der Grösse des Flughafen Zürichs, resp. der Dimension des Streckennetzes auf die Investitionsentscheide von Unternehmen existieren kaum aufgearbeitete Informationen. Eine durch die Zürcher Hochschule Winterthur durchgeführte Studie² hat aufgezeigt, dass ein statistisch hoch signifikanter Zusammenhang zwischen dem Platzangebot in interkontinentalen Direktverbindungen zwischen zwei Ländern und der Summe der Direktinvestitionen zwischen diesen beiden Ländern besteht. Es soll nun untersucht werden, ob die heutigen und zukünftigen Direktinvestitionen durch den Wegfall von interkontinentalen Direktverbindungen tangiert würden oder nicht. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

- Welches ist das strategische Verhalten der Unternehmen bezüglich Direktinvestitionen?
- Welchen Einfluss haben die verschiedenen Funktionen (Interkontinental-Hub, Zubringerflughafen) des Flughafens Zürich, resp. die Grösse des Streckennetzes auf die Entscheide bezüglich Direktinvestitionen von Unternehmen im In- und Ausland?
- Würde der Betrieb des Flughafens Zürich als regionaler Flughafen/Hub-Zubringer zu einem Verlust an Direktinvestitionen und zu einer Abwanderung oder nicht erfolgten Neuansiedelung von Unternehmen oder Branchen aus dem Ausland führen?

Das Komitee „Weltoffenes Zürich“ hat BHP – Brugger und Partner AG beauftragt, die Beantwortung der obenstehenden Fragestellungen anzugehen. Die

¹ Siehe dazu u.a. FWR-ZHW Studie 2000, SIAA Synthesebericht 2003

² Volkswirtschaftliche Auswirkungen des Flughafens Zürich, FWR-ZHW Studie, November 2000

nachfolgende qualitative Strategie-Analyse enthält die wichtigsten Aussagen und Resultate zu den aufgeworfenen Fragestellungen.

3. Methodik, Vorgehen, Abgrenzung

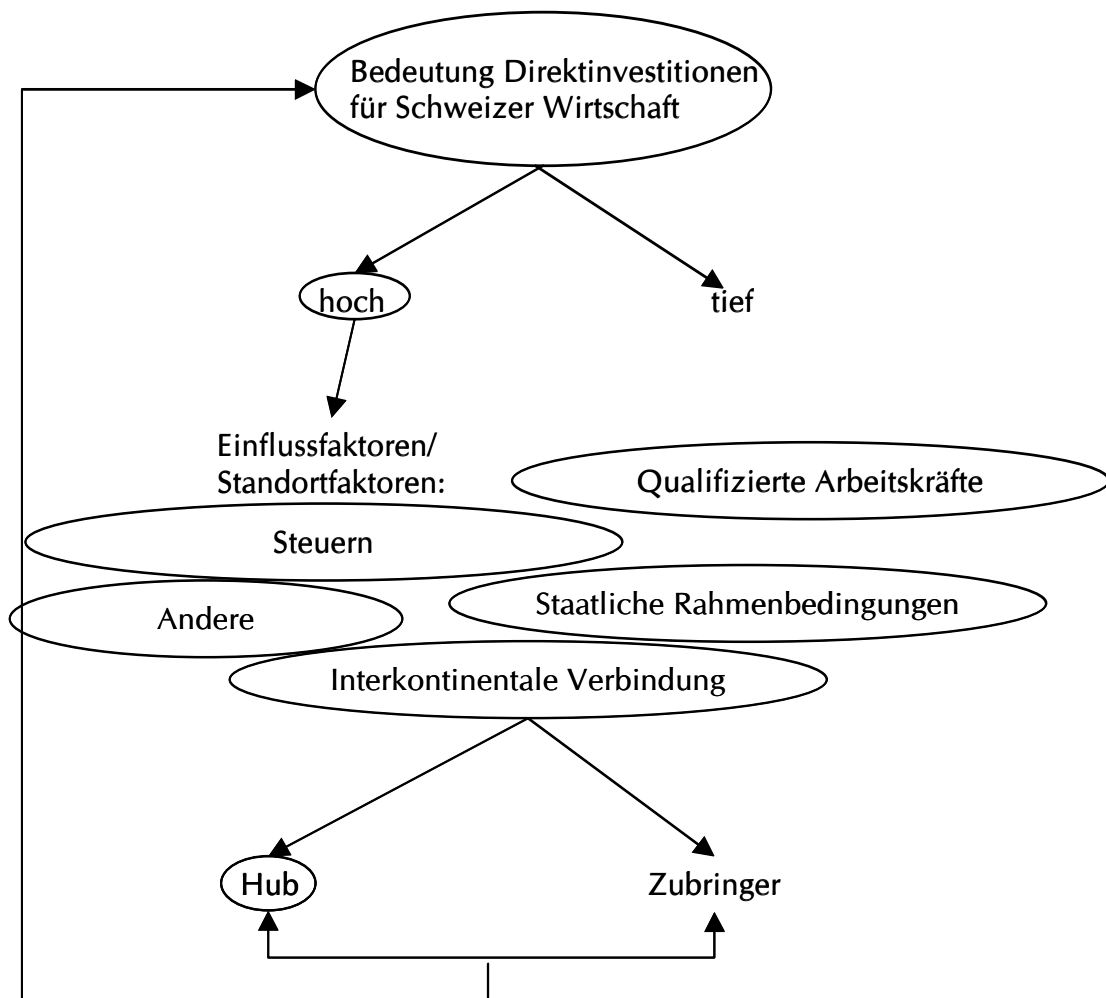
3.1. Methodik

In einem ersten Teil wird die internationale wirtschaftliche Verflechtung der Schweiz bezüglich Direktinvestitionen quantitativ hinterlegt. Es werden Aussagen zu den Direktinvestitionen von Schweizer Unternehmen im Ausland sowie von ausländischen Unternehmen in der Schweiz und dem darausfolgenden volkswirtschaftlichen Nutzen in der Schweiz gemacht (Makroökonomische Aussagen). Durch die Interpretation bestehender Daten werden auch die wesentlichen Standortfaktoren für die Investitionsentscheide dargestellt und entsprechend bewertet. Dies soll Rückschlüsse auf die Wichtigkeit des Standortfaktors Flughafen, resp. der interkontinentalen Direktverbindungen ermöglichen.

In diesem ersten theoretischen Teil werden vorhandene Primär- und Sekundärdaten zusammengefasst und auf die Fragestellung fokussiert dargestellt.

In einem zweiten Teil wird das strategische Verhalten von Unternehmen bezüglich Direktinvestitionen untersucht. Dabei steht insbesondere der Einfluss des Flughafens Zürich auf die Investitionsentscheide von Unternehmen im In- und Ausland im Fokus. Dazu wurden zwei Szenarien (Interkontinental-Hub, Zubringerflughafen) des Flughafens Zürich angenommen (Siehe Kapitel 4). Die Strategie-Analyse beleuchtet die Fragestellungen aus verschiedenen Gesichtspunkten (Triangulation).

Abbildung 1: Bedeutung Direktinvestitionen / Aufbau



Die Analyse soll aufzeigen, inwieweit das strategische Verhalten von Unternehmen bezüglich Direktinvestitionen durch verschiedene Funktionen des Flughafens beeinflusst werden, und wie relevant der Standortfaktor Flughafen, resp. die „interkontinentalen Direktverbindungen“ für den Verbleib oder die Neuansiedlung von Unternehmen ist. Die Analyse soll auch Rückschlüsse der entsprechenden Szenarien auf die Entwicklung der Direktinvestitionen zulassen und damit qualitative Aussagen zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Interkontinental-Hub ermöglichen.

3.2. Vorgehen

Um ein möglichst umfassendes Meinungsbild bezüglich der Direktinvestitionen im Ausland von Schweizer Unternehmen zu erhalten, wurden alle SMI-Unternehmen (26) für eine Stellungnahme zur Thematik angefragt. Die SMI-Unternehmen weisen eine überdurchschnittlich hohe internationale Verflechtung aus und sind für die

Schweizer Volkswirtschaft von grosser Bedeutung. Unter anderem halten die SMI-Unternehmen 67 % des Kapitalbestandes der Schweizer Unternehmungen im Ausland. Die Unternehmungen wurden hinsichtlich des Einflusses des Flughafens auf ihre Investitionsentscheide anhand von zwei Szenarien befragt (schriftlich/telefonisch). Dabei wurde auch die Bedeutung des Standortfaktors „interkontinentale Flugaanbindung“ erfragt und in Bedeutung zu anderen Standortfaktoren gesetzt.

Hinsichtlich des Einflusses des Flughafens auf die Investitions- und Ansiedelungsentscheide der ausländischen Unternehmen wurden sieben Experten und Kenner der Funktionsweise der ausländischen Investoren (Wirtschaftsförderer, Seco) anhand von zwei Szenarien befragt (schriftlich/telefonisch). Es wurden zudem sechs ausgewählte neuangesiedelte Unternehmungen der jüngeren Zeit zu ihrer strategischen Entscheidungsfindung und zu den Szenarien befragt. Dabei wurden ebenfalls die massgebenden Standortfaktoren erfragt.

Um die Resultate der Analyse zu plausibilisieren, wurde nach Vorliegen der Umfrageresultate ein Experten-Workshop durchgeführt. In diesem Workshop wurden die vorhandenen Resultate gespiegelt und auf ihre Glaubwürdigkeit hin geprüft. Die Ergebnisse des Workshops sind in Kapitel 8 aufgeführt.

3.3. Abgrenzungen

Die Analyse fokussiert auf rein wirtschaftliche Zusammenhänge. Ökologische und soziale Nutzen-Kosten-Überlegungen sowie die volkswirtschaftlichen Kosten sind nicht Gegenstand der Analyse.

Die Analyse untersucht das strategische Verhalten bezüglich der Direktinvestitionen; Einflüsse und Auswirkungen der interkontinentalen Direktverbindungen auf die operative Geschäftstätigkeit sind nicht Gegenstand der Umfrage.

Die Analyse der Wirkung der Szenarien auf die Direktinvestitionen beschränkt sich rein auf qualitative Aussagen. Es wird ein Meinungsbild abgefragt.

Die Aussagen erfolgen unter der ceteris paribus-Regel, d.h. es wird nur ein Standortfaktor (das Streckennetz des Flughafens Zürich) verändert, die anderen Parameter (insbesondere die Standortfaktoren) werden als unverändert angenommen. (In der Realität gilt diese ceteris paribus-Regel natürlich nicht, sie ist aber zur Isolierung und Bewertung eines einzelnen Faktors nötig.)

4. Szenarien Flughafen Zürich

Um für die Analyse klare Aussagen zu erhalten und um bei Befragungen verständliche und prägnante Alternativen aufzeigen zu können, wurde mit zwei verschiedenen Szenarien gearbeitet. Für die zukünftige Entwicklung des Flughafens Zürich und des Streckennetzes wurden die folgenden zwei Szenarien angenommen:

- Flughafen Zürich als Interkontinental-Hub
- Flughafen Zürich als Zubringerflughafen

Diese Szenarien wurden in Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber definiert.

4.1. Szenario Interkontinental-Hub

Das Szenario „Interkontinental-Hub“ geht vom heutigen Status quo aus: der Flughafen Zürich ist ein Interkontinental-Hub, mit einem Streckennetz, das ungefähr (+/-) dem heutigen entspricht. Ein Home Carrier hat in Zürich seinen Heimatflughafen und bietet Europa- und direkte Interkontinental-Flüge an. Andere Fluggesellschaften bieten ebenfalls ab Zürich Europa- und Interkontinental-Flüge an.

Tabelle 1: Direkt von Zürich angeflogene Flughäfen 2002³

Kontinent	Städte	Länder
Europa	89	34
Afrika	18	11
Naher/Mittlerer Osten	7	6
Ferner Osten/Australien	14	12
Süd- und Zentralamerika	4	3
Nordamerika	11	2

³ Quelle: Unique Airport, Verkehrsstatistik

4.2. Szenario Zubringerflughafen

Das Szenario „Zubringerflughafen“ geht von einer reduzierten Leistung und einem reduzierten Streckennetz aus: Der Flughafen Zürich ist ein reiner Zubringerflughafen mit einem europäischen Streckennetz. Es gibt einen europäischen Home Carrier, aber keinen interkontinentalen Home Carrier in Zürich. Es besteht nur eine stark reduzierte Anzahl direkter Interkontinental-Verbindungen. Alle anderen müssen via einen europäischen Hub (z.B. London, Paris, Frankfurt) erfolgen. Als Interkontinental-Verbindungen werden in diesem maximalen Reduktionsszenario nur zwei Verbindungen, Zürich-New York und Zürich-Dubai, angenommen.

5. Volkswirtschaftliche Bedeutung der Direktinvestitionen für die Schweiz

In diesem Kapitel werden zuerst der Begriff „Direktinvestition“ erläutert und die wirtschaftliche Verflechtung der Schweiz mit dem Ausland beschrieben sowie Gründe für die Expansion von Unternehmungen ins Ausland genannt. Im Hauptteil (Kapitel 5.2 und 5.3) werden dann sowohl die Direktinvestitionen von Schweizer Unternehmungen im Ausland als auch die Direktinvestitionen von ausländischen Unternehmungen in der Schweiz, aufgeschlüsselt nach Ländern und Branchen, betrachtet. Im letzten Teil dieses Kapitels werden Aussagen zur Bedeutung der Direktinvestitionen für die schweizerische Volkswirtschaft, vor allem in Bezug auf die Wertschöpfung sowie die Anzahl und Qualität der Arbeitsplätze, gemacht.

5.1. Definition Direktinvestitionen, Datenbasis Schweiz

Mit Direktinvestitionen (engl. Foreign Direct Investment, FDI) soll ein dauerhafter und direkter Einfluss auf die Geschäftstätigkeit eines Unternehmens im Ausland ausgeübt werden. Eine Direktinvestition liegt normalerweise dann vor, wenn ein Investor sich mit mindestens 10 % am stimmberechtigten Kapital einer Unternehmung im Ausland beteiligt oder im Ausland eine Tochtergesellschaft oder eine Filiale gründet (SNB 2002).

Die Auslandpräsenz kann verschiedene Formen annehmen, namentlich hinsichtlich der im Ausland wahrgenommenen Unternehmensfunktionen und der Intensität des Engagements.

Im Unterschied zu anderen Kapitalströmen, wie z.B. Portfolioinvestitionen, stehen bei Direktinvestitionen im Ausland kurzfristige Rendite- und Risikoüberlegungen nicht im Vordergrund. Hauptträger der Direktinvestitionen, und damit einflussreiche Akteure auf ausländischen Märkten, sind international operierende Unternehmen, sogenannte multinationale Unternehmungen (Klein-Hitpass 2002).

Die Schweizerische Nationalbank (SNB) erhebt jährlich und quartalsweise die grenzüberschreitenden Beteiligungen von Unternehmungen⁴.

⁴ Im 4. Quartal werden jeweils die provisorischen Zahlen für das Vorjahr publiziert; d.h., dass zum Zeitpunkt der Publikation dieser Studie die letzten gesicherten Zahlen aus dem Jahr 2000 stammen.

Diese offizielle Statistik der Direktinvestitionen der SNB wird von Grossunternehmen dominiert. Da Auslandsinvestitionen, die weniger als 10 Mio. Franken betragen, nicht erfasst werden, ist diese Statistik bezüglich der Internationalisierung der KMU wenig aufschlussreich (KOF ETH 2001).

Der Wert der im Ausland getätigten Direktinvestitionen (Kapitalbestand) entwickelt sich im allgemeinen kontinuierlich und erlaubt Vergleiche über die Gewichtung der Tätigkeiten von ausländischen multinationalen Unternehmungen in einem Land oder über die bevorzugten Ziele der schweizerischen multinationalen Unternehmungen. Die Kapitalexporte (Ströme von Direktinvestitionen) unterliegen hingegen zum Teil recht grossen Schwankungen und müssen mit Vorsicht interpretiert werden, denn viele multinationale Unternehmungen tätigen ihre Investitionen in besonderen Gunstmomenten (Steiger 1999). So betragen als Folge der anhaltenden internationalen Konjunkturschwäche und der Börsenbaisse die Kapitalexporte in OECD-Länder im Jahr 2002 nur noch einen Drittel des für 2000 ermittelten Wertes (NZZ vom 20. Juni 2003).

5.2. Internationale wirtschaftliche Verflechtung der Schweiz bezüglich Direktinvestitionen

Der Prozess der Internationalisierung umfasst einerseits die verstärkte Einbindung der Wirtschaft in den internationalen Handel (Import und Export), andererseits wächst die direkte Präsenz schweizerischer Unternehmungen im Ausland wie auch ausländischer Unternehmungen in der Schweiz. Je nach Art und Intensität sind solche Auslandengagements mit Direktinvestitionen verbunden, führen aber auch zu einer Intensivierung der Handelsbeziehungen.

Die Internationalisierung der Wirtschaft hat in den 1990er Jahren stark an Bedeutung gewonnen. Dabei sind die Direktinvestitionen der primäre Treiber des wirtschaftlichen Internationalisierungsprozesses: in den Jahren 1984 bis 1996 sind die Direktinvestitionen der OECD-Länder um einen Faktor 5 gewachsen, währenddem sich das Bruttoinlandprodukt dieser Länder verdoppelt hat. Der Aussenhandel ist im gleichen Zeitraum um den Faktor 3 gewachsen (KOF ETH 2001).

Gemäss der Studie der Konjunkturforschungsstelle der ETH Zürich (KOF ETH 2001) war im Jahr 1998 gut jede fünfte Schweizer Unternehmung des privaten Wirtschaftssektors (21.6 %) durch eine oder mehrere Arten von Aktivitäten („reine“ Exporte ausgenommen) im Ausland präsent. In der Industrie weisen die sehr

innovations- und humankapitalintensiven Branchen Chemie/Pharma, Elektronik/Instrumente, Maschinen sowie Kunststoffe mit 40 - 50 % auslandsaktiver Unternehmungen die höchste Auslandpräsenz auf. Dieselben Branchen zeichnen sich auch durch hohe mit der Beschäftigung normierte Direktinvestitionen und Kapitalbestände aus. Im Dienstleistungssektor weisen die Branchen Versicherungen, Transport/Kommunikation sowie Finanz- und Holdinggesellschaften eine überdurchschnittliche Auslandpräsenz auf. Die gleichen Branchen zeigten in den Jahren 1993 bis 1998 eine besonders lebhaftere Entwicklung der Direktinvestitionen.

Die Schweizer Wirtschaft weist, gemessen am Kapitalbestand im Ausland in Relation zum BIP, eine sehr hohe internationale Verflechtung auf. Wie Tabelle 2 zeigt, steht die Schweiz mit einem Anteil von 62 % (1997) an der Spitze der OECD-Länder. Generell sind kleine offene Volkswirtschaften wie die Schweiz, die Niederlande, Belgien, Luxemburg oder Schweden durch einen hohen Kapitalbestand im Ausland in Relation zum BIP gekennzeichnet (KOF ETH 2001).

Im Fall der Schweiz hat sich trotz des hohen Anfangsniveaus der Anteil des Auslandskapitalbestandes am BIP in den Jahren 1980 bis 1997 verdreifacht. Der niedrige Verflechtungsgrad zu Beginn der Beobachtungsperiode führte dazu, dass die meisten OECD-Länder eine stärkere Zunahme verzeichneten als die Schweiz.

Tabelle 2: Direktinvestitionen im Ausland – Auslandskapitalbestand im Verhältnis zum BIP in Prozent (KOF ETH 2001)

	1980	1990	1997
Schweiz	21.1	29.1	62.4
Niederlande	24.4	38.5	58.1
Belgien/Luxemburg	4.9	20.1	40.7
EU-Länder	6.2	11.8	18.6
USA	8.1	7.9	10.6
Japan	1.9	6.9	6.5
Industrieländer	6.4	9.9	13.9
Welt	5.3	8.4	11.9

Die Hauptmotive für die Aufnahme bzw. Intensivierung der Auslandaktivitäten sind je nach Unternehmensfunktion verschieden. Im folgenden sind die drei

Hauptgründe für die Bereiche Distribution, Forschung und Entwicklung sowie Fertigung/Beschaffung aufgeführt (aus KOF ETH 2001):

- Distribution
 - Erschliessung neuer Absatzmärkte
 - Sicherung oder Ausbau bisheriger Märkte
 - Bessere Bedienung von Kundenwünschen
- Forschung und Entwicklung
 - Nähe zu innovativen Unternehmen (Netzwerke)
 - Bessere Verfügbarkeit von Personal für Forschung und Entwicklung
 - Stärkere Förderung von Forschung und Entwicklung (inkl. Steuervorteile)
- Fertigung/Beschaffung
 - Sicherung oder Ausbau bisheriger Märkte
 - Erschliessung neuer Absatzmärkte
 - Niedrige Lohnkosten

5.3. Bedeutung der Direktinvestitionen für die Schweiz

5.3.1. Bedeutung der Direktinvestitionen von Schweizer Unternehmen im Ausland

Die Frage nach dem volkswirtschaftlichen Nutzen der Präsenz von Schweizer Unternehmungen im Ausland ist nicht einfach zu beantworten, und wird in der Literatur kontrovers diskutiert. Es überwiegen jedoch Studien die besagen, dass Direktinvestitionen von Schweizer Unternehmen im Ausland einen – wenn auch geringen – positiven Effekt auf die Schweizer Volkswirtschaft haben.

Primär im Zusammenhang mit der Internationalisierung in Form der (direkten) Auslandpräsenz wird auch in der Schweiz immer wieder die Befürchtung geäussert, dieser Prozess gehe auf Kosten des einheimischen Wirtschaftsstandorts,

namentlich dadurch, dass Teile der Produktion ins Ausland verlegt würden. Darüber hinaus wird verschiedentlich die Meinung vertreten, dass es zu einer Verlagerung von Forschungs- und Entwicklungskapazitäten komme, was – da die Innovationsfähigkeit für ein Hochlohnland wie die Schweiz der wohl wichtigste Wettbewerbsfaktor ist – die längerfristigen Wachstumsperspektiven am Standort Schweiz beeinträchtigen würde. In dieser Optik führt die Internationalisierung der Wirtschaft in der Schweiz zu Wohlstands- und Beschäftigungsverlusten (KOF ETH 2001).

Tatsache ist jedoch, dass sich Schweizer Unternehmungen durch die Verlagerung von Forschungs- und Entwicklungs-Aktivitäten ins Ausland neue Technologien erschliessen und so einen Beitrag zum Wissenstransfer in die Schweiz leisten können (KOF ETH 2001).

In der wissenschaftlichen Literatur werden zwei gegensätzliche Begriffe verwendet, um die volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Auslandpräsenz zu beschreiben: Komplementarität und Substitutionalität⁵.

Eine deskriptive und ökonometrische Untersuchung der Konjunkturforschungsstelle der ETH Zürich (KOF ETH 2001) stützt eindeutig die Komplementaritätshypothese. Zwei Argumente, die für die Komplementarität sprechen, werden im folgenden kurz erläutert:

1. Regionale Ausrichtung: Die Direktinvestitionen der Schweizer Unternehmen zeigen eine ausgeprägte Konzentration auf reiche Länder mit einem hohem wirtschaftlichen Entwicklungsgrad; der Anteil der EU-Mitgliedstaaten und Nordamerika an den Direktinvestitionen betrug im Jahr 2000 rund 74 %. Die Tatsache, dass ein Grossteil der Schweizer Direktinvestitionen in wirtschaftlich hochentwickelte Länder mit einem ähnlichen Angebot an Produktionsfaktoren wie in der Schweiz geht, impliziert, dass die Nutzung relativer Kostenvorteile nur von sekundärer Bedeutung sein kann. Vielmehr geht es bei den Direktinvestitionen von Schweizer Unternehmungen um die Erschliessung neuer Marktpotentiale, was für die Komplementaritätshypothese spricht.

⁵ Die Komplementaritätshypothese postuliert, dass die Auslandpräsenz von Firmen die Wirtschaftsaktivitäten am Standort Schweiz ergänzt und somit positiv beeinflusst. Die Substitutionalitätshypothese hingegen besagt, dass durch die Auslandpräsenz die heimische Volkswirtschaft geschwächt bzw. negativ beeinflusst wird (Abbau von Arbeitsplätzen, weniger Steuereinnahmen, Abnahme der Innovationsfähigkeit etc.).

2. Branchenstruktur: Zwischen der Branchenstruktur der Auslandpräsenz und den komparativen Vorteilen des Standortes Schweiz besteht ein stark positiver Zusammenhang: Die in Schweiz stark vertretenen Branchen (Chemie und Pharma, Banken und Versicherungen, etc.) sind auch im Ausland stark vertreten. Diese Auslandpräsenz hat die inländische Branchenstruktur nicht massgeblich verändert.

Die Auswirkungen der Internationalisierung auf das Beschäftigungsniveau im Inland sind gering. Lediglich für die Industrie lässt sich eine eindeutige Tendenz zum Arbeitsplatzabbau nachweisen. Allerdings sind in den Studien die makroökonomischen Rückkoppelungseffekte nicht erfasst. In einer längerfristigen Perspektive können aber indirekte Beschäftigungseffekte, die namentlich in Folge internationalisierungsbedingter Produktivitätsgewinne der Weltwirtschaft auftreten, eine beträchtliche Rolle spielen. Die Beschäftigung in der Schweiz wird dabei umso mehr profitieren, je stärker die schweizerische Volkswirtschaft an den Nachfrageeffekten solcher Produktivitätsfortschritte partizipieren kann, was wesentlich von der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Schweiz abhängt. Unter Berücksichtigung solcher indirekter Wirkungszusammenhänge können negative Effekte der Internationalisierung auf das Niveau der Beschäftigung praktisch ausgeschlossen werden (KOF ETH 2001).

In Bezug auf die Qualifikationsstruktur haben Direktinvestitionen von Schweizer Unternehmen im Ausland einen positiven Nutzen: auslandsaktive Unternehmen sind wesentlich innovativer als Unternehmungen ohne Auslandsengagements. Entsprechend ist der Bedarf an Humankapital gross, was sich in einem höheren Anteil an hochqualifizierten Arbeitskräften resp. einer stärkeren Verschiebung der Qualifikationsstruktur von niedrigen zu hohen Qualifikationen niederschlägt (KOF ETH 2001). Hochqualifizierte Arbeitskräfte erbringen eine überdurchschnittliche Wertschöpfung und sind demzufolge besonders wichtig für eine Volkswirtschaft.

5.3.2. Bedeutung der Direktinvestitionen von ausländischen Unternehmen in der Schweiz

Die Wirkungen von ausländischen Direktinvestitionen in der Schweiz sind vielschichtig. Auf quantitativer wie auf qualitativer Ebene steuern sie einen Beitrag zum Wachstum der Volkswirtschaft bei. Wertschöpfung und Investitionen in einem Land erfahren eine Zunahme.

Die wichtigsten positiven direkten Effekte, die von Direktinvestitionen im Gastland ausgehen, können im wesentlichen unter drei Punkten zusammengefasst werden (Steiger 1999):

1. Steuern und Abgaben der ausländischen Niederlassungen und ihrer Angestellten
2. Einheimische Produktionsfaktoren erfahren eine zusätzliche Nachfrage
3. Ausweitung von Investitionen, Beschäftigung, Export und Import sowie Wertschöpfung und damit Erhöhung des Bruttoinlandproduktes

Selbst unter Berücksichtigung von konträren Effekten – Rückgang der Produktion durch Konkurrenzierung von Schweizer Unternehmungen auf Produkt- und Faktormärkten – dürfte die Summe der Nettoeffekte der Direktinvestitionen aus dem Ausland in den meisten Fällen positiv sein (Steiger 1999).

Langfristig vermögen die indirekten Effekte auf der Ebene der Unternehmungen und ihrer Angestellten die Entwicklung einer Volkswirtschaft nachhaltiger zu beeinflussen als die direkten Auswirkungen. Der wichtigste Aspekt in bezug auf die indirekten Effekte dürfte der Technologietransfer sein (Steiger 1999).

Da der Grossteil der ausländischen Direktinvestitionen in die Branchen Finanz- und Holdinggesellschaften, Banken und Handel fliesst, liegen in diesen Branchen wohl auch am meisten Arbeitsplätze. Da diese Branchen eine überdurchschnittlich hohe Qualifikationsstruktur mit einer überdurchschnittlich hohen Wertschöpfung aufweisen, wird der volkswirtschaftliche Nutzen von ausländischen Unternehmungen als bedeutend eingestuft.

Diese Aussagen zeigen deutlich, dass die Schweizer Direktinvestitionen im Ausland sowie die ausländischen Direktinvestitionen in der Schweiz einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen mit sich bringen.

Die Auswertung der bestehenden Literatur zeigt folgendes Bild:

- Schweizer Direktinvestitionen im Ausland haben einen geringen Effekt auf das Beschäftigungsniveau im Inland und einen positiven Nutzen in Bezug auf die Qualifikationsstruktur von Unternehmen.
- Ausländische Direktinvestitionen in der Schweiz erbringen einen Nutzen für die Volkswirtschaft in den Bereichen Steuern, Nachfrageausweitung und Erhöhung des Bruttoinlandproduktes.

5.4. Direktinvestitionen von Schweizer Unternehmen im Ausland

Im Jahr 2000 hatten Schweizer Unternehmen im Ausland einen Kapitalbestand von insgesamt 382 Mrd. Franken. Gemäss einer telefonischen Auskunft der SNB vom Juni 2003 hielten die SMI-Unternehmen Ende 2001 davon einen Anteil von 67 %. Vom gesamten Kapitalbestand entfiel knapp die Hälfte (49 %) auf die EU-Staaten (siehe Tabelle 3). Der EU kommt damit von allen Wirtschaftsräumen die grösste Bedeutung zu, wobei dieser Anteil von 1997 bis 2000 sogar leicht gewachsen ist, währenddem Nordamerika als zweitwichtigster Wirtschaftsraum für Schweizer Direktinvestitionen minim an Bedeutung verloren hat. Signifikant ist die Zunahme der Direktinvestitionen von 1997 bis 2000: der Kapitalbestand hat in diesem kurzen Zeitabschnitt infolge von Fusionen und Akquisitionen (M&A) um rund 140 Mrd. zugenommen (+ 59 %), wobei ein Grossteil der Zunahme durch den Dienstleistungssektor erfolgt ist.

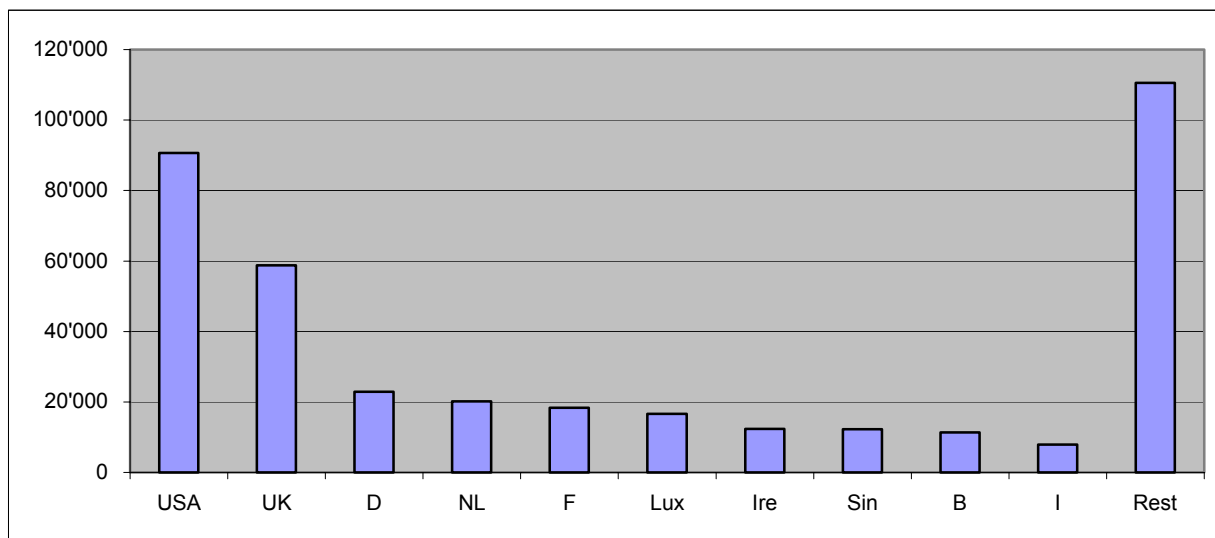
Tabelle 3: Schweizerische Direktinvestitionen im Ausland – Kapitalbestand nach Wirtschaftsräumen (in Mio. Franken) in den Jahren 1997 und 2000 (SNB 2002)

	Jahr 1997	in %	Jahr 2000	in %
EU	113'781	47 %	186'345	49 %
Übriges Europa	5'208	2 %	12'560	3 %
Nordamerika	62'761	26 %	95'975	25 %
Mittel- und Südamerika	32'559	14 %	48'877	13 %
Asien	20'588	9 %	30'335	8 %
Afrika	2'688	1 %	4'571	1 %
Ozeanien	3'071	1 %	3'247	1 %
Total Welt	240'655	100 %	381'910	100 %

Nach Ländern aufgeteilt zeigt sich folgendes Bild (siehe Abbildung 2): im Jahr 2000 entfiel knapp ein Viertel (24 %, das sind 91 Mrd. Franken) der schweizerischen Direktinvestitionen auf die USA, gefolgt vom Vereinigten Königreich mit 15 %. Abgesehen von diesen beiden Ländern verteilen sich die schweizerischen Direktinvestitionen auf viele Länder. Ein grosser Anteil (32 Mrd. Franken) verteilt sich auf verschiedene Offshore-Finanzzentren (Bahamas, Barbados, Bermudas, etc.).

Für die Jahre 1998 bis 2001 haben die Schweizerischen Direktinvestitionen einen durchschnittlichen Kapitalertrag von 34'223 Mio. Franken pro Jahr erbracht, wobei die Erträge von Jahr zu Jahr sehr stark variierten. Im Jahr 2001 wurden 32 Mrd. Franken erwirtschaftet, wovon 27 Mrd. in die Schweiz transferiert und 5 Mrd. im Ausland reinvestiert wurden.

Abbildung 2: Schweizerische Direktinvestitionen im Ausland – Ländergliederung des Kapitalbestandes im Jahr 2000 in Mio. Franken (SNB 2002)



Der Anteil des Dienstleistungssektors an den Direktinvestitionen (inkl. Finanz- und Holdinggesellschaften) betrug im Jahr 2000 zwei Drittel (siehe Tabelle 4). Noch im Jahr 1993 betrug dieser Anteil lediglich 51 %, seither verzeichneten die Direktinvestitionen des Dienstleistungssektors ein starkes Wachstum. Besonders stark entwickelten sich die Investitionen der Branchen Versicherungen, Transport und Kommunikation sowie Finanz- und Holdinggesellschaften (KOF ETH 2001). Die anteilmässig wichtigsten Branchen sind Finanz- und Holdinggesellschaften, Versicherungen, Chemie und Kunststoffe, sowie Banken.

Tabelle 4: Schweizerische Direktinvestitionen im Ausland – Kapital- und Personalbestand nach Branchen und Sektoren im Jahr 2000 (SNB 2002)

	Mio. Franken	in Prozent	Personalbestand	in Prozent
Industrie	125'393	32.8 %	993'244	56.3 %
Textilien und Bekleidung	2'093	0.5 %	53'592	3.0 %
Chemie und Kunststoffe	56'178	14.7 %	236'454	13.4 %
Metalle und Maschinen	17'894	4.7 %	178'548	10.1 %
Elektronik, Energie, Optik und Uhren	15'942	4.2 %	238'455	13.5 %
Übrige Industrien und Bau	33'286	8.7 %	286'196	16.2 %
Dienste	256'518	67.2 %	769'778	43.7 %
Handel	11'790	3.1 %	66'415	3.8 %
Finanz- und Holdinggesellschaften	90'432	23.7 %	366'942	20.8 %
davon ausländisch beherrscht	69'898	18.3 %	314'159	17.8 %
Banken	54'231	14.2 %	75'583	4.3 %
Versicherungen	85'914	22.5 %	109'158	6.2 %
Transporte und Kommunikation	3'571	0.9 %	40'894	2.3 %
Übrige Dienste	10'580	2.8 %	110'786	6.3 %
Total	381'910	100.0 %	1'763'022	100.0 %

Der Personalbestand in den ausländischen Beteiligungen betrug im Jahr 2000 total 1.76 Millionen Stellen (Tabelle 4). Dabei entfällt gut die Hälfte der Arbeitsplätze auf die Industrie (56 %). Die Industrie investiert also gegenüber dem Dienstleistungssektor bedeutend weniger Kapital im Ausland, schafft dafür aber mehr Arbeitsplätze. Lässt man die ausländisch beherrschten Finanz- und Holdinggesellschaften ausser Betracht, fällt die Dominanz des industriellen Sektors noch weit grösser aus.

Nach Ländern verteilt weisen Schweizer Unternehmungen im Jahr 2000 mit Abstand am meisten Arbeitsplätze in den USA aus (307'071, was 17 % aller Arbeitsplätze im Ausland entspricht), gefolgt von Deutschland (254'010, 14 %),

Frankreich (133'144, 8 %) und dem Vereinigten Königreich (126'577, 7 %). Auf alle EU-Staaten zusammen entfallen 44 % aller Arbeitsplätze von Schweizer Unternehmungen im Ausland.

Die Schweiz ist in den USA laut dem Yearbook 2001/2002 der Swiss American Chamber of Commerce mit über 600 Tochterunternehmungen vertreten. Die in den USA vertretenen fünf grössten Schweizer Unternehmungen (Zürich Financial Services, UBS AG, Novartis, Credit Suisse Group und Nestlé) beschäftigen alleine rund 116'700 Personen. Gemäss dem U.S. Department of Commerce entfielen im Jahr 2000 rund 45 % (US\$ 36.6 Mrd.) auf die Fabrikationsindustrie (umfasst u.a. Chemie-, Maschinen-, Metall- und Nahrungsmittelindustrie). Die Investitionen im Versicherungsbereich beliefen sich auf US\$ 15.4 Mrd., diejenigen im Dienstleistungsbereich auf US\$ 3.7 Mrd. Die Ziffern im Finanzbereich (Banken und Vermögensverwaltung) werden nicht publiziert (OSEC 2002).

Die Auswertung der bestehenden Daten zeigt folgendes Bild:

- Die SMI-Unternehmen halten 67 % des Kapitalbestandes der Schweizer Unternehmen im Ausland.
- Die EU ist der bedeutendste Wirtschaftsraum, die USA das bedeutendste Einzelland für Schweizer Direktinvestitionen.
- Der Personalbestand in den ausländischen Beteiligungen betrug im Jahr 2000 1.76 Millionen Stellen.

5.5. Direktinvestitionen von ausländischen Unternehmen in der Schweiz

Die internationale wirtschaftliche Verflechtung der Schweiz zeigt sich nicht nur bei den Direktinvestitionen im Ausland, sondern auch bei den Investitionen der ausländischen Unternehmungen in der Schweiz. Der Gesamtwert aller Investitionen von ausländischen Unternehmungen in der Schweiz (der Kapitalbestand) belief sich im Jahr 2000 auf 142 Mia. Franken (dies entspricht einem Anteil von 37 % der Direktinvestitionen von Schweizer Unternehmungen im Ausland). Von allen Wirtschaftsräumen ist Europa der wichtigste Direktinvestor für die Schweiz (siehe Tabelle 5). Obwohl der Anteil der europäischen

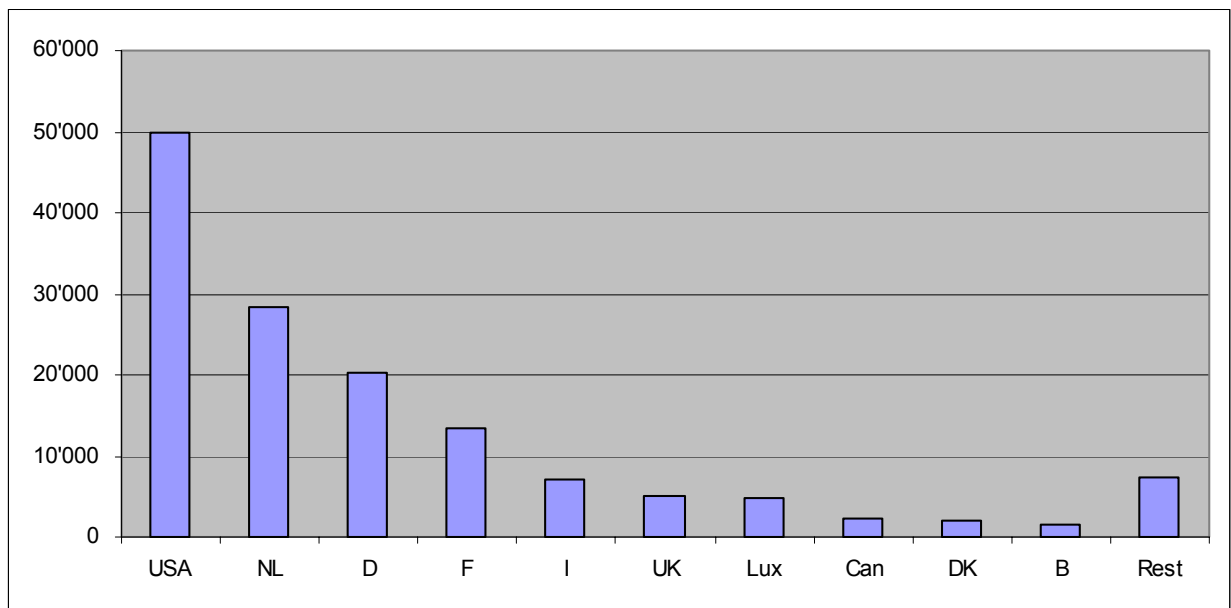
Unternehmen zwischen 1997 und 2000 von 70 % auf 60 % zurückgegangen ist, halten Unternehmungen aus den europäischen Ländern immer noch einen Grossteil des Kapitalbestandes in der Schweiz. Nordamerika hat den Anteil am Kapitalbestand von 1997 bis 2000 massiv ausgebaut. Alle weiteren Wirtschaftsräume investieren nur marginal in der Schweiz.

Tabelle 5: Ausländische Direktinvestitionen in der Schweiz - Kapitalbestand nach Wirtschaftsräumen in den Jahren 1997 und 2000 in Mio. Franken (SNB 2002)

	Jahr 1997	in %	Jahr 2000	in %
Europa	60'989	70 %	84'709	60 %
Nordamerika	20'477	24 %	52'171	37 %
Übrige Industrieländer	3'763	4 %	2'457	2 %
Schwellenländer	56		533	
Entwicklungsländer	1'334	2 %	2'184	1 %
Total Welt	86'618	100 %	142'055	100 %

Die USA sind in der Schweiz der grösste Investor (50 Mrd. Franken, was einem Anteil von 35 % aller ausländischen Direktinvestitionen entspricht), gefolgt von den Niederlanden (28 Mia., 20 %) und den drei Nachbarländern Deutschland, Frankreich und Italien. Zwei der weltweit grossen Investorenländer – das Vereinigte Königreich und Japan – sind in der Schweiz unterproportional vertreten. Die zehn wichtigsten Investorenländer für die Schweiz kommen zusammen auf 95 % aller Direktinvestitionen in der Schweiz. Dieser Konzentration steht eine breite Länder-Streuung der schweizerischen Direktinvestitionen im Ausland gegenüber.

Abbildung 3: Ausländische Direktinvestitionen in der Schweiz – Kapitalbestände in Mio. Franken nach Herkunftsländern im Jahr 2000 (SNB 2002)



Auch bei Betrachtung der Kapitalimporte zeigt sich, dass während der letzten Jahre ausserhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes vor allem der nordamerikanische Wirtschaftsraum in die Schweiz investiert hat. Innerhalb des nordamerikanischen Wirtschaftsraumes nehmen die USA erwartungsgemäss die dominierende Rolle ein (Kapitalimporte: USA ø 7'737, Canada ø 1'863 Mio Franken pro Jahr).

Tabelle 6: Ausländische Direktinvestitionen in der Schweiz – Kapitalimporte nach Wirtschaftsräumen in den Jahren 1997 und 2000 in Mio. Franken (SNB 2002)

	1997	1998	1999	2000	Durchschnitt 1997-2000
Europa	5'953	5'637	9'254	12'992	8'459
Nordamerika	3'778	6'509	9'669	18'443	9'600
Übrige Industrieländer	-101	-383	-1'464	-80	-507
Schwellenländer	-65	-10	-11	814	182
Entwicklungsländer	67	1'211	155	351	446
Total Welt	9'632	12'964	17'603	32'520	18'180

Der Dienstleistungssektor in der Schweiz profitiert sehr stark von den ausländischen Investitionen; 82 % der ausländischen Direktinvestitionen fliessen in den Dienstleistungssektor, wobei insbesondere die Finanz- und

Holdingsgesellschaften, die Banken sowie der Handel für ausländische Unternehmen attraktiv sind. Diese drei Branchen vereinigten im Jahr 2000 knapp drei Viertel des ausländischen Kapitalbestandes auf sich.

Tabelle 7: Ausländische Direktinvestitionen in der Schweiz – Kapitalbestand nach Branchen und Sektoren im Jahr 2000 (SNB 2002)

	Mio. Franken	in Prozent
Industrie	25'117	17.7 %
Chemie und Kunststoffe	7'447	5.2 %
Metalle und Maschinen	3'446	2.4 %
Elektronik, Energie, Optik und Uhren	9'301	6.5 %
Übrige Industrien und Bau	4'923	3.5 %
Dienste	116'938	82.3 %
Handel	19'939	14.0 %
Finanz- und Holdingsgesellschaften	63'536	44.7 %
Banken	21'337	15.0 %
Versicherungen	5'528	3.9 %
Transporte und Kommunikation	3'732	2.6 %
Übrige Dienste	2'866	2.0 %
Total	142'055	100.0 %

Zum Personalbestand ausländischer Unternehmungen in der Schweiz sind keine Angaben verfügbar. Es ist aber anzunehmen, dass insbesondere die Finanz- und Holdingsgesellschaften unterdurchschnittlich viele Arbeitsplätze im Verhältnis zum investierten Kapital generieren (Steiger 1999). Jedoch dürften die Finanz- und Holdingsgesellschaften eher hochqualifizierte Arbeitsplätze schaffen, welche eine überdurchschnittliche Wertschöpfung ausweisen (telefonische Auskunft der SNB).

Unter der Annahme, dass der prozentuale Anteil eines Landes an Kapitalbestand und Arbeitsplätzen gleich ist, kann der Personalbestand ausländischer Unternehmen mittels der vorhandenen Zahl von US-amerikanischen Mitarbeitern in der Schweiz hochgerechnet werden, was einen geschätzten Personalbestand

von gut 190'000 Mitarbeitern ergibt. Diese Schätzung deckt sich mit einer telefonischen Auskunft der SNB, welche die Anzahl Arbeitsplätze in ausländischen Unternehmungen in der Schweiz auf 100'000 bis 200'000 schätzt.

Zu den US-amerikanischen Unternehmungen in der Schweiz macht die Swiss-American Chamber of Commerce (2003) folgende Angaben: über 600 Ableger von US-amerikanischen Unternehmungen sind in der Schweiz tätig, darunter bekannte Namen wie DuPont de Nemours, Medtronic, Silicon Graphics, General Motors, Dow Chemical, Hewlett Packard, Philip Morris, Procter & Gamble oder Caterpillar. US-amerikanische Unternehmungen beschäftigen in der Schweiz über 67'000 Mitarbeiter (Swiss-American Chamber of Commerce 2003; OSEC 2002).

Die US-amerikanischen Unternehmungen konzentrieren sich auf die Grossräume Zürich (40 % aller Unternehmungen in der Schweiz) und Genf (20 %). Innerhalb des Grossraumes Zürich werden steuergünstige und verkehrstechnische – Flughafen und Autobahn – gut gelegene Gemeinden des ersten Agglomerationsgürtels bevorzugt. Bei den Niederlassungen in Genf handelt es sich oft um solche hoher Rangordnung, oft nehmen sie Leitungsfunktionen für das Niederlassungsnetz in Europa und andere internationale Aufgaben wahr (Steiger 1999).

Die Auswertung der bestehenden Daten zeigt folgendes Bild:

- Direktinvestitionen in die Schweiz fliessen konzentriert aus wenigen Ländern, Direktinvestitionen aus der Schweiz verteilen sich breit gestreut in viele Länder.
- Die USA sind das grösste Investorenland bezüglich Direktinvestitionen in der Schweiz.
- 82 % der ausländischen Direktinvestitionen fliessen in den Dienstleistungssektor.

6. Wesentliche Standortfaktoren für die Investitionsentscheide

Nach einer kurzen Definition des Begriffs Standortfaktor (Kapitel 6.1) und einer Aufzählung der wichtigsten Standortfaktoren (Kapitel 6.2) geht es in Kapitel 6.3 um die Beantwortung der Frage, welchen Faktoren Unternehmungen bei der Standortwahl welches Gewicht beimessen. Anders ausgedrückt geht es darum aufzuzeigen, welche Kriterien international tätige Unternehmen, die per Definition an mehreren Standorten tätig sind, bei ihren Standortentscheiden berücksichtigen, und welche Bedeutung namentlich der Faktor „interkontinentale Flugaufbindung“ für die Standortentscheide hat.

6.1. Definition Standortfaktoren

Als Standortfaktoren werden alle Variablen bezeichnet, welche die Standortwahl von Unternehmungen beeinflussen und damit die Standortorientierung von Unternehmungen steuern (Steiger 1999).

Die Wettbewerbsfähigkeit einer Region wird der Fähigkeit gleichgesetzt, international erfolgreiche Unternehmungen hervorzubringen (Michael Porter) oder durch ihre Attraktivität ausländisches Direktinvestitionskapital anzuziehen (Rugman et al. 1995, zitiert in Steiger 1999).

Da ausländische Unternehmungen teilweise andere Standortanforderungen stellen als die erfolgreichen inländischen Unternehmungen, gilt es in einer Politik zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit eines Wirtschaftsraumes nicht nur die Bedürfnisse des ‚local champions‘ optimal zu erfüllen, sondern es muss auch den Bedürfnissen der ausländischen Niederlassungen und potentieller Ansiedler Rechnung getragen werden (Steiger 1999).

Steiger (1999) weist darauf hin, dass für Standortentscheide nicht nur die momentane Situation, sondern auch Erwartungen über die zukünftige Entwicklung – im Vergleich zu anderen Standorten - relevant sind.

6.2. Wichtige Standortfaktoren

In der Literatur werden immer wieder ähnliche Standortfaktoren genannt (mit anderen Bezeichnungen und Detaillierungsgraden), diese werden jedoch verschieden gewichtet. Im folgenden sind die relevanten Standortfaktoren verschiedener theoretischer und empirischer Studien dargestellt, wobei dem Faktor Verkehr, insbesondere dem Flugverkehr, besondere Beachtung geschenkt wird. Eine Übersicht und Zusammenfassung der genannten Standortfaktoren ist in Tabelle 8 zu finden.

Steiger (1999) nennt als Faktoren, welche die inwärtsgerichteten Kapitalströme und damit die Wettbewerbsfähigkeit eines Wirtschaftsraumes massgeblich beeinflussen, die Steuer- und Wettbewerbspolitik, den Kapital- und Gewinntransfer, Umwelt- und Marktzugangsregulierungen usw. sowie das Angebot an spezieller Infrastruktur – Flughafen, Schnellbahnverbindungen, Kommunikationsinfrastruktur, spezielle Ausbildungsstätten, usw. – und die Lebensqualität eines Wirtschaftsraumes.

Nach Steiger (1999) können aus der Theorie fünf raumdifferenzierende Determinanten unterschieden werden, die in bezug auf die Standortqualität relevant sind: Faktor Boden, Distanzüberwindung, Agglomerationsfaktoren, Ausstattung mit Produktions- und Infrastrukturressourcen sowie weiche Faktoren.

In einer Studie der KOF ETH (2001) werden eine Reihe von Elementen aufgezählt, die im Zusammenhang mit wirtschaftspolitischen Massnahmen zur langfristigen Pflege der Standortattraktivität von grösster Bedeutung sind: es sind dies eine attraktive materielle und immaterielle Infrastruktur (Energie, Verkehr, Kommunikation, Humankapital), ein der Konkurrenzfähigkeit förderlicher staatlicher Regulierungsrahmen, eine effiziente Arbeitsteilung zwischen staatlichen und privaten Wirtschaftsaktivitäten sowie eine Optimierung im steuerlichen Bereich (anreizorientiertes Steuersystem, international konkurrenzfähige Steuerbelastung).

Im Handbuch für Investoren von Standort:Schweiz (2002) werden 14 Punkte aufgelistet, die den Standort Schweiz für Unternehmen gegenüber anderen Ländern attraktiv machen. Unter anderem werden genannt: die zentrale Lage, die Leistungskraft, staatliche Rahmenbedingungen, Infrastruktur, Finanzplatz, Steuern, Humankapital und Lebensqualität.

In einer Publikation zum Handels- und Finanzplatz Zug (BWI 1993) wurden folgende Standortfaktoren als wichtig erachtet: Steuern, Arbeitsmarkt, Ausbildung,

Lage, Infrastruktur, Politik, Gesetzgebung, Behörden, Wirtschaftspolitik und Lebensqualität.

6.3. Gewichtung der Standortfaktoren

BAK Basel Economics hat in verschiedenen Umfragen ausländische und schweizerische Unternehmungen zum Thema Standortfaktoren befragt und dabei insgesamt 42 Standortfaktoren ermittelt (BAK 2003). Die Faktoren wurden nach ihrer Wichtigkeit sortiert, wobei folgende 16 Standortfaktoren als „wichtig“ bis „sehr wichtig“ bewertet wurden (die Faktoren sind in der Reihenfolge ihrer Bedeutung dargestellt):

1. Verfügbarkeit von hochqualifizierten Arbeitskräften
2. Kosten von hochqualifizierten Arbeitskräften
3. Arbeitsbewilligungen für ausländische Arbeitskräfte
4. Verfügbarkeit von Telekommunikationsinfrastruktur
5. Qualität von Universitätsabgängern
6. Voraussagbarkeit der rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen
7. Unternehmensbesteuerung
8. Verhältnis von Arbeitskräften zum Management
9. Lebensqualität
10. Akzeptanz von neuen Technologien
11. Einkommensbesteuerung von hochqualifizierten Arbeitskräften
12. Ablauf der Arbeitsbewilligungen
13. Zugang zum europäischen Markt
14. Internationale Transportverbindungen
15. Kostennachteile durch räumliche Trennung von Produktionsstätte und Markt
16. Qualität von Abgängern technischer Studienrichtungen

Es zeigt sich, dass dem Humankapital das grösste Gewicht beigemessen wird. Die internationalen Transportverbindungen erscheinen erst auf Platz 14, was ein Indiz auf das Gewicht der interkontinentalen Direktverbindungen sein dürfte.

Arthur D. Little befragte im Jahr 2002 fünfzig Top 500-Unternehmungen, welche ihren Hauptsitz verlegt haben. Die Studie kommt zum Schluss, dass Unternehmungen bei der Wahl ihres Hauptsitzes sehr spezifische Kriterien anwenden. Folgende Kriterien wurden am Meisten genannt:

- Unternehmensbesteuerung	88 %
- Angebot an qualifizierten Managern	72 %
- Lebensqualität	69 %
- Zentrale Lage	62 %
- Unterstützung der Behörden	55 %
- Persönliche Präferenz des CEO	50 %

Die Schweiz belegt im Vergleich mit anderen Ländern den Spitzenplatz in der Unternehmensbesteuerung, Angebot an qualifizierten Managern, Lebensqualität sowie Unterstützung der Behörden. Als verbesserungswürdig wurden gemäss der Befragung folgende Punkte am Häufigsten genannt:

- Arbeitserlaubnis für Eheleute	25 %
- Kapazität von internationalen Schulen	19 %
- Internationale Flugverbindungen	17 %
- Administrative Hindernisse für Import/Export	14 %
- Unterschiedliche Gesetzgebung Schweiz/EU	12 %

Auch bei dieser Umfrage zeigt sich, dass die internationalen Flugverbindungen zwar als verbesserungswürdig eingestuft werden, diese jedoch nicht als zentral wichtiger Standortfaktor eingestuft werden.

Es ist jedoch unbestritten, dass je nach Funktion einer Niederlassung/Unternehmung die Standortfaktoren variieren. Für den Entscheid, eine Produktionsstätte anzusiedeln, dürfte das Angebot an Betriebsflächen, die Verkehrsanbindung und die Produktionskosten im Vordergrund stehen. Finanz- und Holdinggesellschaften hingegen werden eher auf steuerliche Vorteile sowie günstige Bedingungen für den Kapital- und Gewinntransfer achten, währenddem Betriebe für Forschung und Entwicklung auf die Verfügbarkeit von hochqualifizierten Arbeitnehmern und die Nähe zu Forschungseinrichtungen angewiesen sind. Für Verkaufs- und Service-Organisationen dürfte die schnelle

Erreichbarkeit, und damit auch die interkontinentale Anbindung, ein wichtiges Kriterium sein.

Tabelle 8 (eigene Darstellung): Übersicht und Zusammenfassung der Standortfaktoren. Ein „X“ bedeutet, dass der jeweilige Standortfaktor in der Studie genannt wurde. Die in der Tabelle zitierten Studien sind: (1) Steiger 1999, (2) KOF ETH 2001, (3) Standort:Schweiz 2002, (4) BWI 1993, (5) BAK 2003 (die Zahlenwerte entsprechen dem Rang in der BAK-Studie)

Standortfaktor	Genannte Standortfaktoren				Bewertung / Rang (5)
	(1)	(2)	(3)	(4)	
Arbeitsmarkt / Humankapital					
- Arbeitsmarkt / Humankapital generell		X	X	X	
- Verfügbarkeit von hochqual. Arbeitskräften	X		X	X	1.
- Kosten von hochqualifizierten Arbeitskräften	X				2.
- Arbeitsbewilligungen für ausl. Arbeitskräfte	X				3.
- Qualität von Universitätsabgängern					5.
- Ablauf von Arbeitsbewilligungen	X				12.
Staatlicher Regulierungsrahmen					
- Staatlicher Regulierungsrahmen generell	X	X	X	X	6.
- Steuerpolitik	X	X	X	X	7. + 11.
- Wettbewerbspolitik	X			X	
- Kapital- und Gewinntransfer	X				
Lebensqualität					
- Lebensqualität generell	X		X	X	9.
- Wohnungsangebot	X		X		
- Sicherheit			X		
Angebot an spezieller Infrastruktur					
- Infrastruktur generell			X	X	
- Flughafen	X	X			14.
- Schnellbahnverbindungen	X	X			14.
- Kommunikationsinfrastruktur	X	X			4.
- spezielle Ausbildungsstätten	X		X		
- Energie	X	X			
Lage/Geostrategische Position	X		X	X	13.
Forschung und Entwicklung	X		X		
Standortpromotion und Wirtschaftsförderung			X	X	

Die Auswertung der bestehenden Literatur und Daten zeigt folgendes Bild:

- Die Standortfaktoren beeinflussen massgeblich die Kapitalströme und damit die Wettbewerbsfähigkeit.
- Das Humankapital wird mehrheitlich als der wichtigster Standortfaktor bezeichnet.
- Der Standortfaktor Flughafen, resp. die Interkontinental-Verbindung wird nicht in den Top ten der Standortfaktoren genannt.

7. Meinungsbild Beziehung Funktion Flughafen - Direktinvestitionen

7.1. Direktinvestitionen von Schweizer Unternehmungen im Ausland

Die Schweiz weist eine hohe internationale Verflechtung auf und hat grosse Auslandsengagement in Form von Direktinvestitionen. In diesem Kapitel wird das strategische Verhalten von Unternehmen bezüglich Direktinvestitionen untersucht. Dabei steht insbesondere der Einfluss des Flughafens Zürich auf die Investitionsentscheide von Unternehmen im In- und Ausland im Fokus. Um das Investitionsverhalten auszuloten, wurden zwei Szenarien des Flughafens Zürich angenommen (Siehe Kapitel 4).

7.1.1. Befragung der SMI-Unternehmen

Der grösste Anteil von Direktinvestitionen wird vor allem von grossen, internationalen Unternehmungen getätigt. Als Befragungskreis wurden deshalb alle im Swiss-Market Index (SMI) vertretenen Unternehmungen gewählt. Diese Unternehmungen weisen eine überdurchschnittlich hohe internationale Verflechtung aus und sind für die Schweizer Volkswirtschaft von grosser Bedeutung. Die SMI-Unternehmen halten 67 % des Kapitalbestandes der Schweizer Unternehmungen im Ausland. Die Befragung dieser Unternehmungen erlaubt demzufolge Aussagen für einen gewichtigen Teil der Schweizer Direktinvestitionen im Ausland.

Tabelle 9: SMI-Unternehmen (Stand Juni 2003)

Name	Branche	Region
ABB	Elektronik & Technologie	Zürich
ADECCO	Dienstleistungen	Zürich
JULIUS BAER	Finanz	Zürich
BALOISE	Finanz	Basel
RICHEMONT	Diverse	Genf/Romandie
CIBA SC	Chemie & Pharma	Basel
CLARIANT	Chemie & Pharma	Basel
CS GROUP	Finanz	Zürich

GIVAUDAN	Chemie & Pharma	Genf/Romandie
HOLCIM	Bau & Baustoffe	Zürich
KUDELSKI	Elektronik & Technologie	Genf/Romandie
LONZA	Chemie & Pharma	Basel
NESTLE	Lebensmittel	Genf/Romandie
NOVARTIS	Chemie & Pharma	Basel
ROCHE	Chemie & Pharma	Basel
SWISS RE	Finanz	Zürich
SWISSCOM	Telekommunikation	Bern
SERONO	Biotechnologie	Genf/Romandie
SGS SURVEILLANCE	Dienstleistungen	Genf/Romandie
SWISS LIFE HOLDING	Finanz	Zürich
SULZER	Elektronik & Technologie	Zürich
SYNGENTA	Chemie & Pharma	Basel
UBS	Finanz	Zürich
SWATCH	Elektronik & Technologie	Genf/Romandie
UNAXIS	Elektronik & Technologie	Zürich
ZURICH FINANCIAL GROUP	Finanz	Zürich

Als Ansprechpartner bei den SMI-Unternehmen fungierten CEOs, Mitglieder der Konzernleitungen sowie Personen, die auf die Investitionsentscheide der Unternehmen einen massgeblichen Einfluss ausüben oder über die bezüglich Investitionsmechanismen/Reisetätigkeiten relevanten Informationen verfügten. Von den befragten 26 SMI-Unternehmen beteiligten sich 21 (81 %) an der Umfrage und waren bereit, quantitative und qualitative Informationen bezüglich ihres Investitionsverhaltens zur Verfügung zu stellen.

7.1.2. Bedeutung Erreichbarkeit / Flughafen

Gemäss der durchgeführten Umfrage wird die schnelle physische Erreichbarkeit trotz Videokonferenzen und anderer moderner Kommunikationsmittel immer noch als wichtig erachtet. Der persönliche Kontakt wird je nach Geschäftsgrösse und -partner teilweise immer noch als unabdingbar angesehen. Der „11. September“ und die SARS-Krise haben aber Spuren hinterlassen und die Mobilität etwas eingeschränkt.

Auf die Frage nach der Wichtigkeit der schnellen physischen Erreichbarkeit (international) ihres Unternehmens, resp. Ihrer Führungspersonen antworteten die

befragten SMI-Unternehmen mit einer durchschnittlichen Punktezahl von 7.57 auf einer Skala von 1 – 10.

Tabelle 10: Bewertung Erreichbarkeit

Wie wichtig ist für Sie die schnelle physische Erreichbarkeit (international) Ihres Unternehmens, resp. Ihrer Führungspersonen?	
Skala 1 (völlig unwichtig) – 10 (überlebenswichtig)	
Durchschnitt alle Befragten	7.57
Höchste Bewertung	10
Tiefste Bewertung	4

Der Stellenwert des Flughafens Zürich ist in hohem Masse von der geografischen Distanz zu diesem und der Tätigkeit der befragten Unternehmung abhängig. Je weiter weg die Unternehmungen vom Flughafen Zürich domiziliert sind, umso unwichtiger wird der Flughafen Zürich für das eigene Unternehmen eingestuft. Die Unternehmungen der Romandie messen dem Flughafen Genf einen höheren Stellenwert bei, die Unternehmungen aus der Region Basel dem Flughafen Basel. Die Bewertung des Flughafens Zürich ist ebenfalls von der Tätigkeit der befragten Unternehmungen abhängig. Wichtig ist der Flughafen Zürich bei Headquarter-Funktionen, für Service- und Sales-Organisationen sowie für Unternehmen, die in hohem Masse international tätig sind. Auf die Frage nach dem Stellenwert des Flughafens Zürich für ihr Unternehmen, antworteten die befragten SMI-Unternehmen mit einer durchschnittlichen Punktezahl von 6.36 auf einer Skala von 1 – 10. Für die in der Region Zürich domizilierten Unternehmen ist der Flughafen Zürich deutlich wichtiger (7.17 Punkte) als für die in der Region Basel (6.29 Punkte) oder Genf/Romandie (5.00 Punkte) ansässigen Unternehmen.

Tabelle 11: Bewertung Stellenwert Flughafen Zürich

Welchen Stellenwert hat der Flughafen Zürich für Ihr Unternehmen?	
Skala 1 (völlig unwichtig) – 10 (überlebenswichtig)	
Durchschnitt alle Befragten	6.36
Bewertung Befragte Region Zürich	7.17
Bewertung Befragte Region Basel	6.29
Bewertung Befragte Region Genf/Romandie	5.00

7.1.3. Bedeutung interkontinentaler Fluganbindung

Auch bei der Bedeutung der interkontinentalen Fluganbindung treten grosse regionale Unterschiede zutage. Die Romandie orientiert sich ganz klar nach Genf, und benützt bei Interkontinentalflügen ab Genf Cointrin jene Hubs mit den besten Verbindungen und dem besten Preis-Leistungsverhältnis. Die Region Basel fliegt

Europa-Flüge soweit angeboten ab Basel, Interkontinental-Flüge werden entweder über Zürich (falls Destination im Angebot und Flugpläne günstig) oder Frankfurt getätigt. Der Flughafen Zürich wird zum Teil bevorzugt, weil er bequemer erreichbar ist, Frankfurt, weil dieser für einzelne Destinationen höhere Frequenzen anbietet. Die Region Zürich benützt für die Interkontinental-Flüge (sofern vorhanden) den Flughafen Zürich. Die verschiedenen Branchen unterscheiden sich weniger deutlich als die verschiedenen Regionen. So gewichtet zum Beispiel die Finanzbranche die Wichtigkeit der direkten interkontinentalen Direktverbindungen mit 6.75 Punkte, die Chemie- und Pharmabranche mit 6.36 Punkten.

Tabelle 12: Bewertung interkontinentale Direktverbindungen

Wie wichtig sind für Ihr Unternehmen direkte interkontinentale Verbindungen (Interkontinental-Hub in Zürich)?	
Skala 1 (völlig unwichtig) – 10 (überlebenswichtig)	
Durchschnitt alle Befragten	5.98
Bewertung Befragte Region Zürich	6.89
Bewertung Befragte Region Basel	5.64
Bewertung Befragte Region Genf/Romandie	5.63

7.1.4. Auswirkung auf die Direktinvestitionen im Ausland

Von den Befragten schliessen 95 % aus, dass der Betrieb des Flughafens Zürich als Zubringerflughafen ihre Direktinvestitionen im Ausland negativ beeinflussen würde. Es wird betont, dass die Investitionsentscheide im Ausland von anderen Kriterien, vor allem von Marktkriterien, abhängig sind. Die Erreichbarkeit oder die direkte Fluganbindung des betreffenden Investitionsortes spiele bei einem Investitionsentscheid keine oder nur eine vernachlässigbare Rolle. Die global tätigen Unternehmungen haben zudem eine dezentrale Organisation mit Stützpunkten auf der ganzen Welt. Die Investitionsentscheide erfolgen demzufolge teilweise auch dezentral.

Aber auch das Kostenbewusstsein hat zugenommen. So sind die Mitarbeiter einer befragten Unternehmung explizit angewiesen, den billigst erhältlichen Flug (unabhängig der direkten Erreichbarkeit) zu buchen. In anderen Unternehmen sind Buchungen von Business-Class Flügen an bestimmte Bedingungen (Ranking, Länge Flug) geknüpft. Der Preisfaktor wird offensichtlich zunehmend stärker gewichtet als die schnelle Erreichbarkeit.

7.1.5. Auswirkung auf Investitionsentscheide im Inland

Über 80 % der Befragten schliessen aus, dass der Betrieb des Flughafens Zürich als Zubringerflughafen ihre Investitionsentscheide im Inland beeinflussen würde. Auch hier wird geltend gemacht, dass die Investitionsentscheide von wichtigeren Faktoren als der direkten Flugaanbindung abhängig sind. Durch die weit vorgeschrittene Globalisierung/Internationalisierung der meisten Unternehmungen sind zudem die Investitionen in der Schweiz bereits optimiert worden. Grössere Investitionen, vor allem auch im Produktionsbereich, werden schwergewichtig in anderen Ländern als der Schweiz vorgenommen. Die 20 % der Befragten, die ihre Investitionen reduzieren würden, wollten sich nicht auf genaue quantitative Angaben festlegen, aber die Befragten waren mehrheitlich der Meinung, dass die Investitionsreduktionen eher im marginalen Bereich anzusiedeln wären.

7.1.6. Auswirkung auf die Standortwahl / Teilwegzug

Zur Frage einer möglichen Standortverlegung infolge des Wegfalls der Interkontinental-Hub Funktion gaben 95 % an, dass dies für sie kein Thema wäre. Als Argumente werden angeführt, dass die Standortwahl von wichtigeren Faktoren (z.B. qualifizierte Arbeitskräfte) abhängig ist, dass die Unternehmungen in der Schweiz nach wie vor sehr stark verankert sind, oder dass man sich bereits mit der neuen Situation arrangiert habe (Region Basel, Romandie). Immerhin eine Unternehmung würde sich aber überlegen, ihren Hauptsitz an einen zentraleren Ort zu verlegen, falls der Flughafen Zürich noch schlechter mit Interkontinental-Flügen erschlossen wäre. Diese Unternehmung gewichtet auch ganz klar die Erreichbarkeit höher als andere Standortvorteile wie Steuererleichterungen, qualifizierte Arbeitskräfte, etc.

Für 81 % der Befragten käme ein Teilwegzug ihres Unternehmens und die Verlegung einzelner Sparten/Abteilungen infolge des Wegfalls der Interkontinental-Hub Funktion nicht in Frage. Auch bei dieser Frage wurde betont, dass andere Kriterien (z.B. „Entscheidend ist wo sich die Leute befinden und nicht wie diese erreichbar sind“) wichtiger sind. Für 20 % wäre aber ein Teilwegzug, resp. eine Ausgliederung gewisser Tätigkeiten dennoch eine realistische Option. Davon betroffen wären vor allem hochqualifizierte Arbeitsplätze. Der durch den Teilwegzug dieser Unternehmungen entstehende Verlust an Arbeitsplätzen würde sich gemäss den Angaben der Verantwortlichen auf 200 qualifizierte Arbeitsstellen belaufen.

7.1.7. Volkswirtschaftliche Auswirkungen

Trotz der geringen Auswirkung auf die eigene Unternehmung glauben 90 % der Befragten, dass der Wegfall der Interkontinental-Hub Funktion der Schweizer Volkswirtschaft schaden würde. Dieser Schaden entstünde nach Meinung der befragten Unternehmungen vor allem durch die direkten Arbeitsplatzverluste am Flughafen, durch fehlende Investitionen von ausländischen Unternehmungen in der Schweiz (weniger Neuansiedlungen) und durch einen Rückgang der Tourismusströme in die Schweiz. Ebenfalls genannt wurden mögliche Auswirkungen auf die exportorientierten KMU, da diese nicht über weltweite, (teilweise) dezentrale Entscheidungsmechanismen wie multinational tätige Unternehmen verfügen und demzufolge mehr auf interkontinentale Direktverbindungen angewiesen seien. Über die Grössenordnung des zu erwartenden volkswirtschaftlichen Schadens wurden keine konkreten Aussagen gemacht.

Eine Funktionsänderung des Flughafens Zürich von einem Interkontinental-Hub zu einem Zubringerflughafen hätte gemäss Aussagen der SMI-Unternehmen

- keinen nennenswerten Veränderungen der Direktinvestitionen der befragten SMI-Unternehmen zur Folge
- hätte (mit einer Ausnahme) keine Standortverlegungen von befragten SMI-Unternehmen zur Folge
- hätte keine wirtschaftlich signifikanten Teilverlegungen von einzelnen Bereichen/Sparten der befragten SMI-Unternehmen zur Folge

7.2. Direktinvestitionen in der Schweiz von ausländischen Unternehmungen

In diesem Kapitel wird das strategische Verhalten von ausländischen Unternehmen bezüglich Direktinvestitionen, resp. Neuansiedlungen untersucht. Dabei steht insbesondere der Einfluss des Flughafens Zürich auf die Investitionsentscheide von ausländischen Unternehmen im Fokus. Um das Investitionsverhalten auszuloten, wurden zwei Szenarien des Flughafens Zürich angenommen (Siehe Kapitel 4).

7.2.1. Befragung Experten und neuangesiedelte Unternehmungen

Um näheres über die Funktionsmechanismen, die zu einer Direktinvestitionen in der Schweiz führen, zu erfahren, wurden sieben Kenner und Experten (im folgenden „Experten“ genannt) der Funktionsweise der ausländischen Investoren befragt.

Es wurden ebenfalls sechs ausgewählte neuangesiedelte Unternehmungen der jüngeren Zeit zu den möglichen Szenarien (Interkontinental-Hub und Zubringerflughafen) des Flughafens Zürich befragt. Da aus Datenschutzgründen keine allgemein zugänglichen Informationen über Neuansiedlungen erhältlich sind, konnten nur die allgemein bekannten Neuansiedlungen der letzten Zeit befragt werden. Es ist allerdings davon auszugehen, dass sich diese bekannten Neuansiedlungen mit den wichtigsten Neuansiedlungen der letzten Zeit decken.

7.2.2. Bedeutung Erreichbarkeit/Flughafen

Die Bedeutung der Erreichbarkeit wird von den befragten Personen als sehr wichtig bezeichnet. Dabei unterscheiden sich die Aussagen der befragten Experten wenig von den Aussagen der befragten ausländischen Unternehmungen. Die befragten ausländischen Unternehmen bewerten die schnelle physische Erreichbarkeit mit 7.80 Punkten auf einer Skala von 1 –10, die befragten Experten mit 7.67 Punkten.

Tabelle 13: Bewertung Erreichbarkeit

Wie wichtig ist für Sie die schnelle physische Erreichbarkeit (international) der ansiedlungswilligen Unternehmen, resp. Ihrer Führungspersonen?	
Skala 1 (völlig unwichtig) – 10 (überlebenswichtig)	
Durchschnitt befragte Experten	7.67
Durchschnitt befragte Unternehmungen	7.80

Gemäss Aussagen der Experten variiert die Bedeutung des Flughafens je nach Funktion der Unternehmung (HQ, Service-Funktion, Niederlassung) und geografischer Distanz zum Flughafen. Je weiter eine Unternehmung / Region vom Flughafen entfernt ist, desto weniger wichtig ist ihr der Flughafen Zürich. Für die Region Basel und die Romandie ist der regionale Flughafen wichtiger als der Flughafen Zürich.

Für die befragten ausländischen Unternehmungen ist der Flughafen Zürich, sofern sie in der Region Zürich domiziliert sind, sehr wichtig.

Die befragten Unternehmungen gewichten die Bedeutung des Flughafens Zürich etwas höher als die befragten Experten.

Tabelle 14: Bewertung Stellenwert Flughafen Zürich

Welchen Stellenwert hat der Flughafen Zürich für den Investitionsentscheid ansiedlungswilliger Unternehmen?	
Skala 1 (völlig unwichtig) – 10 (überlebenswichtig)	
Durchschnitt befragte Experten	7.58
Durchschnitt befragte Unternehmungen	8.10

7.2.3. Bedeutung interkontinentale Flugaanbindung

Für einige Experten ist die Bedeutung der Interkontinental-Anbindung zwar sehr wichtig, doch auch diese sind der Meinung, dass je bereits 3-5 Direktverbindungen nach Nordamerika und Asien den Wünschen und Bedürfnissen der ansiedlungswilligen Unternehmungen genügen würden. Experten, die nicht in unmittelbarer Nähe des Flughafens tätig sind, stufen die Bedeutung der interkontinentalen Direktverbindungen als weniger wichtig ein, als Experten, die in unmittelbarer Nähe des Flughafens tätig sind.

Die Bedeutung der interkontinentalen Flugaanbindung wird je nach Funktion und Branche des angesiedelten Betriebes sowie je nach Land der Mutterunternehmung unterschiedlich beurteilt. Für amerikanische Unternehmungen, die ihren europäischen Hauptsitz in der Schweiz haben, ist die interkontinentale Anbindung in die USA wichtiger als für Unternehmungen die vorwiegend in Europa tätig sind oder ihren Hauptsitz in Europa haben. Für alle befragten Unternehmungen gilt, dass das europäische Netz als sehr viel bedeutender als die direkte interkontinentale Anbindung erachtet wird.

Auch der Wichtigkeit der interkontinentalen Direktverbindungen geben die befragten ausländischen Unternehmen eine leicht höhere Punkteanzahl (7.60 Punkte) als die befragten Experten (6.92 Punkte)

Tabelle 15: Bewertung interkontinentale Direktverbindungen

Wie wichtig sind für Ihr Unternehmen direkte interkontinentale Verbindungen (Interkontinental-Hub in Zürich)?	
Skala 1 (völlig unwichtig) – 10 (überlebenswichtig)	
Durchschnitt befragte Experten	6.92
Durchschnitt befragte Unternehmungen	7.60

7.2.4. Auswirkungen des Szenarios Zubringerflughafen auf die Investitionen ausländischer Unternehmen

Die Auswirkung des Szenarios Zubringerflughafen wird von der Mehrzahl der befragten Experten als negativ bezüglich der Investitions-, resp. Ansiedlungsentscheide der ausländischen Unternehmungen bezeichnet. Vor allem aus den Regionen Nordamerika und Asien würde das Ausbleiben von Neuansiedlungen erwartet. Dabei steht nicht nur die Verschlechterung der Rahmenbedingungen für in der Schweiz ansässigen international tätigen Unternehmen im Vordergrund, sondern es wird vielmehr auch auf den Prestigeverlust für die Schweiz, und somit auf den schleichenden Verlust der Attraktivität der Schweiz im internationalen Standortvergleich hingewiesen.

Einige Experten weisen aber auch darauf hin, dass z.B. Genf durch den Wegfall der meisten interkontinentalen Direktverbindungen keine messbaren Verluste hinnehmen musste, und für Europäische Hauptsitze (European Headquarters) primär die europäische Flugaanbindung im Vordergrund steht.

Die befragten Experten sehen ein tiefes Risiko (mit Ausnahme eines Experten, der von einem Arbeitsplatzverlust von 20'000 Arbeitsplätzen ausgeht), dass bereits in der Schweiz ansässige internationale Unternehmungen infolge der fehlenden interkontinentalen Direktverbindungen wieder wegziehen.

Bei der Mehrheit der befragten Unternehmungen würden sich die Entscheide für Investitionen in der Schweiz kurzfristig nicht negativ verändern. Es wird darauf hingewiesen, dass für Investitionsentscheide andere Faktoren (z.B. Steuervorteil) wichtiger sind als die interkontinentale Anbindung. Die befragten Unternehmen würden sich „zähneknirschend“ mit diesem „Komfortverlust“ abfinden. Eine negative Veränderung der mittel- bis langfristigen Investitionen, resp. eine genaue Reevaluation des Umfeldes bei neuen grossen Investitionen, wird aber nicht ausgeschlossen.

Bezüglich einer möglichen Standortverlegung der Unternehmen infolge einer Funktionsänderung des Flughafens Zürich äusserten sich alle befragten Unternehmen dahingehend, dass sie trotzdem am Standort Schweiz festhalten würden. Dabei wird vor allem auf die bereits getätigten Investitionen, auf die bereits erfolgte Ansiedlung der Mitarbeiter in der Schweiz und auf die höhere Wichtigkeit der europäischen Flugverbindungen verwiesen. Dagegen wird eine Teilverlegung von bestimmten Funktionen, für die eine schnelle und gute

Erreichbarkeit sehr wichtig sind, (gewisse HQ-Funktionen, Sales) von einigen Unternehmungen als plausible Möglichkeit angesehen.

50 % der befragten Unternehmen sagen aus, dass ein bestehendes Szenario „Zubringerflughafen“ den damaligen Standortentscheid zuungunsten der Schweiz hätte beeinflussen können. Ein Unternehmen sagte sogar explizit aus, dass sie bei einem Szenario Zubringerflughafen auf „keinen Fall“ in die Schweiz gekommen wären.

7.2.5. Volkswirtschaftliche Auswirkungen

Uneinigkeit besteht bei den befragten Experten darüber, ob der Betrieb des Flughafens Zürich ohne interkontinentale Direktverbindungen einen negativen Effekt auf die Schweizer Volkswirtschaft haben würde. Während ein Teil vor allem darauf hinweist, dass die Schweiz nicht wegen den Flughäfen oder der guten Erreichbarkeit als Standort gewählt wird, ist für einen anderen Teil der befragten Experten ein Verlust durch fehlende Neuansiedlungen und durch die Gefährdung von Arbeitsplätzen am Flughafen ein absolut realistisches Szenario. Interessanterweise gehen die Experten, die in Flughafennähe tätig sind, von diesem volkswirtschaftlich negativen Effekt aus, während die vom Flughafen weiter entfernt tätigen Experten für die Schweizer Volkswirtschaft keinen negativen Effekt erwarten.

Alle befragten ausländischen Unternehmungen gehen beim Betrieb des Flughafens Zürich ohne interkontinentale Direktverbindungen von einem negativen Effekt auf die Schweizer Volkswirtschaft aus. Negative Auswirkungen werden vor allem durch den Arbeitsplatzabbau auf dem Flughafen selbst, durch weniger Neuansiedlungen („falls Steuervorteile die verschlechterte Erreichbarkeit nicht aufwiegen“) und durch fehlendes Tourismusaufkommen erwartet. Es wird im weiteren ein Einbruch bei internationalen Konferenzen und Kongressen erwartet.

Alle Befragten heben auch die eminent wichtige Bedeutung der europäischen Flugverbindungen hervor. Während dem die interkontinentalen Verbindungen ohne Umsteigen noch teilweise als „bequem“ oder „nice to have“ bezeichnet werden, ist eine Tätigkeit in Europa ohne direkte Flüge zu den wichtigsten europäischen Zentren für den grössten Teil der Befragten schlicht nicht vorstellbar.

7.2.6. Auswirkungen auf den Brand Schweiz

Einige der befragten Experten weisen auf die bestehende Verunsicherung hin, die durch die andauernde Flughafen- und Swiss-Diskussion ausgelöst wird. Der Verlust der Interkontinental-Funktion des Flughafens Zürich könnte gemäss Aussagen von Befragten Auswirkungen auf das Prestige der Schweiz haben. Dieser Reputationsverlust könnte gemäss den Befragten vor allem mittel- bis langfristig seine (negative) Wirkung zeigen.

Diese Aussagen werden durch die Umfrage bei den ausländischen Unternehmungen erhärtet. „Ein so renommiertes Land wie die Schweiz braucht eine interkontinentale Fluganbindung“ war unter anderem die Aussage eines Managers eines kürzlich in die Schweiz gezogenen Unternehmens.

Eine Funktionsänderung des Flughafens Zürich von einem Interkontinental-Hub zu einem Zubringerflughafen würde gemäss Aussage der befragten neuangesiedelten Firmen

- nicht zu einer Standortverlegung ihres Unternehmens führen
- könnte einen Teilwegzug von einzelnen Funktionen/Sparten ihres Unternehmens zur Folge haben

Ein Szenario Zubringerflughafen

- hätte bei 50 % der befragten neuangesiedelten Unternehmungen negative Auswirkungen auf den Ansiedlungsentscheid haben können
- würde bedeuten, dass die Schweiz schlechtere Karten im internationalen Standortvergleich erhält.

7.3. Standortfaktoren

Die SMI-Unternehmen sowie die ausländischen Unternehmungen wurden auch zu den für sie relevanten Standortfaktoren befragt. Im Fragenbogen wurden folgende sechs Standortfaktoren aufgelistet:

- Qualifizierte Arbeitskräfte
- Flexibilität des Arbeitsmarktes
- Steuervorteile

- Lebensqualität
- interkontinentale Fluganbindung
- Staatliche Rahmenbedingungen generell (Stabilität, Sicherheit, etc.)

Diese Faktoren wurden aus den für die Schweiz dominanten Standortfaktoren (Kapitel 6.3) ausgewählt. Währenddem generell Sammelbegriffe wie „Lebensqualität“ oder „Staatliche Rahmenbedingungen“ ausgewählt wurden, wurde mit der „interkontinentalen Fluganbindung“ ein spezifischer Teilbereich der Infrastruktur, der auf die Fragestellung dieser Studie ausgerichtet ist, verwendet.

Die kontaktierten Unternehmungen und Personen hatten die Aufgabe, die Faktoren nach ihrer Wichtigkeit zu ordnen.

Die Bewertung dieser Faktoren durch die SMI-Unternehmen und die neuangesiedelten Unternehmungen zeigt folgendes Bild:

Tabelle 16: Rangliste Standortfaktoren

	SMI-Unternehmen		Neuangesiedelte Unternehmungen
Rang	Standortfaktoren	Rang	Standortfaktoren
1	Qualifizierte Arbeitskräfte	1	Steuervorteile
2	Staatliche Rahmenbedingungen	2	Qualifizierte Arbeitskräfte
3	Flexibilität des Arbeitsmarktes	3	interkontinentale Fluganbindung
4	Steuervorteile	4	Flexibilität des Arbeitsmarktes
5	Lebensqualität	5	Lebensqualität
6	interkontinentale Fluganbindung	6	Staatliche Rahmenbedingungen

Die befragten SMI-Unternehmen nennen als für sie wichtigsten Standortfaktor die „qualifizierten Arbeitskräfte“. An zweiter Stelle kommen die „staatlichen Rahmenbedingungen“, gefolgt von der „Flexibilität des Arbeitsmarktes“. Der Standortfaktor „interkontinentale Fluganbindung“ nimmt den letzten Platz ein. Dazu befragt, ob sie einen Standortfaktor „Flughafen“ anstelle eines Standortfaktors „interkontinentaler Fluganbindung“ besser positioniert hätten, antworteten zwar einige Befragte mit ja, aber auch dieser Standortfaktor wäre immer noch im letzten Drittel positioniert worden.

Die neuangesiedelten Unternehmungen nennen als wichtigsten Standortfaktor die „Steuervorteile“, gefolgt von den „qualifizierten Arbeitskräften“ und der

„interkontinentalen Fluganbindung“. Die „Staatlichen Rahmenbedingungen“ nehmen den letzten Platz ein.

In beiden Befragungskreisen wird das Humankapital sehr hoch gewichtet (Platz 1 und 2). Die Steuervorteile sind in erster Linie für die neuangesiedelten Unternehmungen von grossem Interesse (Platz 1), bei den SMI-Unternehmen wird dieser Faktor deutlich weniger stark gewichtet (Platz 4). Während sich die „interkontinentale Fluganbindung“ bei den SMI auf dem letzten Platz befindet, ist diese für die neuangesiedelten Unternehmungen offenbar von grösserer Bedeutung (Platz 3). Dies wird auch durch die qualitativen Informationen der beiden Befragungskreise bestätigt.

- Die befragten neuangesiedelten Unternehmungen bewerten den Standortfaktor „interkontinentale Fluganbindung“ höher als die befragten SMI-Unternehmen.
- Das Humankapital wird von beiden Befragungskreisen sehr hoch gewichtet.

7.4. Exkurs: Genf

Da von einigen Experten bei den möglichen Auswirkungen eines „Zubringerflughafen-Szenarios“ auf den Flughafen Genf verwiesen wurde, beleuchten wir nachstehend kurz die Entwicklung der Region Genf seit dem Verlust der meisten interkontinentalen Direktverbindungen des Flughafens Genf:

Im Jahr 1997 entschied die Swissair, alle Langstreckenflüge neu ab Zürich zu führen. Der Flughafen Genf verlor damit auf einen Schlag den grössten Anteil seiner interkontinentalen Direktverbindungen. 1997 betrug der jährliche Flugverkehr in Genf 6,2 Millionen Passagiere. Es wurden mehr als 100 Destinationen durch direkte Linienflüge von und zum Flughafen Genf angeboten, wovon mehr als ein Drittel ausserhalb Europas lagen.

Gemäss Auskunft der lokalen Experten sind, soweit bekannt, als Folge der fehlenden Langstreckenflüge keine multinationalen Unternehmen weggezogen. Dass der Wegfall der interkontinentalen Direktverbindungen kurzfristige negative Auswirkung auf die Genfer Wirtschaft gehabt haben könnte, wird nicht ausgeschlossen; namentlich im Frachtbereich gab es grosse Verschiebungen. Es wird auch erwähnt, dass möglicherweise potentielle Neuansiedler durch die fehlenden interkontinentalen Direktverbindungen von einer Ansiedlung im Grossraum Genf abgesehen haben, doch dass dies nicht messbar sei.

Trotz dem Verlust der Swissair-Langstreckenflüge blieb die Flugbedienung von Genf im internationalen Vergleich mit einem hinsichtlich Qualität und Quantität ausgezeichneten europäischen Flugnetz sehr leistungsfähig.

Es wurde ein Investitionsprogramm von über 100 Mio. Franken zur Modernisierung des pistenseitigen Flughafengebäudes, namentlich durch die Schaffung von neuen Abfertigungshallen und neuen Flugsteigen, zwecks Verbesserung der Dienstleistungsqualität und des Komforts für die Reisenden, lanciert.

Heute hat der Flughafen ein Passagieraufkommen von 7,6 Millionen Personen, mit ungefähr 100 Direktflugdestinationen, wobei auch einige interkontinentale Direktverbindungen im Angebot stehen. Nach eigenen Angaben rechnet der Flughafen Genf bis zum Jahr 2020 mit einem Passagieraufkommen von 14.5 Millionen.

Die Swiss hat heute einen Anteil von 24.6 % der Passagiere des Flughafens Genf. EasyJet Switzerland hat einen Marktanteil von 22 %, mit stark wachsender Tendenz.

In den Top ten-Destinationen des Flughafens Genf befinden sich ausschliesslich europäische Verbindungen (1. London, 2. Paris, 3. Zürich). Das Frachtaufkommen hat sich seit 1997 mehr als halbiert⁶.

Gemäss Aussagen der befragten Experten sind die multinationalen Unternehmungen in der Region Genf sehr zufrieden mit der Qualität und dem Angebot des Flughafens Genf.

- In der Region Genf hat der Verlust der interkontinentalen Direktverbindungen gemäss Aussagen der Experten keinen messbaren volkswirtschaftlichen Verlust verursacht.

7.5. Zusammenfassung der Umfrageresultate

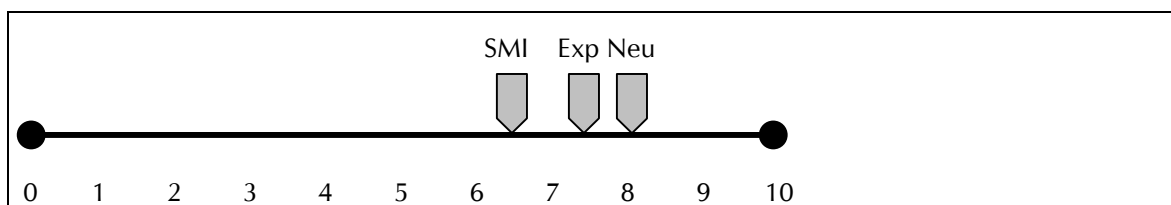
Der Stellenwert des Flughafens Zürich ist in hohem Masse von der geografischen Distanz und der Tätigkeit/Funktion der befragten Unternehmung abhängig. Für die

⁶ In der vorliegenden Analyse wurde nicht zwischen Passagier- und Frachtaufkommen unterschieden. Frachtkosten sind von eher untergeordneter Bedeutung für die Standortevaluation.

in der Region Zürich domizilierten SMI-Unternehmen ist der Flughafen Zürich deutlich wichtiger (7.17 Punkte) als für die in der Region Basel (6.29 Punkte) oder Region Genf (5.00 Punkte) ansässigen SMI-Unternehmen.

Die SMI-Unternehmen gewichten den Stellenwert des Flughafens Zürich mit durchschnittlich 6.36 Punkten, die Experten mit 7.58 Punkten und die neuangesiedelten Unternehmen mit 8.10 Punkten. Die mittlere Position der befragten Experten zeugt einerseits von einem hohen Wissensstand der Befragten und plausibilisiert andererseits die Aussagen der SMI-Unternehmen und der neuangesiedelten Unternehmen.

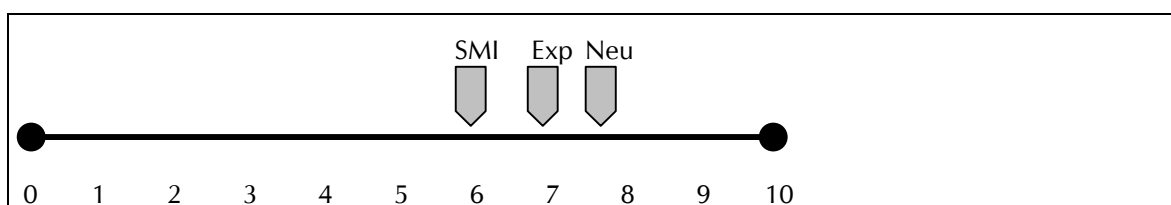
Abbildung 5: Bewertung Stellenwert Flughafen Zürich durch SMI-Unternehmen (SMI), Experten (Exp) und neuangesiedelten Unternehmen (Neu)



Auch bei der Bedeutung der interkontinentalen Fluganbindung treten regionale Unterschiede zutage. Für die in der Region Zürich domizilierten SMI-Unternehmen ist der interkontinentale Hub in Zürich um einiges wichtiger (6.89 Punkte) als für die in der Region Basel (5.64 Punkte) und in der Region Genf/Romandie (5.63 Punkte) ansässigen SMI-Unternehmen.

Die SMI-Unternehmen gewichten die Bedeutung der interkontinentalen Fluganbindung mit durchschnittlich 5.98 Punkten, die Experten mit 6.92 Punkten und die neuangesiedelten Unternehmen mit 7.60 Punkten. Auch bei dieser Bewertung nehmen die befragten Experten die mittlere Position ein.

Abbildung 6: Bewertung interkontinentale Verbindungen durch SMI-Unternehmen (SMI), Experten (Exp) und neuangesiedelten Unternehmen (Neu)



Eine Funktionsänderung des Flughafens Zürich von einem Interkontinental-Hub zu einem Zubringerflughafen (Eintreffen des Szenarios Zubringerflughafen) hätte keine Auswirkungen auf die Direktinvestitionen im Ausland der befragten SMI-Unternehmen. Fast unisono wird betont, dass für Investitionsentscheide im

Ausland vor allem Marktkriterien massgebend sind und die Erreichbarkeit eine untergeordnete Rolle spielt. Die global tätigen Unternehmungen haben zudem eine dezentrale Organisation mit Stützpunkten auf der ganzen Welt, womit die Investitionsentscheide demzufolge teilweise auch dezentral fallen.

Ein Szenario „Zubringerflughafen“ hätte ebenfalls keine, oder nur geringe Auswirkungen auf die Investitionsentscheide der befragten SMI-Unternehmen im Inland. Dies liegt einerseits daran, dass die international verflochtenen Unternehmungen gewichtige Investitionen (z.B. im Produktionsbereich) teilweise sowieso im Ausland tätigen und andererseits dass die Unternehmungen offensichtlich doch noch sehr stark in der Schweiz verankert sind.

Eine Standortverlegung infolge des Eintreffens des Szenarios Zubringerflughafen wäre für die befragten SMI-Unternehmen (mit einer Ausnahme) kein Thema, eine Teilverlegungen von gewissen Abteilungen wären für 20 % der Befragten eine realistische Option.

Im Gegensatz zum eigenen Verhalten erwarten die SMI-Unternehmen bei Eintreffen des Szenarios Zubringerflughafen für die Schweizer Volkswirtschaft einen negativen Effekt. Dies vor allem in den Bereichen Neuansiedlungen, Tourismus und möglicherweise bei den KMU.

Die befragten Experten befürchten vor allem, dass die Schweiz bei einem Szenario Zubringerflughafen schlechtere Karten im internationalen Standortvergleich (Marginalisierung der Schweiz bei Standortevaluation) erhalten würde. Die befragten Experten sehen aber eine kleine Gefahr, dass bestehende internationale Unternehmungen infolge der fehlenden interkontinentalen Direktverbindungen wieder wegziehen.

Die befragten neuangesiedelten Unternehmungen würden infolge der Funktionsänderung des Flughafens Zürich nicht wegziehen, aber möglicherweise gewisse Funktionen/Sparten ins Ausland ausgliedern. Es wird darauf hingewiesen, dass andere Standortfaktoren (z.B. Steuervorteile) wichtiger sind als die interkontinentale Anbindung.

Die Hälfte der befragten neuangesiedelten Unternehmungen sagen aber auch aus, dass ein bestehendes Szenario Zubringerflughafen den damaligen Standortentscheid zuungunsten der Schweiz hätte beeinflussen können.

Eine Mehrzahl der Befragten glaubt, dass eine Funktionsänderung des Flughafens Zürich für die Schweiz imageschädigend sein könnte, und eine mittel- bis langfristige negative volkswirtschaftliche Auswirkung nach sich ziehen würde.

Alle international tätigen Unternehmungen betonen, dass der Betrieb des Flughafens Zürich ohne ein dichtes europäisches Netz ihrer Ansicht nach negative Auswirkungen auf die Schweizer Volkswirtschaft hätte.

8. Workshop (Plausibilisierung)

Anlässlich eines Experten-Workshops wurden die Resultate der Analyse präsentiert und besprochen. Die Resultate wurden gespiegelt und auf ihre Glaubwürdigkeit hin geprüft. Am Workshop nahmen teil:

Prof. Dr. Aymo Brunetti, Seco

Dr. Hans-Peter Burkhard, Amt für Wirtschaft und Arbeit, Kanton Zürich

Dr. Peter Hutzli, economiesuisse

Dr. Thomas Koller, Komitee Weltoffenes Zürich

Walter Kunz, Schweiz. Reisebüroverband

Prof. Dr. Rico Maggi, Istituto Ricerche Economiche, Universität Lugano und Universität Zürich

Jürg Schmid, Schweiz Tourismus

Dr. Dieter Sigrist, Verband Zürcher Kreditinstitute, Corporate Secretary SWX

Prof. Dr. Alain Thierstein, ETH

8.1. Thesen

Den Workshop-Teilnehmern wurden folgende Thesen vorgelegt:

Direktinvestitionen

Eine Funktionsänderung des Flughafens Zürich von einem Interkontinental-Hub zu einem Zubringerflughafen

- führt zu keinen nennenswerten Veränderungen der Direktinvestitionen der Schweizer Grossunternehmungen, die im In- und Ausland getätigt werden
- ist für die SMI-Unternehmen nicht relevant, kann aber für die Gesamtwirtschaft negative Auswirkungen haben
- wird sich negativ auf die Wachstumschancen der in der Schweiz ansässigen exportorientierten KMU auswirken

Neuansiedlungen

Eine Funktionsänderung des Flughafen Zürich von einem Interkontinental-Hub zu einem Zubringerflughafen

- wird zu einer Verringerung der Neuansiedlung von ausländischen Unternehmen in der Schweiz führen
- führt zu einer Verschlechterung des Standortes Schweiz bei der internationalen Standortevaluation

Image/Branding

Eine Funktionsänderung des Flughafens Zürich von einem Interkontinental-Hub zu einem Zubringerflughafen

- ist mittel- bis langfristig imageschädigend für die Schweiz und verursacht dadurch volkswirtschaftlichen Schaden für die Schweiz

Europa-Hub

- Der Betrieb des Flughafens Zürich ohne ein dichtes europäisches Netz hätte fatale Auswirkungen auf die Schweizer Volkswirtschaft

8.2. Reporting Workshop

Die Experten haben sich zu den Thesen wie folgt geäußert:

Direktinvestitionen

Dass eine Funktionsänderung des Flughafens Zürich von einem Interkontinental-Hub zu einem Zubringerflughafen keine nennenswerten Veränderungen der Direktinvestitionen der Schweizer Grossunternehmungen zur Folge haben, wird von den meisten Teilnehmern als plausibel angesehen.

Die Auswirkungen auf die Volkswirtschaft sind für die Diskussionsrunde quantitativ nicht belegt, und die Teilnehmer würden hier eine zurückhaltendere Meinung einnehmen.

Die meisten Teilnehmer glauben nicht, dass sich eine Funktionsänderung des Flughafens auf das Investitionsverhalten der KMU auswirken wird. Die Diskussionsrunde bezeichnet eine solche These als nicht glaubwürdig. Für die

kleinen Unternehmen ist vor allem das Europa-Netz sehr wichtig. In diesem Zusammenhang stellt sich aber auch die Frage, inwieweit sich ein Europa-Netz ohne Interkontinental-Netz aufrechterhalten lässt. Es gibt Regionen in Europa, die ohne dichtes europäisches Netz auskommen und trotzdem prosperieren (z.B. Irland). Es können aber auch nicht alle Volkswirtschaften 1:1 verglichen werden.

Es kann aber gesagt werden, dass je offener und internationaler verflochten eine Volkswirtschaft ist, umso innovativer sie sein muss, um sich erfolgreich im internationalen Wettbewerb behaupten zu können; d.h. dass offene Volkswirtschaften eine hohe Kompetitivität aufweisen.

Es besteht Uneinigkeit darüber, wie weit die Wirkungen eines Hubs ausstrahlen. Ist der Hub nun nur für die Region Zürich relevant oder auch für weiter entfernte Regionen?

Ein fehlendes Interkontinental-Netz hätte nach Meinung der Teilnehmer vor allem auch Auswirkungen auf die operative Geschäftstätigkeit der Unternehmungen.

Neuansiedlungen

Nach der Erfahrung eines Teilnehmers gibt es auch viele neuangesiedelte Unternehmungen, für die der Flughafen absolut nicht relevant ist. Beispielsweise kommen zurzeit viele süddeutsche Unternehmungen infolge der Steuersituation in Deutschland in die Schweiz (Region St. Gallen, Thurgau). Die meisten Teilnehmer stimmen überein, dass die Bedeutung des Flughafens bei der Standortfrage wichtig ist, aber nicht überbewertet werden darf. Die anderen Standortfaktoren (z.B. qualifizierte Arbeitskräfte, Rahmenbedingungen) etc. sind gemäss den Teilnehmern wichtiger. Die Region Genf hat nach dem Swissair-Entscheid die Langstreckenflüge abziehen, keine Unternehmungen verloren. Die Unternehmensstruktur in Genf kann aber auch nicht unbedingt mit Zürich verglichen werden. Genf hat eher europäische Headquarters, Zürich eher global tätige Headquarters.

Bei den Neuansiedlungen muss in jedem Fall zwischen dem Einfluss auf die Entwicklung der neuangesiedelten Unternehmung (Erweiterungsinvestition) und dem Einfluss auf den Entscheid für die Neuansiedlung unterschieden werden.

Bei den Erweiterungsinvestitionen verhalten sich die Unternehmungen wahrscheinlich ähnlich wie die SMI-Unternehmen, bei der Neuansiedlung ist die Gesamtheit der Standortfaktoren massgebend. Der Flughafen ist ein kleiner Teil der Standortfaktoren.

Image/Branding

Image und Branding müssen nach Meinung der Diskussionsteilnehmer getrennt werden. Image ist nur eine kurzfristige Wahrnehmung, und sehr schwierig messbar. Welches Image ist gemeint? Zuverlässigkeit (funktionierender Hub)? Wird ein Hub überhaupt in diesem Masse wahrgenommen? Da das Image nicht gemessen werden kann, kann daraus auch kein volkswirtschaftlicher Schaden für die Schweiz abgeleitet werden. Es ist demzufolge auf quantitative Angaben zu verzichten.

Ein Markenwert kann eher gemessen werden. Nach Meinung der Teilnehmer können möglicherweise Aussagen zum Wert des Brands „Schweiz“ und dessen Entwicklung gemacht werden.

9. Synthese

Die Ergebnisse der Umfrage, unter Berücksichtigung der Spiegelung durch den Expertenworkshop, können wie folgt dargestellt werden:

- Der Verlust der Interkontinental-Hub Funktion des Flughafens Zürich hätte gemäss den befragten SMI-Unternehmen keinen oder nur einen marginalen Einfluss auf ihre Direktinvestitionen im Ausland und auf ihre Inlandinvestitionen.
- Die global tätigen Unternehmungen haben eine dezentrale Organisation mit Stützpunkten auf der ganzen Welt. Die Investitionsentscheide werden demzufolge teilweise dezentral gefällt. Die interkontinentalen Direktverbindungen spielen – obwohl sie einen Komfortfaktor darstellen – in diesem Entscheidungsmechanismus keine wichtige Rolle. Auch die Standortverlegung ist für die befragten SMI-Unternehmen kein Thema, da normalerweise andere Faktoren als die interkontinentale Flugaanbindung für die Standortwahl im Vordergrund stehen. Dies wird auch durch die Wichtigkeit der einzelnen Standortfaktoren bestätigt, wo dem Standortfaktor „interkontinentale Flugaanbindung“ im Verhältnis zu anderen Standortfaktoren eine tiefere Bedeutung zugemessen wurde. Unternehmungen, für welche die interkontinentale Flugaanbindung der wichtigste Faktor ist, würden sich bei einem Wegfall der Interkontinental-Flüge aber einen Wegzug überlegen. Dies war bei den befragten SMI-Unternehmen konkret bei einer Unternehmung der Fall. Unserer Ansicht nach genügt dies aber nicht, um daraus einen signifikanten Wegfall von Inlandinvestitionen, und damit einen unmittelbaren volkswirtschaftlichen Schaden für die Schweiz nachzuweisen.

Die Unternehmungen in Basel und in der Romandie haben sich mit dem Verlust eines Interkontinental-Hubs in ihrer unmittelbaren Nähe abfinden müssen. Dies hat ihre Investitionsneigung offensichtlich nicht beeinträchtigt. Die mutmasslich geringen volkswirtschaftlichen Auswirkungen in Genf auf den Abzug der Langstreckenflüge der Swissair bestätigen dieses Meinungsbild.

- Da die SMI-Unternehmen 67 % des Kapitalbestandes der Schweizer Unternehmungen im Ausland halten, kann aus der Befragung und mit Blick auf die Situation in Genf mit einiger Sicherheit gesagt werden, dass der

Verlust der Interkontinental-Hub Funktion die Direktinvestitionen der Schweiz im Ausland nicht, oder nur marginal beeinflussen würde. Ein Szenario Zubringerflughafen würde gemäss den befragten SMI-Unternehmen zwar einen Komfortverlust darstellen, aber zu keinen massgeblichen Standort- oder Teilverlegungen führen und demzufolge auch die inländischen Investitionen nicht signifikant beeinflussen.

Im Gegensatz zur relativ geringen strategischen Bedeutung der interkontinentalen Direktverbindungen für die SMI-Unternehmen stufen wir – aufgrund der geführten Interviews – deren Wichtigkeit in Bezug auf Investitionen von ausländischen Unternehmungen (Neuansiedlungen) in der Schweiz als deutlich höher ein:

- Der Verlust der Interkontinental-Hub Funktion hätte mit einer hohen Wahrscheinlichkeit einen negativen Einfluss auf die Neuansiedelung internationaler Unternehmen in der Schweiz. Dabei wären vor allem gewisse Funktionen (Headquarters, Sales- und Serviceabteilungen) betroffen und weniger bestimmte Branchen. Die Region Zürich würde die Auswirkungen aufgrund ihrer geografischen Nähe zum Flughafen sowie ihrer grossen Anzahl von auf den Flughafen ausgerichteten Unternehmungen wohl am ehesten spüren.
- Bereits angesiedelte Unternehmungen würden nach Aussagen der befragten Experten und Unternehmungen nicht in signifikantem Ausmass wegziehen. Offensichtlich kann die interkontinentale Anbindung für den Standortentscheid den Ausschlag geben, aber falls sich eine Unternehmung zu einer Ansiedlung entschlossen hat, müssen sich die Standortfaktoren wesentlich verschlechtern damit sie wegzieht. Dies bedeutet aber nicht, dass die Unternehmungen nicht vorgängig zu inskünftigen (Erweiterungs-) Investitionen eine genaue Reevaluation des Umfelds vornehmen. Bei einem stark negativ veränderten Umfeld dürfte die Wahrscheinlichkeit, dass eine Investition anderswo getätigt wird, relativ gross sein.
- Bei einem „Szenario Zubringerflughafen“ würde die Schweiz bei der internationalen Standortevaluation inskünftig schlechter abschneiden und dadurch wahrscheinlich weniger ausländische Unternehmen anziehen sowie weniger Erweiterungsinvestitionen generieren.
- US-amerikanische Unternehmungen wären aufgrund der geografischen Distanz zu ihrem Mutterhaus durch den Wegfall der interkontinentalen Direktverbindungen in höherem Mass betroffen als europäische

Unternehmungen. Die US-Unternehmungen sind gleichzeitig die wichtigsten ausländischen Investoren in der Schweiz mit Direktinvestitionen von durchschnittlich 7,773 Mrd. Franken (1997-2000 pro Jahr) und mit über 67'000 Arbeitsplätzen (2003) in der Schweiz. Ein grosser Teil dieser Investitionen wird wahrscheinlich unabhängig der Flughafenfunktion des Flughafens Zürich getätigt und auch in Zukunft getätigt werden. Aufgrund der Umfrage bei Experten und bei neuangesiedelten Unternehmungen, ist es aber durchaus vorstellbar, dass bei einem Szenario „Zubringerflughafen“ ein Teil der Neu- und Erweiterungsinvestitionen nicht mehr in der Schweiz, sondern in einem Land mit einem Interkontinental-Hub, getätigt würde. Da auch bei einem Szenario „Zubringerflughafen“ die Direktverbindung Zürich – New York erhalten bleiben wird, schätzen wir das Gefährdungspotential deutlich tiefer ein als die durchschnittlich getätigten Investitionen von 7,773 Mrd. Franken. Falls aber nur schon 5 % der inskünftigen Neu- und Erweiterungsinvestitionen durch ein Szenario Zubringerflughafen nicht mehr in der Schweiz erfolgen würden, würde dies zu einer Reduktion der Investitionen um rund 350 Mio Franken führen. Dies entspricht ca. 2 % der durchschnittlich während der Jahre 1997-2000 in der Schweiz getätigten Gesamt-Kapitalimporte.

- Ob die ausbleibenden Unternehmen und Direktinvestitionen durch Investitionen anderer Unternehmen oder anderer Regionen kompensiert werden könnten, ist unklar, und wird auch von den befragten Experten kontrovers beurteilt.
- Es besteht aber Einigkeit darin, dass der Verlust der Interkontinental-Hub Funktion Auswirkungen auf das Branding der Schweiz haben könnte, und dass deshalb längerfristig negative Auswirkungen auf die Schweizer Volkswirtschaft nicht auszuschliessen wären. Eine Schätzung der monetären Auswirkungen ist aber sehr schwierig vorzunehmen.
- Das europäische Flugnetz ist für alle international tätigen Unternehmungen von grösserer Bedeutung als das interkontinentale Netz. Dies mag auch damit zusammenhängen, dass die Schweizer Volkswirtschaft traditionellerweise mit der EU wirtschaftlich enger verflochten ist, als mit den asiatischen oder amerikanischen Wirtschaftsräumen. Eine Reduzierung des europäischen Flugnetzes im grösseren Umfang hätte unserer Ansicht nach einschneidende negative Auswirkungen auf die Schweizer Volkswirtschaft und wäre nur schwierig durch andere Massnahmen/Anstrengungen zu kompensieren.

- Generell gilt, dass je offener und internationaler verflochten eine Volkswirtschaft ist, umso innovativer sie sein muss, um sich erfolgreich im internationalen Wettbewerb behaupten zu können; d.h. dass offene Volkswirtschaften eine hohe Kompetivität aufweisen.

10. Anhang

Zitierte Literatur

- Arthur D. Little (2002): Benchmarking of Global and Regional Headquarters in Switzerland; Präsentation vom März 2002
- BAK Basel Economics (2003): The location factors of the IBC Performance Database; Link am 16. Juni 2003 auf http://www.bakbasel.ch/wEnglisch/benchmarking/database/location_factors.shtml?navid=1
- BWI Stiftung für Forschung und Beratung am betriebswissenschaftlichen Institut der ETH Zürich (1993): Handels- und Finanzplatz Zug – Grundlage-Studie für ein Standortmanagement
- Klein-Hitpass Uwe (2002): Ausländische Direktinvestitionen; Seminararbeit an der Freien Universität Berlin
- Konjunkturforschungsstelle der ETH Zürich (KOF ETH 2001): Die Internationalisierung der Schweizer Wirtschaft; vdf Hochschulverlag an der ETH Zürich
- OSEC (2002): USA Wirtschaftsbericht 2001; Link am 16. Juni 2003 auf http://www.osec.ch/~0xac10400b_0x0005cd23/wirtschaftsbericht_2001_der_usa.doc
- Schweizerische Nationalbank (SNB 2002): Die Entwicklung der Direktinvestitionen im Jahr 2001; Quartalsheft 4/2002
- Standort:Schweiz (2002): Handbuch für Investoren - Unternehmensansiedlung in der Schweiz; Standort:Schweiz / seco Staatssekretariat für Wirtschaft
- Steiger Christian (1999): Internationale Direktinvestitionen und Standortkonkurrenz; Dissertation am Institut für Orts- Regional- und Landesplanung der ETH Zürich; vdf Hochschulverlag an der ETH Zürich
- Swiss-American Chamber of Commerce (2003): Link am 16. Juni 2003 auf www.amcham.ch/switzerland/m_ch_why.htm

- Zuger Wirtschaftsverbände (2003): Kompass Zug – Wegweiser für Politik und Wirtschaft
- Zürcher Hochschule Winterthur (2000): Volkswirtschaftliche Auswirkungen des Flughafens Zürich; Projektstudie im Auftrag des Komitees „Weltoffenes Zürich“

Verwendete Abkürzungen

- BIP Bruttoinlandprodukt
- EU Europäische Union
- KMU Kleine und mittlere Unternehmen
- KOF EHT Konjunkturforschungsstelle der ETH Zürich
- OECD Organisation for Economic Cooperation and Development
- Mio. Millionen
- Mrd. Milliarden
- SNB Schweizerische Nationalbank
- SMI Swiss Market Index