

Ein Wirtschaftsstandort ist gut erreichbar – oder nicht existent

Das Wichtigste in Kürze

- Die Umsteigepassagiere stehen am Ursprung einer guten internationalen Erreichbarkeit Zürichs und der Schweiz. Und sie sind die Ursache, dass wir aus Zürich heraus einfach, komfortabel und täglich in die wichtigsten Wirtschaftszentren der Welt gelangen können.
- Die Umsteigepassagiere kompensieren die Kleinheit des Schweizer Marktes. Sie ermöglichen den Betrieb eines auf die vitalen Bedürfnisse der international orientierten Schweiz ausgerichteten, interkontinentalen Netzwerkes. Ohne Umsteigepassagiere könnte die Swiss einzig die Destination New York in der heutigen Dichte und Qualität anbieten.
- Die Umsteigepassagiere erzeugen etwas viel Wertvolleres als Umsatz für Airlines und den Flughafen. Sie ermöglichen eine gute internationale Erreichbarkeit. Sie stützen damit die Konkurrenzfähigkeit Zürichs im Standortwettbewerb um attraktive, internationale Unternehmen. Sie stehen am Anfang der Aufträge für KMU, die für diese Unternehmen tätig sind. Und sie generieren Jobs für Hunderttausende von Menschen.
- Die Kapazität im Luftraum, die Zahl der Abstellplätze und Gates sowie das Pistensystem bestimmen die Leistungsfähigkeit eines Flughafens. Für den Betrieb eines Netzwerkes mit Umsteigepassagieren ist dabei nicht in erster Linie die Gesamtkapazität entscheidend. Viel wichtiger ist die Kapazität in den Verkehrsspitzen, in den engen Zeitfenstern, in denen die Umsteigevorgänge abgewickelt werden.
- Voraussichtlich 2011 wird Zürich über die Pistenbauverbotsinitiative und einen noch schärferen (!) Gegenvorschlag abstimmen. Ein Verbot für Neu- und Ausbauten von Pisten, im Falle des Gegenvorschlages auch für Abrollwege, wäre für die Entwicklungsaussichten des interkontinentalen Netzwerkes der Swiss und damit für die Qualität der internationalen Anbindung Zürichs verheerend.

Fazit

Wenn Zürich die sehr gute Qualität seiner internationalen Anbindung bewahren und weiter entwickeln will, wenn Zürich im internationalen Wettbewerb der Standorte auch in Zukunft gute Karten haben will, braucht der Flughafen baulichen Spielraum – auch bei den Pisten.

Internationale Konkurrenzfähigkeit

Keine internationale Konkurrenzfähigkeit ohne hervorragende Erreichbarkeit

Der Wert einer Immobilie, so sagt der Volksmund, lässt sich an drei Kriterien messen – sie heissen: erstens Lage, zweitens nochmals Lage und drittens abermals Lage. Analoges gilt für einen Wirtschaftsstandort. Seine internationale Konkurrenzfähigkeit misst sich an drei Kriterien: erstens Erreichbarkeit, zweitens Erreichbarkeit und drittens Erreichbarkeit.

Die Steuern können tief sein, die Arbeitskräfte talentiert, die Lebensqualität hoch und der soziale Frieden stabil. Ist ein Standort mit diesen Qualitäten schlecht erreichbar, ist es für international tätige Unternehmen, als würde er nicht existieren. Bild: © Th. Koller



Zürich ist international

Zürich beherbergt über 80 europäische und globale Hauptsitze. Unternehmen und Organisationen, die derart ausgeprägt international tätig sind, brauchen exzellente Verbindungen in die Märkte dieser Welt. Standorte, welche eine gute internationale Erreichbarkeit anbieten, können solche Unternehmen halten oder neue anziehen. Sie haben eine Chance, bei der Standortevaluation auf die Shortlist zu gelangen. Standorte, welche diese Voraussetzungen nicht erfüllen, fallen durch die Maschen.

Internationale Hauptsitze sind darauf angewiesen, dass sie ihre Ziele in Europa mehrmals täglich, Destinationen in anderen Kontinenten werktäglich oder sogar siebenmal die Woche erreichen. Bild: © Th. Koller.



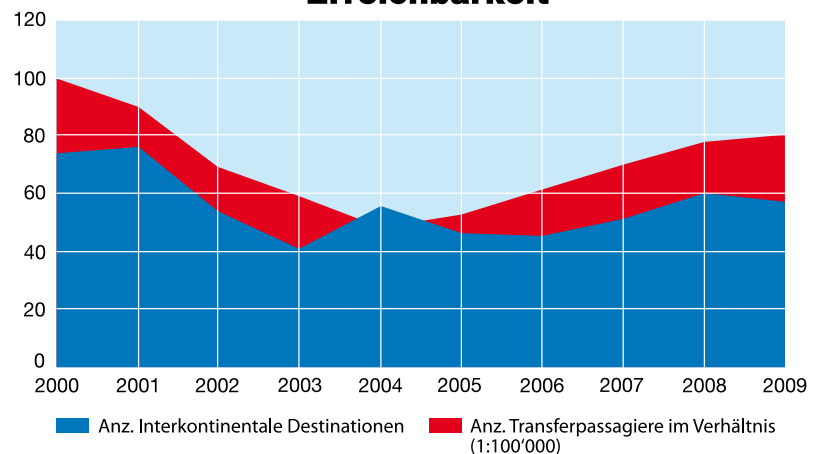
Für den Kanton Zürich ist eine sehr gute internationale Erreichbarkeit von herausragender Bedeutung. In erster Linie, um die hier angesiedelten Unternehmen langfristig am Standort zu halten. In zweiter Linie, um neue Unternehmen anzuziehen.

Kleinen Heimmarkt kompensieren

Aus der lokalen Nachfrage heraus können der Flughafen Zürich und die Swiss niemals eine auch nur annähernd konkurrenzfähige interkontinentale Anbindung der Schweiz gewährleisten.

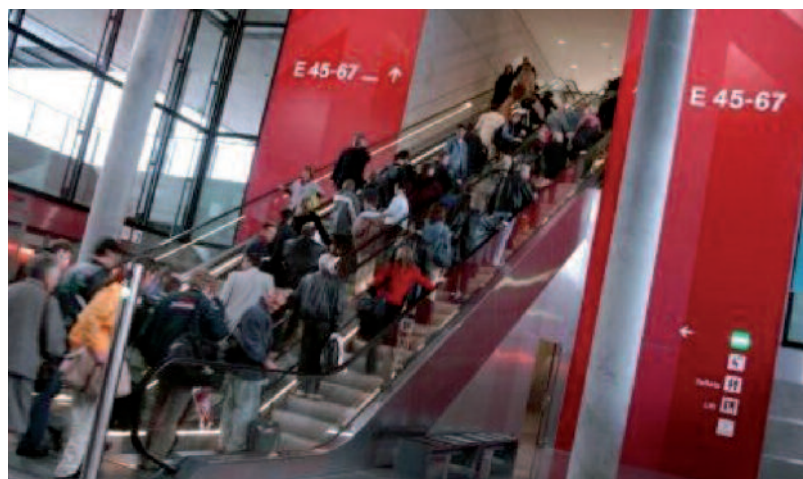
Der Flughafen muss als Drehscheibe mit Umsteigepassagieren betrieben werden. Dieser Zusammenhang lässt sich belegen.

Transferpassagiere schaffen internationale Erreichbarkeit



Quelle: www.flughafen-zuerich.com
Grafik: Komitee «Weltoffenes Zürich»

Die Grafik zeigt, dass sich die Anzahl Umsteigepassagiere und das Destinations-Angebot am Flughafen Zürich im Gleichschritt bewegen. Mehr Umsteigepassagiere bedeuten mehr Destinationen und umgekehrt. Die gegenläufige Bewegung der Umsteigepassagiere in den Jahren 2003/2004 ist hauptsächlich auf den Ein- und Austritt der Swiss in die/aus der OneWorld-Allianz zurückzuführen. Die Erholung ab 2006 hängt wesentlich mit der Integration in das Netzwerk der Star Alliance zusammen.



Flughafen Dock E – von der Kurzstrecke auf die Langstrecke und umgekehrt.
Bild: © Flughafen Zürich AG

Die Tatsache, dass es in Zürich einen Flughafen hat, reicht nicht, um den Ansprüchen international tätiger Unternehmen zu genügen. Es braucht einen Umsteigeflughafen mit Umsteigepassagieren, um eine gute internationale Erreichbarkeit zu garantieren.

Und so funktioniert's

Der Flughafen Zürich wird als Drehscheibe betrieben. Betreiberin dieser Drehscheibe ist die Swiss. Mit Zu- und Wegbringerflügen transportiert die Swiss Passagiere auf der Kurzstrecke nach Zürich. Etwa zwei Drittel steigen in Zürich aus. Etwa ein Drittel steigt um und alimentiert damit als Umsteige- oder Transferpassagiere die Grossraumflugzeuge auf der Langstrecke. Dasselbe funktioniert natürlich auch in umgekehrter Richtung.



Eigene Darstellung, © Th. Koller

Zahlreiche solcher Umsteigevorgänge geschehen, konzentriert auf kurze Zeitfenster, mehrmals täglich in so genannten «Wellen». In diesen Zeitfenstern braucht der Flughafen eine hohe Verkehrskapazität pro Zeiteinheit. Das gilt für den nutzbaren Luftraum, für die Abfertigungsanlagen und für das Pistensystem.

Die Swiss bedient 2010 25 interkontinentale Destinationen. Ohne Umsteigepassagiere könnte sie nur eine einzige interkontinentale Destination in der gleichen Qualität wie heute anbieten: New York. Alle anderen aussereuropäischen Destinationen würden gestrichen oder das Angebot ausgedünnt. Es braucht keine grosse Vorstellungskraft, um sich auszumalen, was eine derartige Rückstufung für die Standortqualität Zürichs heisst.



© Th. Koller

Die Folgen ungenügender internationaler Erreichbarkeit sind dramatisch. Leidtragende wären die Mitarbeitenden in international tätigen Unternehmen und im Tourismus, Leidtragend wäre Zürich als Bildungsstandort – Stichworte: ETH und Universität. Leidtragend wären Tausende von KMU, die als Lieferanten oder Dienstleister für internationale Unternehmen arbeiten, von den Angestellten am Flughafen und bei der Swiss gar nicht zu sprechen.

Folgerungen/Forderung

- Will der Grossraum Zürich seine Konkurrenzfähigkeit als internationaler Werk-, Dienstleistungs-, Forschungs- und Tourismusstandort erhalten, braucht er eine qualitativ gute Anbindung an die Welt. Qualitativ gut ist eine Anbindung dann, wenn sie eine grosse Vielfalt von Destinationen täglich und direkt zugänglich macht.
- Der Heimmarkt «Schweiz» erzeugt eine zu geringe Nachfrage, um diese Destinationenvielfalt im Tagesrhythmus mit Direktverbindungen anzubieten. Möglich wird dies erst durch den Betrieb eines Drehkreuzes mit Umsteigeverkehr.
- Der Betrieb eines Drehkreuzes mit Umsteigeverkehr braucht in der Luft, bei der Abfertigung und bei den Pisten eine hohe Stundenkapazität. Die Jahreskapazität ist nicht so entscheidend.
- Die voraussichtlich 2011 zur Abstimmung kommende Pistenbauverbotsinitiative und der noch schärfere Gegenvorschlag hätten mittelfristig katastrophale Auswirkungen auf Entwicklungsfähigkeit der internationalen Verkehrsanbindung Zürichs und der Schweiz. Sie gefährden die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Zürich und sind abzulehnen.

Verfasser:

Dr. Thomas O. Koller, Zürich, Mai 2010
Abdruck, auch auszugsweise, unter Quellenangabe gestattet.

Zugrundliegende Literatur/Quellen:

- Buck Consultants International, Nijmegen, The Netherlands, 2004 (Präsentation für Amt für Wirtschaft und Arbeit, Standortförderung). <http://www.location.zh.ch/internet/vd/awa/standort/en/wirtschaft/branchen/hq.SubContainerList.SubContainer2.Content-ContainerList.0007.DownloadFile.pdf>
- Deutsche Enzyklopädie, <http://www.calsky.com/lexikon/de/txt/s/st/standortfaktor.php>
- Gabler Verlag (Hg.), Gabler Wirtschaftslexikon, Stichwort: Standortfaktoren, online im Internet: <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Archiv/5808/standortfaktoren-v7.html>
- Flughafen Zürich AG, www.flughafen-zuerich.com. Passagierzahlen seit 1948, Zürich 2010.
- Auskünfte Swiss International Airlines Ltd., 10. August 2010.
- Scherer, Roland; Derungs, Curdin. Standortwahl von Unternehmen: Ein Entscheidungsprozess zwischen Rationalität und Emotionalität. Working paper, St. Gallen Januar 2008.
- Thierstein, Alain. Zukunft von (Hub-)Flughäfen. Referat. Fachforum Robustheit und Flexibilität, Blankenfelde, 20. November 2009.

Bildnachweis:

- Flughafen Zürich AG
- Komitee Weltoffenes Zürich, 2010

Das Komitee «Weltoffenes Zürich»:

Vorstand: Benno A. Maechler (Präsident), Heinz Eberhard, Dr. Günter Heuberger, Dr. Thomas O. Koller. Mitglieder: Martin Albers, Emanuel Berger, Hans-Peter Bolliger, Dr. Hans-Ulrich Doerig, Dr. Jürg Fretz, Dr. Gabriele Gabrielli, Mario F. Galli, Hans Hess, Martin Huber, Andreas W. Keller, Andrea Kracht, Prof. Dr. Olaf Kübler, Dr. Karin Lenzlinger, Klaus Lichtenstein, Dr. Christoph Lindenmeyer, Armin Meier, Dr. Johannes Milde, Dr. Dieter Neupert, Erwin Roffler, Rudolf O. Schmid, Bruno Sidler, Franz von Reding, Bruno Widmer.

Geschäftsstelle:

Weinbergstrasse 131, Postfach, 8042 Zürich. Tel.: +41 43 299 66 20, Fax: +41 43 299 66 22
E-Mail: kontakt@weltoffenes-zuerich.ch, www.weltoffenes-zuerich.ch

Bankverbindung/Gönnerbeiträge:

Credit Suisse, 8070 Zürich, PC 80-500-4 zugunsten Komitee Weltoffenes Zürich, IBAN: CH44 0483 5048 1883 0100 0