

Meinung



Publiziert in der Neuen Zürcher Zeitung vom 8. März 2018

Luftverkehr: Darf es etwas weniger sein?

Dr. Thomas O. Koller, Vizepräsident Komitee «Weltoffenes Zürich»

„Etwas weniger Luftverkehr kann ja nicht schaden«. Das ist eine verbreitete, oft auch von wohlmeinenden Kommentatoren vertretene Haltung. Sie stützt sich die Alltagserfahrung. Diese sagt uns: Kleine Veränderungen haben keine unmittelbar spürbaren Folgen. Der Betrieb eines interkontinentalen Drehkreuzes deckt sich leider nicht mit dieser Alltagserfahrung. Schon unscheinbare Verschlechterungen der betrieblichen Parameter drücken die Wirtschaftlichkeit von Interkontinentaldestinationen unter eine kritische Grenze. Die Folge: Sie werden gestrichen. Das führt zu sprunghaften Verschlechterungen eines Pfeilers unserer Volkswirtschaft: der internationalen Erreichbarkeit.

Warum passt sich nun das Interkontinentalnetz Veränderungen der Rahmenbedingungen nicht kontinuierlich, sondern in Sprüngen an?

Komplexität: Ein interkontinentales Destinationsportfolio wird durch einen Hubcarrier bereitgestellt. In Zürich ist das die Swiss. Um die Nachfrage aus der Schweizer Wirtschaft zu bedienen, reicht der Heimmarkt in der Regel nicht aus. Passagiere und Fracht aus interkontinental schlecht erschlossenen Regionen werden deshalb nach Zürich geführt und «füttern» die Langstrecke des Hubcarriers. Umgekehrt erreicht der Langstreckenverkehr über den Hub Zürich zahlreiche europäische Destinationen. Ohne diese Umsteiger könnten ex Zürich nur eine Handvoll aussereuropäischer Destinationen bedient werden. Die für die Umsteiger kritische Koordination von Lang- und Kurzstreckenverkehr erfolgt in Zeitfenstern, sogenannten Wellen. In diesen Wellen müssen Kapazitätsspitzen bewältigt werden.

Grundkosten: Die Bedienung einer einzigen interkontinentalen Direktverbindung verursacht Kosten im niedrigen dreistelligen Millionen Franken Bereich. Ein Drittel davon entfällt auf den Treibstoff. Um bei diesen Kosten erfolgreich zu operieren, ist eine hohe Auslastung zentral: Ein Langstreckenjet muss stets sehr gut besetzt und täglich 14 bis 15 Stunden in der Luft sein. Für eine genügende Belegung sorgen im Heimmarkt gut nachgefragte Destinationen und die Umsteigepassagiere. Für einen

Vorstand:
Martin Naville
(Präsident)
Heinz Eberhard
Dr. Günter Heuberger
Andreas W. Keller
Dr. Thomas O. Koller

Ehrenpräsident:
Benno A. Maechler

Mitglieder:
Martin Albers
Dr. Dieter Bambauer
Christof Domeisen
Mario F. Galli
Balz Halter
Hans Hess
Dr. Daniel Hunziker
Dr. Martin Kessler
Urs Kessler
Andreas Koopmann
Andrea Kracht
Dr. Karin Lenzlinger
Klaus Lichtenstein
Dr. Christoph Lindenmeyer
Armin Meier
Dr. Dieter Neupert
Eric Perotti
Rudolf O. Schmid
Bruno Sidler
Andreas Umbach
Franz von Reding

Betrieb, der sich ökonomisch rechnet, sorgen genügend Spitzenkapazität in den Welten und günstige Abflug- und Ankunftszeiten.

«Zeit ist Geld»: Für den ökonomisch besonders interessanten Business-Verkehr wichtig sind die Randzeiten. Geschäftsleute, die am frühen Morgen in Zürich landen, haben den ganzen Arbeitstag zur Verfügung. Fliegen sie am späteren Abend ab, kommen sie in vielen Destinationen am anderen Morgen Lokalzeit an. Die für den Unternehmenserfolg wichtigen Geschäftsreisenden erwarten zudem, dass eine Langstreckendestination mindestens fünfmal die Woche bedient wird. Denn sie wollen nicht nur täglich hin-, sondern auch täglich zurückfliegen können.

Eine rentable Langstrecke braucht also ein dichtes, regelmässiges Angebot, günstige Ankunfts- und Abflugzeiten für die Geschäftskunden und in den zeitkritischen Welten verfügbare Spitzenkapazität. Verändert sich auch nur ein einziger Parameter, kann die Langstreckendestination oft nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden und wird aus dem Flugplan gestrichen. Die Erreichbarkeit des entsprechenden Zielmarktes sackt ab, jene des Heimmarktes leidet. Der Verlust einer interkontinentalen Direktverbindung zieht wegen des Umsteigeverkehrs zugleich die Ausdünnung des Europeanetzes nach sich, was wiederum die Auslastung der verbleibenden Langstreckenflüge in Mitleidenschaft zieht. Wer will und mag, kann diesen Gedanken bis zu Ende durchspielen.

Fazit: Wer „bloss etwas weniger Luftverkehr“ fordert, nimmt das Risiko sprunghaft eintretender Verluste der internationalen Erreichbarkeit in Kauf. Dies schmälert die Konkurrenzfähigkeit unserer Volkswirtschaft im globalen Wettbewerb. Das kann niemand wollen.