

Bücher am Sonntag / NZZ am Sonntag
8021 Zürich
044/ 258 11 11
<https://www.nzz.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 117'947
Erscheinungsweise: wöchentlich

Seite: 27
Fläche: 109'713 mm²

Auftrag: 3009561
Themen-Nr.: 272.002

Referenz: 71229973
Ausschnitt Seite: 1/3



Abbild der allgemein ausgelasteten Schweizer Fluginfrastruktur: Ansturm von Fluggästen zum Ferienbeginn an den Check-in-Schaltern am Flughafen Zürich. (Kloten, 2018)

Die Schweiz fliegt planlos in die Zukunft

Beim Thema Fluginfrastruktur herrscht völlige Blockade. Eine Studie fordert jetzt dringend einen Plan, wie es ab 2030 weitergehen soll. Sonst stehe der Wohlstand der Schweiz auf dem Spiel.

Von Birgit Voigt

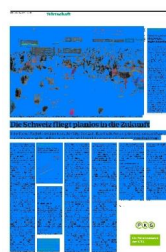
Als 2001 die Swissair pleite ging, war die Schweiz schockiert. Es dauerte aber nicht lange, bis sich Politik und Wirtschaft zu einem kollektiven Aktionsplan zusammenfanden, der nur ein Ziel hatte. Dem Land sollte unter allen Umständen eine lokal basierte, auf die Interessen der exportorientierten Wirtschaft abgestimmte Fluggesellschaft erhalten bleiben. Mit dem Mut der Verzweiflung und einer gehörigen

Kapitalspritze stemmten die damaligen Akteure eine neue Fluggesellschaft auf die Startpiste.

Eine heute publizierte Studie des Beratungsunternehmens Boston Consulting Group (BCG) ruft die Bedeutung einer wettbewerbsfähigen Fluginfrastruktur in Erinnerung und schlägt gleichzeitig Alarm. Denn die Schweiz hat keinerlei Pläne, wie die schon weitgehend ausgereizten Kapazitäten über das Jahr 2030 hinaus

entwickelt werden sollen.

Gemäss «The Swiss Aviation Ecosystem - Flying blind after 2030» zählt die Schweiz zu den am besten erreichbaren Destinationen weltweit. Das ist eine wichtige Komponente für die rund 10 000 multinationalen Firmen und die 49 internationalen Organisationen - von der Uno über die Fifa -, die hier angesiedelt sind. Sie erlaubt der Basler Art, die globale Führung bei den

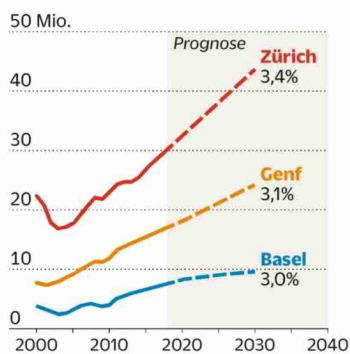


Kunstmessen zu beanspruchen und der Hochschule ETH, 20 000 Studierende aus aller Welt zu begrüßen. Sie ist eine Voraussetzung für den Tourismussektor.

Den direkt messbaren Nutzen, den der aviatische Sektor ermöglicht, schätzen die Studienautoren auf rund 16,5 Mrd. Fr: «Doch der Nutzen für die Gesamtwirtschaft ist um ein Vielfaches höher. Über den damit verbundenen Wert für Gesellschaft und Wirtschaft sind sich viele nicht im Klaren», sagt Daniel Kessler, Lead-Autor der Studie und Chef

Blindflug ab 2030

Prognosen des jährlichen Passagierwachstums an den Schweizer Landesflughäfen



Quelle: Bazl

von BCG Schweiz. Ähnlich einer Grunddienstleistung wie beispielsweise stets verfügbarer Elektrizität oder schneller Datenübertragung macht sich Verkehrsinfrastruktur eben nur dann bemerkbar, wenn sie fehlt.

Blockadepolitik

Grundsätzlich stellen zwar selbst radikale Fluglärmgegner den Bedarf an Flugverbindungen nicht infrage. Doch der Tenor nicht nur dieser lautstarken Gruppe ist inzwischen: «Mehr Flugverkehr braucht es nicht.» In Trippelschritten sollen bis 2030 an den drei Landesflughäfen Zürich,

Genf und Basel Kapazitäten optimiert werden. Was danach kommt, scheint niemanden zu interessieren.

Ganz anders ist da doch die Einstellung von Politik und

«Wenn Zürich das Kapazitätsthema nicht anpackt, riskiert es den Hub-Status.»

Öffentlichkeit zur Bahn. Letztes Jahr beschloss der Bundesrat, bis 2035 Ausbaupläne für 11,5 Mrd. Fr. zu realisieren. 200 Projekte sind schon konkretisiert und in den politischen Prozess eingespeist. Die Begründung ist so banal wie einleuchtend. «Die Nachfrage wächst stark.»

Wann hat man das letzte Mal die gleiche Logik auf die Schweizer Fluginfrastruktur angewandt? Auch hier haben sich die Passagierzahlen seit 2000 - dem damaligen Zenit der Swissair - von 22,7 Mio. Passagieren auf rund 30 Mio. in 2018 hochgeschraubt.

Die Schweizer fliegen im Durchschnitt dreimal häufiger als Bewohner benachbarter Länder. Selbst wenn - wie zu Recht gefordert - der Flugverkehr bald seine wahren Umweltkosten über zusätzliche Ticketgebühren bezahlen muss, wird sich das Wachstum nur verlangsamen.

Dabei geht es den Autoren, die die Studie in Zusammenarbeit mit der Schweizerisch-Amerikanischen Handelskammer erarbeitet haben, nicht um die Diskussion kurzfristiger Einzelmassnahmen. «Obwohl die aviatische Infrastruktur für unser Land zentral ist, gibt es über die unmittelbare Planung für die nächsten zwölf Jahre keinerlei politische Vision, wie dieser Bereich sich weiterentwickeln soll», hält Kessler fest. «Wir vermissen über den Zeitraum 2030 hinaus einen Ansatz, der sich nicht darauf beschränkt,

einzelne Flughäfen zu optimieren, sondern das Gesamtsystem.»

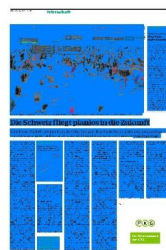
Angesichts der langen Zeiträume, die Veränderungen in der Schweiz benötigen, müssten sich die Verantwortlichen beim Bund, den Kantonen und der Wirtschaft jetzt engagieren: «Wenn wir bei der aviatischen Infrastruktur nicht den Anschluss verlieren wollen, müssen wir nun darüber nachdenken, wie wir die Zukunft gestalten», so Kessler.

Andere Länder schaffen diese Herausforderung besser. Die Studie nennt als Beispiel die Niederlande. Das ähnlich international ausgerichtete Land in vergleichbarer Dimension hat sich vor neun Jahren eine langfristige Luftfahrtstrategie erarbeitet, die weit in die Zukunft reicht. Die Niederländer adressieren auch Zielkonflikte zwischen ökologischen und ökonomischen Interessen, die sie über einen Schlichtungspfad lösen wollen.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt bestätigt, dass es über den luftfahrtspolitischen Bericht (Lupo) aus dem Jahr 2016 hinaus keine Ansätze gebe, die über 2030 den Weg der Schweizer Luftfahrt skizzierten. Der Sprecher erklärt, man «diskutiere intern, ob eine Studie für den Zeithorizont 2050 in Angriff genommen werden soll».

Für Martin Naville, CEO der Schweizerisch-Amerikanischen Handelskammer, ist das keine Frage. «Hier fehlt völlig der Mut.» Derzeit machten alle politischen Verantwortlichen einen grossen Bogen um die Frage, wie man mit der steigenden Nachfrage umgehen wolle. Das Wort Kapazitätsausbau werde tunlichst vermieden. Doch man müsse zumindest offen alle Ansätze und Konsequenzen ansprechen.

Auch wenn Naville die für das Dossier zuständige Bundesrätin Doris Leuthard nicht ganz direkt kritisieren will, weist er Verant-



wortung zu. «Der Bund muss hier die Führung übernehmen und den Diskussionsprozess koordinieren.» Danach brauche es klare, durchsetzbare Vorgaben an die Flughäfen. «Wir können nicht einfach blind in die Zukunft fliegen. Die Zaghaftigkeit in diesem Bereich ist dramatisch.»

Viele Gegner jeglichen Ausbaus von Fluginfrastruktur werden aber weiter darauf setzen, den Status quo einfrieren zu können. Doch Stillstand übersetzt sich in der Regel in Rückschritt in einem Umfeld, in dem Wettbewerber sich verbessern. Die BCG-Experten warten mit Szenarien auf, die zeigen, wie schnell eine Verschlechterung der internationalen Anbindung eintreten könnte.

Hub-Status in Gefahr

Lärmdebatte

Weniger, leisere Flugzeuge, mehr Anwohner

Exemplarisch für die blockierte Diskussion über jeden Ausbau ist die Situation in Zürich. Die um den Flughafen situierten Gemeinden haben in den letzten Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum erlebt, auch weil der Flughafen eine Jobmaschine darstellt. Doch gegen zusätzlichen Flugverkehr wehren sich die Kommunen, weil immer mehr Menschen vom Lärm betroffen

So sind die für die Wirtschaft zentralen Langstreckenangebote ab Zürich, die die Swiss dank einem Umsteige-System (Hub) aufgebaut hat, nach Ansicht der Autoren nicht für Generationen in Stein gemeisselt. Sie weisen auf den Kapazitätsausbau an anderen Lufthansa-Drehscheiben hin (München, Frankfurt, Wien).

Da in Zürich praktisch kein Wachstum mehr möglich sei, riskiere der Standort eine Bedeutungserosion in den Plänen der Fluggruppe: «Wenn Zürich das Kapazitätsthema nicht anpackt, riskiert der Flughafen den Hub-Status. Und damit eine Situation, die sich nur noch verschlechtert», heisst es recht dramatisch in der Studie. Dem kann man kritisch entgegenhalten, dass derzeit die Swiss an ihrem Heimatflughafen bei weitem das meiste Geld in der

ganzen Gruppe verdient.

Aber auch Flughafen-Zürich-Chef Stephan Widrig warnt vor zu viel Selbstsicherheit: «Niemand zweifelt daran, dass unsere Welt international immer vernetzter wird. Auch der Standortwettbewerb wird in einer globalen Welt weiter zunehmen. Airlines steuern ihre Netzwerke zunehmend über die Gruppe und können schnell umdisponieren, wenn die Rahmenbedingungen nicht mehr stimmen.» Auch er ruft ins Gedächtnis, dass wegen der langen Verfahrensdauer heute die Weichen gestellt würden für die Anbindung der Schweiz in zehn Jahren. «Findet keine Anpassung der heutigen Grundlagen statt, wird die Schweiz in Zukunft an internationaler Wettbewerbsfähigkeit verlieren.»

sind. In der emotional geführten Debatte werden Fakten dann oft ausgeblendet.

So ist in den letzten 17 Jahren die Zahl der Flugbewegungen in Zürich massiv gesunken. Von 325 000 Starts und Landungen im Jahr sank die Zahl auf 270 000. Dass trotzdem die Menge der transportieren Passagiere von 22,7 Mio. auf 29,4 Mio. zunahm, liegt am Einsatz grösserer Maschinen. So sitzen heute durchschnittlich 109 Menschen im Flugzeug, im Jahr 2000 bot es 70 Gästen Platz. Diese grösseren Maschinen fliegen dazu wesentlich leiser und ökonomischer als alte Generationen. (vob.)