

Kurzstreckenflüge auf die Schiene: Wolf im Schafspelz!

Das Wichtigste in Kürze

«Links-grün» tut, als gäbe es nach COVID19 kein «Exportland Schweiz» mehr. Eine Flut politischer Vorstösse gegen den Luftverkehr belegt das. Auf leisen Sohlen kommt die Forderung «Kurzstrecke auf die Schiene» daher. Sie scheint bis weit ins bürgerliche Lager hinein Sympathien zu geniessen. Doch sie ist ein «Wolf im Schafspelz»! Würden die Kurzstreckenflüge durch Bahnverbindungen ersetzt, wäre ein Erfolgsfaktor des Wirtschafts-, Forschungs- und Tourismusstandorts bedroht: Die internationale Erreichbarkeit.



Ohne Kurzstrecke kein Langstrecken-netz

Fernziele können nur über einen «Hub», eine Drehscheibe, wirtschaftlich und effizient bedient werden. Kurzstreckenflüge der SWISS führen Reisende mit Ziel «Schweiz» und Umsteigepassagiere mit Fernzielen nach Zürich. Die Umsteigepassagiere besteigen Langstreckenflüge der SWISS und ermöglichen damit die Bedienung zahlreicher Fernziele. Umgekehrt «füttern» ankommende Langstreckenpassagiere abgehende Kurzstreckenflüge. Sie ermöglichen einen attraktiven Europa-Flugplan.

Ohne Umsteigepassagiere kann die SWISS nur noch eine Handvoll direkte Langstreckenflüge anbieten. Und ohne Umsteiger würde auch das Europeanetz stark ausgedünnt. Beides würde die Wettbewerbsfähigkeit unserer aussenhandelsorientierten Wirtschaft, den Forschungsplatz Schweiz und den Tourismus im Kern treffen.

Fernmärkte legen an Bedeutung zu

Ein dichtes Netz von Interkontinentalverbindungen ist für die Schweizer Volkswirtschaft mindestens so wichtig wie der Europaverkehr. Die überseeischen Märkte, namentlich Nordamerika und China, legen an Bedeutung deutlich zu. Aber auch Nebenzentren und junge Märkte bieten Entwicklungs- und Wachstumschancen.

Das Flugzeug ist der Bahn im Verkehr mit schwach frequentierten Nebenzentren und jungen Märkten überlegen. Im Verkehr zwischen den Kontinenten kommt die Bahn gar nicht erst zum Zug.

Bahn als Langstrecken-zubringer überfordert

Zwischen europäischen Zentren konkurrenzieren sich Bahn und Flugzeug. Daraus abzuleiten, die Bahn könne das Flugzeug innereuropäisch generell ersetzen, ist falsch! Denn die Bahn verbindet Zentren, nicht Flughäfen. Sie kann die für die Qualität eines interkontinentalen Langstreckennetzes bestimmenden Zu- und Wegbringerflüge nicht ersetzen.

Die Bahn ist überfordert, wenn es darum geht, die für ein nachfragegerechtes Interkontinentalnetz unerlässlichen Kurzstreckenflüge zu ersetzen.

Wir brauchen eine intakte Luftfahrt – heute und morgen

Politikerinnen und Politiker aus dem links-grünen Spektrum wittern in der Corona-Krise eine Chance, der existenziell bedrohten Schweizer Luftfahrt gänzlich den „Garaus“ zu machen. Das dokumentieren zahlreiche Vorstösse im Bundesparlament.

«Groundet» diese Politik den Schweizer Luftverkehr, so gefährdet sie die starke Position der Schweiz im Welthandel wie auch in Lehre, Forschung und Entwicklung. Sie nimmt in Kauf, dass Tausende von Arbeitsplätzen dauerhaft verloren gehen und leistet einem wirtschaftlichen Strukturwandel Vorschub, der über kurz oder lang nur Verlierer hervorbringt. Der Hinweis, die Opfer dieses Strukturwandels müssten dann halt umgeschult werden, klingt schon fast zynisch.

Die Corona-Krise wird vorübergehen. Dann – und gerade dann – brauchen wir eine intakte Schweizer Luftfahrt, welche uns mit den Märkten der Welt verbindet.



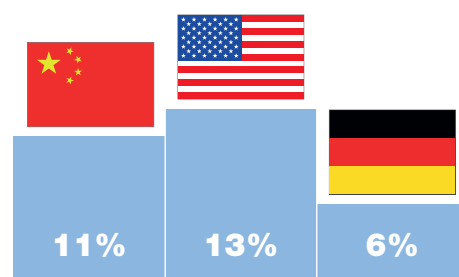
Kleines Land – Riese im Export

Die Schweiz ist eine kleine, international stark vernetzte Volkswirtschaft. Im internationalen Handel belegt sie seit bald einem Jahrzehnt ununterbrochen einen Platz unter den ersten zwanzig Nationen. Das Handelsvolumen ist enorm: Die Ausfuhren hatten 2019 einen Wert von 314 Milliarden USD. Das entspricht zwei Prozent des weltweiten Exportvolumens. Der Wert der Einfuhren in die Schweiz belief sich im selben Jahr auf 277 Milliarden USD.

Aussenhandel – Gewichte verschieben sich

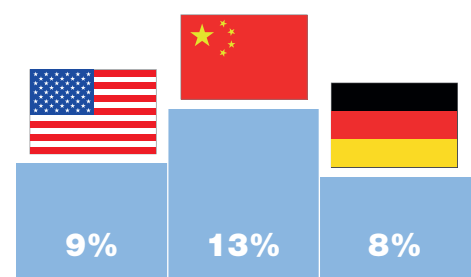
Der Waren- und Dienstleistungsaustausch zwischen der Schweiz und der EU prägt den Schweizer Aussenhandel. Relativ zu den überseeischen Märkten haben die historischen Handelspartner in der EU in der jüngeren Vergangenheit jedoch an Bedeutung verloren. Das Gewicht wichtiger Überseemärkte nimmt zu und wiegt wertmässig mittlerweile stärker als jenes traditioneller europäischer Märkte. Dies gilt insbesondere, wenn der Dienstleistungsexport mit einbezogen wird.¹ Details zu einzelnen Volkswirtschaften liefert die Eidgenössische Zollverwaltung² (wertmässige Betrachtung):

Importe in die Schweiz



Bei den Importen liegen die USA (Anteil 13%) und China (Anteil 11%) als Handelspartner mit grossem Abstand vor Deutschland (Anteil 6%).

Exporte aus der Schweiz



Bei den Exporten steht China mit einem Anteil von 13 % auf dem obersten Podestplatz. Die USA belegten mit 9 % den zweiten und Deutschland mit 8 % den dritten Rang.

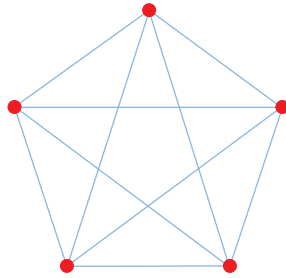
Internationale Erreichbarkeit zentral

Die in ihrer Bedeutung für die Schweizer Volkswirtschaft immer wichtiger werdenden Übersee-Märkte können nur dank direkter interkontinentaler Flugverbindungen effizient erschlossen werden. Bei der Beurteilung des Rolle des Luftverkehrs muss diese ausgeprägt internationale Ausrichtung der Schweizer Wirtschaft, der Wissenschaft und der Kultur Gradmesser sein.

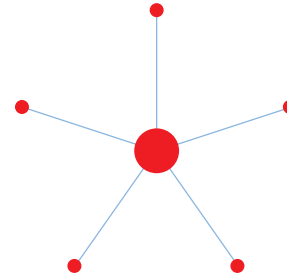
Drehscheibe garantiert interkontinentale Erreichbarkeit

Die Schweizer Nachfrage nach Flugreisen ist gross. Aber sie ist nicht gross genug, um Direktverbindungen in überseeische Zielmärkte in der von der Schweizer Wirtschaft nachgefragten Frequenz und Destinationsvielfalt bereitstellen zu können. Dazu braucht es ein Drehkreuz, einen Hub.

Ein Hub mit Zu- und Wegbringerverkehr und Umsteigepassagieren ist die beste Möglichkeit, mit geringem Aufwand und Ressourceneinsatz ein grosse Verbindungsvielfalt herzustellen. Die SWISS als Hub-Carrier bündelt in Zürich Kurz- und Mittelstreckenflüge. Umsteiger und Lokalpassagiere alimentieren abgehende Langstreckenverbindungen – und umgekehrt.



Um alle Destinationen miteinander zu verbinden braucht ein Punkt-zu-Punkt Netz 10 Beziehungen

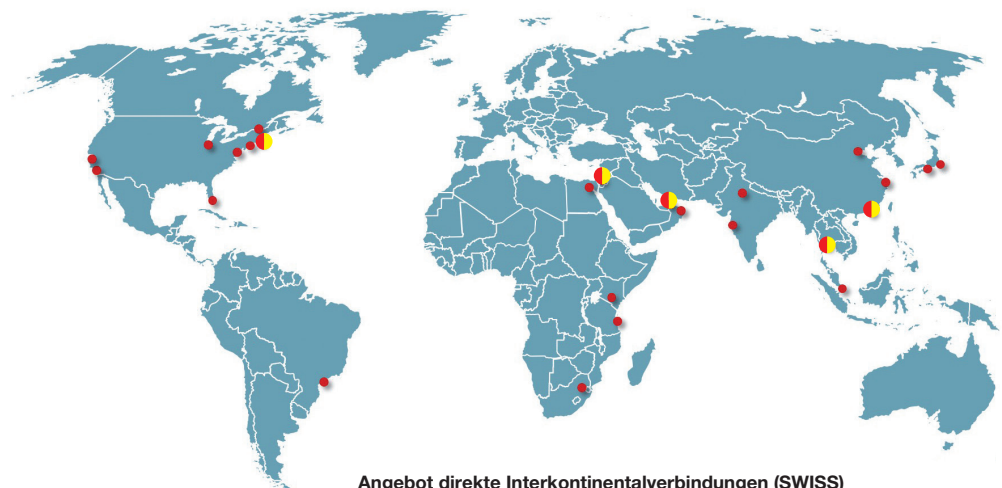


Um alle Destinationen miteinander zu verbinden braucht ein Hub 5 Beziehungen

Verglichen mit einem Punkt-zu-Punkt-Konzept bedient der Drehscheibenbetrieb die gleiche Anzahl Reiseziele deutlich effizienter: Dank der Umsteigepassagiere können grosse Interkontinentalmaschinen ausgelastet werden. Mit Kurzstreckenzubringern werden auch weniger attraktive Destinationen an ein globales Verkehrsnetz angeschlossen.

Erreichbarkeit: Hebelwirkung der Zu- und Wegbringerflüge

Die Zu- und Wegbringerflüge üben auf die Qualität der internationalen und interkontinentalen Erreichbarkeit eines Wirtschaftsstandorts eine enorme Hebelwirkung aus. Fehlen Zubringer von der Kurzstrecke, sind die Langstreckenverbindungen nicht ausgelastet und damit auch nicht rentabel. Sie müssen eingestellt werden. Umgekehrt gilt: Fehlen von der Langstrecke die Umsteigepassagiere in europäische Destinationen, muss das Kurzstreckennetz massiv ausgedünnt werden.



Angebot direkte Interkontinentalverbindungen (SWISS)

- mit Zu- und Wegbringerflügen
- ohne Zu- und Wegbringerflüge

Vor Corona waren 67 Interkontinentaldestinationen aus Zürich heraus direkt erreichbar. Fehlen europäische Zu- und Wegbringerflüge, so sind die direkten Interkontinentalflüge an einer Hand abzuzählen: Allein aus dem Schweizer Heimatmarkt heraus können nur New York, Dubai, Tel Aviv, Bangkok und Hongkong rentabel bedient werden.

Die Bahn kann nicht alles

«Kurzstrecke auf die Schiene» lautet die Forderung. Damit müsste auch der für die Dichte und Vielfalt des Interkontinentalflüge unerlässliche Zu- und Wegbringerverkehr auf die Schiene verlegt werden. Nur: Die Bahn kann diese Zu- und Wegbringerbeziehungen nicht einmal ansatzweise übernehmen.

Systemische Bruchstellen

Eine Luftverkehrsdrehscheibe ist ein fein aufeinander abgestimmtes, komplexes System. Für das reibungslose Zusammenspiel von Zu- und Wegbringerflügen und für die Abwicklung der Umsteigevorgänge stehen nur sehr enge Zeitfenster zur Verfügung.

Die Gestaltung nahtloser Umsteigebeziehungen ist unter diesen Vorzeichen schon zwischen Flug und Flug eine Herausforderung. Beim Transfer von Flug zu Flug bleibt der Passagier immerhin im selben System.

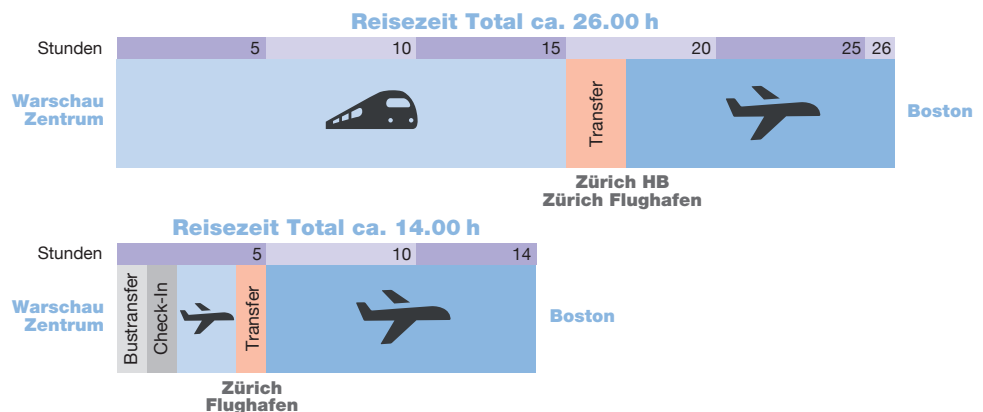


Zwischen der Bahn und dem Flugzeug verläuft hingegen eine Systemgrenze für Passagiere (Sicherheitskontrolle/Zoll) und Gepäck (Baggage-drop/Baggage Claim). Die Schnittstelle Bahn/Flugzeug ist hoch komplex. Umsteigevorgänge lassen sich weder schlank noch zuverlässig gestalten.

Bahnverbindungen können Kurzstreckenflüge in ihrer Funktion als Zu- und Wegbringer für die Langstrecke nicht ersetzen.

Ein paradoxes Angebot

Selbst wenn es betrieblich gelänge, Bahnverbindungen als Ersatz für die Zu- und Wegbringerflüge für das Langstreckennetz zu etablieren, wird sich dafür kein Markt finden. Denn die systematische Bevorzugung der Bahn gegenüber dem Kurzstreckenflug führt zu einem Paradox: Die Reise auf der kurzen Strecke wird in den meisten Fällen länger dauern als die Reise auf der langen Strecke. Für Reisende von und nach einer Langstrecken-destination ist das (höflich ausgedrückt) unattraktiv. Das belegt das Beispiel Warschau – Zürich – Boston eindrücklich.



Bahn oft nicht wesensgerecht und absurd

Zugverbindungen zwischen zwei Städten erfordern ein hohes Passagieraufkommen, damit sich die Investitionen in Schieneninfrastruktur, Bauten und Rollmaterial amortisieren und die Betriebskosten einspielen lassen. Innereuropäische Handelsbeziehungen mit regem Güter- und Dienstleistungsaustausch erzeugen ein hohes Passagieraufkommen. Schnelle Bahnverbindungen nach Paris, Mailand, Frankfurt sind wesensgerecht und rechnen sich.

Beziehungen in europäische Nebenzentren oder junge Märkte mit geringem Handelsvolumen erzeugen indessen nur wenig Verkehr. Die verkehrliche Erschliessung junger Märkte birgt zudem oft Risiken. Aufbau und Betrieb von Bahnverbindungen in wenig entwickelte Märkte sind ökonomisch absurd und ökologisch bar jeder Vernunft.

Luftverkehr erschliesst Nebenzentren und neue Märkte dagegen ohne Zeitverzug und risikoarm. Eine Kurzstreckenverbindung mit dem Flugzeug ist rasch etabliert, lässt sich einfach skalieren und kann auch rasch wieder eingestellt werden. Kurz: Flugverkehr in Nebenzentren und in neue Märkte ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll.

Die pauschale Forderung «Kurzstrecke auf die Schiene» ist absurd. Für Verbindungen zwischen Zielen, die ein geringes Passagieraufkommen aufweisen, bleibt der Kurzstreckenflug unter allen wesentlichen Gesichtspunkten die bessere Alternative.

Fazit

Gegenwärtig hat die Pandemie die Welt fest im Griff. Damit ist auch die Reisetätigkeit stark eingeschränkt. Aber das wird sich wieder ändern. Es gibt eine Welt nach «Corona».

Die Möglichkeit, international und interkontinental zu reisen, bleibt für unsere arbeitsteilige Wirtschaft, für Wissenschaft und Forschung, für Kultur und Gesellschaft existenziell wichtig. Kurzstreckenflüge erfüllen eine wichtige Rolle für die internationale und interkontinentale Erreichbarkeit der Schweiz. Sie sind eine wesentliche Voraussetzung für den Betrieb eines dichten Langstreckennetzes.

Verkehrsträger sollen ihren spezifischen Stärken gemäss genutzt werden. Pauschale Forderungen wie «Europaflüge auf die Schiene» bringen nichts. Sie sind kurzfristig, ideologisch getrieben, weltfremd und aus ökonomischen wie auch als ökologischen Gründen abzulehnen.

Text und Fotos:

Dr. Thomas O. Koller, Zürich, November 2020.

Abdruck, auch auszugsweise, unter Quellenangabe gestattet.

Literaturhinweise:

¹Staatssekretariat für Wirtschaft, SECO. Konjunkturtendenzen, Seite 27ff. Bern, Winter 2019/20.

²Eidgenössische Zollverwaltung. Schweizer Aussenhandel, Jahresbericht 2019. p. 5. Bern, Juli 2020.

Das Komitee «Weltoffenes Zürich»

Vorstand: Martin Naville (Präsident), Martin Brettenthaler, Heinz Eberhard, Markus Hutter, 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, Patrick Hess, Dr. Günter Heuberger, Dr. Daniel Hunziker, Dr. Martin Kessler, Urs Kessler, Andrea Kracht, Dr. Karin Lenzlinger, Klaus Lichtenstein, Dr. Daniel Liedtke, Armin Meier, Dr. Dieter Neupert, Eric Perotti, Rudolf O. Schmid, Yves Serra, Bruno Sidler, Andreas Umbach, Franz von Reding, Dr. Ole Wiesinger.

Geschäftsstelle:

c/o vector communications AG, Weinbergstrasse 131, Postfach, 8042 Zürich

Tel.: +41 43 299 66 11, kontakt@weltoffenes-zuerich.ch

Neue Adresse ab 1. Januar 2021:

c/o Rivedia.com GmbH, Hasenackerstrasse 50, 8708 Männedorf

Tel. +41 43 810 50 55, kontakt@weltoffenes-zuerich.ch

www.weltoffenes-zuerich.ch

www.facebook.com/WeltoffenesZuerich

Bankverbindung/Gönnerbeiträge:

Credit Suisse, 8070 Zürich, PC 80-500-4, Komitee „Weltoffenes Zürich“

IBAN: CH44 0483 5048 1883 0100 0

MWST-Nr.:

CHE-159.146.486 MWST