

TRIBÜNE

Luftverkehr: Blick in die Kristallkugel

Gastkommentar

von Thomas O. Koller

Die von Covid-19 ausgelöste Mobilitätskrise ist ideologisch gekapert worden: Die Luftfahrt soll politisch fallengelassen werden. Darauf deuten zahlreiche parlamentarische Vorstösse in Bern. Dabei geht vergessen: Für den Erfolg unserer aussenhandelsabhängigen Volkswirtschaft ist die globale Erreichbarkeit zentral. Ihr gilt es Sorge zu tragen. Denn es kommt eine Zeit nach Corona. Und dann braucht die Schweiz einen funktionierenden Luftverkehr. Der Austausch mit der EU prägt unseren Aussenhandel. Die EU hat in der jüngeren Vergangenheit jedoch an Gewicht verloren. Die Überseemärkte legen zu. Deren Bearbeitung setzt direkte interkontinentale Flugverbindungen voraus. Die wachsende globale Ausrichtung der Schweizer Wirtschaft ist deshalb stets im Auge zu behalten – auch und gerade mit Blick auf die Post-Corona-Zukunft des Luftverkehrs.

Zur künftigen Entwicklung gibt es zwei Thesen. Erstens: Die Unternehmen lernen aus Corona. Zweitens: Corona verändert das soziale und ökonomische Wesen «Mensch» nicht grundlegend. Der Geschäftsreiseverkehr wird zwar teilweise durch virtuelle Meetings ersetzt werden. Das Bedürfnis nach persönlichem Austausch – geschäftlich und privat – wird aber zurückkehren. Anfänglich wird die private Reiselust wohl durch das gut planbare Chartergeschäft befriedigt werden. Es ist kein Zufall, dass die Feriencharter-Gesellschaft Condor ab dem Sommerflugplan 2021 verstärkt von Zürich aus operieren will. Auch nachfragestarke Geschäftsdestinationen dürften sich wieder erholen. Es ist eine Frage der Zeit, bis diese «Rennstrecken» wieder fünf- oder sogar siebenmal wöchentlich mit Linienflügen bedient werden. Weniger frequentierte Märkte werden länger brauchen, aber auch sie werden sich erholen. Wenn die Nachfrage nach europäischem und vor allem interkontinentalem Linien-Luftverkehr wieder anzieht, müssen wir bereit sein – die Grundstrukturen der Schweizer Luftfahrt, namentlich der Hub Zürich, müssen intakt bleiben. Zur Grundstruktur des Hubs gehört einerseits die Swiss. Sie verknüpft aus dem Schweizer Markt heraus die Kurz- und die Langstrecken zu einem auf die Schweizer Bedürfnisse ausgerichteten Netz interkontinentaler Direktverbindungen; dass andere Airlines dies ersetzen könnten, ist Wunschdenken. Zürich würde zum Zubringerflughafen für andere Hubs. Der Standort Schweiz würde hinsichtlich internationaler Erreichbarkeit zweitklassig.

Zu dieser Grundstruktur gehört andererseits der Interkontinental-Flughafen Zürich. Dessen Infrastruktur ist auf den Hubbetrieb, auf die effiziente, kundenfreundliche Abwicklung von Umsteigebeziehungen und auf die Bewältigung von betrieblichen Lastspitzen ausgerichtet. Vor Corona hatte er seine Kapazitätsgrenze erreicht. Für seine weitere bauliche und betriebliche Entwicklung benötigt er günstige Rahmenbedingungen. Planungssicherheit auf Jahrzehnte hinaus ist das Schlüsselwort.

Fazit: Corona hat Lücken in das Interkontinentalnetz gerissen. Diesem Netz liegt ein komplexes, auf die Schweizer Nachfrage ausgerichtetes System zugrunde. Es kann nicht beliebig hinunter- und wieder hochgefahren werden – seine Grundstruktur muss intakt bleiben. Wer die derzeitige Krise dazu missbraucht, das angeschlagene System «Luftverkehr» weiter zu schwächen oder sogar zu «grounden», handelt verantwortungslos.

Thomas O. Koller ist Geschäftsführer des Komitees Weltoffenes Zürich.