

# Scheck-in

Lukas Hässig, Weltwoche 8.Sept 2004

## **Es gibt unnötigere Dinge als den Hub Zürich. Aber nicht viele. Die sich trotzdem dafür stark machen, denken vor allem an ihren eigenen Höhenflug.**

Am Flughafen Zürich Kloten wird wieder gefeiert. Der Ausbau zur grossen Drehscheibe ist vollbracht, zwei Milliarden Franken hat er gekostet und wird mit einem Volksfest zelebriert. Erwarteter Publikumsaufmarsch: mindestens eine viertel Million. In ihren Reden wird die Zürcher Politprominenz Vertrautes heraufbeschwören: Der interkontinentale Flughafen als Tor zur Welt sei die Schweizer Job- und Exportmaschine schlechthin. Eine starke Wirtschaft brauche einen Hub, der Direktflüge in alle Ecken und Enden der Welt erlaube. Nur so bleibe der Standort Schweiz attraktiv.

Die Argumentation hat viele Anhänger – aber einen entscheidenden Mangel: Neueste Untersuchungen sprechen gegen sie. Die Bedeutung von interkontinentalen Flugverbindungen für den jeweiligen Wirtschaftsstandort werde überschätzt.

Ökonomen von BAK Basel Economics rechneten diesen Frühling aus, was passieren würde, wenn die Swiss aufgeben müsste und alle von ihr angebotenen Flüge wegfielen. Überraschendes Resultat: Die sogenannte Erreichbarkeit der Schweiz würde nur um fünf Prozent vermindert. Das Minus könnte noch kleiner sein, weil rasch andere Airlines in die Bresche springen dürften. «Zürich bliebe an die wichtigsten Zentren der Welt angeschlossen», sagt BAK-Chef Christoph Koellreuter, «das ist bombensicher.» Nicht in Frage gestellt wird die Bedeutung möglichst vieler Direktflüge in alle europäischen Geschäftszentren.

Auch die Vereinigung der Schweizer Flughäfen, eine kaum aviatikfeindlich gesinnte Organisation, zieht in ihrer Studie vom Sommer 2003 das Fazit, dass für Schweizer Multis «das Direktflugangebot kein primärer Standortfaktor» sei. Grossunternehmen würden ihre Angestellten gar dazu anhalten, für ihre Reise umzusteigen und Wartezeiten zu akzeptieren, «wenn sich dadurch nennenswerte Kosteneinsparungen realisieren lassen».

## **Hauptanreize: Lage und Personal**

Alljährlich analysiert die englische Immobilienfirma Cushman&Wakefield die Attraktivität der wichtigsten europäischen Standorte. In diesem Rating fällt Zürich kontinuierlich zurück, von Platz sieben im Jahr 1990 auf Platz elf im Jahr 2003. Hat dies doch mit dem reduzierten Angebot von direkten Interkontinentalflügen ab Kloten zu tun? Die Indizien sprechen dagegen. Obwohl die Swiss ihr Langstreckennetz im vergangenen Herbst zum zweiten Mal innert zwei Jahren massiv beschnitten hat, kann sich Zürich bei den Transportverbindungen auf Platz sechs halten.

Laut Cushman&Wakefield sind die zentrale geografische Lage für den Verkauf von Produkten und Dienstleistungen sowie die Verfügbarkeit von qualifiziertem Personal die entscheidenden Kriterien dafür, dass sich ein multinationales Unternehmen für einen Standort entscheidet. Die Verkehrsanbindung hingegen folgt erst an dritter Stelle.

Ein Befund, der die jüngsten Erfolge Genfs als konkurrenzfähiger Standort erklärt. Der Rhonestadt gelang es in den vergangenen Jahren, Europasitz potenter ausländischer Grossunternehmen zu werden. Die amerikanische Medizinaltechnikfirma Medtronic liess sich 1997 am Genferseebecken nieder und beschäftigt heute 600 Mitarbeiter, das sind dreimal mehr als zu Beginn geplant.

Ausschlaggebend für den Zuzugsentscheid sei das jahrzehntelang gewachsene Know-how in der Mikroelektronik gewesen, das aus der Uhrenindustrie stamme, sagte der für den Standortentscheid zuständige Medtronic-Manager diese Woche gegenüber der NZZ. Vom Genfer Flughafen, der nach 1996 unter dem Abzug fast aller interkontinentalen Verbindungen der Swiss-air nach Zürich zu leiden hatte, war nicht die Rede.

Einer, der die Bedeutung von Direktverbindungen nach Übersee für gross hält, ist der oberste Standortförderer des Kantons Zürich, Stephan Kux. Eine Verschlechterung des Flugangebots wirke sich nicht sofort aus, so wie auch der Finanzplatz nicht über Nacht zurückgefallen sei, sondern schleichend in den letzten zwanzig Jahren von Platz vier auf Platz sechs. «Unsere Untersuchungen zeigen, dass sich die Multis grosse Sorgen machen um den interkontinentalen Anschluss Zürichs», sagt Kux.

Die unterschiedliche Beurteilung kann mit der eigenen Betroffenheit zusammenhängen: Die Forscher aus Basel und England messen direkten Interkontinentalverbindungen ab Zürich geringe Bedeutung zu. Umso lauter ist die Forderung nach Rettung des Hubs Kloten in Zürcher Kreisen – notfalls sogar mit weiteren Steuermilliarden.

Der Präsident von Aeropers, der einflussreichen Pilotengewerkschaft der Airline Swiss, schreckt in der aktuellsten Mitgliederzeitung nicht davor zurück, ein grosses Luftverkehrsdrehkreuz als existenziell für die Schweizer Wohlfahrt zu bezeichnen: «Darum benötigen wir von Bundesrat und Parlament heute noch einen positiven Grundsatzentscheid zum Erhalt der Eigenständigkeit, welche auch die Luftfahrt einbezieht», schreibt Christoph Flügel.

Sukkurs erhält der Lobbyist von den Chefs der Flughafengesellschaft Unique. In ihrer Stellungnahme zum Luftfahrtbericht des Verkehrsdepartements kritisieren sie den Vermerk aus Bern, die Hub-Funktion von Zürich Kloten stehe nicht mehr im Zentrum. Hinter den Aussagen steckt das Gleiche: die Forderung nach neuen Staatsgeldern. Deklariert der Bund Zürich Kloten zum Hub, dann folgt daraus, dass die Swiss als grosse Airline notfalls mit Steuermitteln unterstützt werden muss. Denn das eine setzt das andere voraus: Ein grosser Hub ist nur mit einer grossen Hub-Airline zu haben.

Schon spielt die Zürcher FDP mit. «Es stellt sich in der Tat die Frage, ob die Swiss nicht Teil des Service public ist – wie die SBB oder die Postautos», meinte kürzlich die Zürcher FDP-Präsidentin Doris Fiala. Damit fällt sie ihren Parteifreunden von der FDP Schweiz in den Rücken, die versuchen, die Partei als liberale, freiheitliche Marke zu positionieren. Wer zu den 2,5 Milliarden Franken, die der Staat nach dem Swiss-air-Grounding in die Luftfahrt pumpte, weitere Steuergelder fordert, hat Mühe, dies mit liberalen Argumenten zu begründen.

## **Grounding Nummer zwei**

Das kümmert die Hub-Euphoriker wenig. Aeropers, Flughafen und Zürcher FDP haben nicht etwa das Wohl des Standorts und die Konkurrenzfähigkeit der Schweiz im Auge, sondern die eigenen Interessen. Die Piloten brauchen eine überdimensionierte Swiss, um ihre hochbezahlten Stellen zu behalten. Unique ist auf die Gebühren der Swiss-Umsteigepassagiere angewiesen, um die Milliardenkredite nach dem Ausbau abzustottern. Und die FDP war die treibende politische Kraft hinter der Expansion von Zürich Kloten zum Hub. Eine Überschuldung von Unique nach einem Zusammenbruch der Swiss würde auch ihr angelastet.

So wiederholt sich die traurige Geschichte des Groundings. Um grünes Licht für den Ausbau zu erhalten, hat man die Bedeutung des Airports für den Standort überzeichnet. Kollabiert später das System, soll dann der Staat dafür geradestehen.

Andere Flughäfen haben die Lehren aus der Abhängigkeit von einer Airline gezogen. Genf hielt seine Passagiergebühren nach dem Swiss-air-Abzug tief, worauf sich die Billig-Airline Easyjet ansiedelte und mit einem Marktanteil von 25 Prozent die Swiss (19 Prozent) überflügelte. Auch Amsterdam, der viertgrösste Flughafen Europas, reagierte sofort auf die Streichung von zwei Easyjet-Destinationen. Ab 2006 soll ein Billig-Dock zur Verfügung stehen.

Zürich hingegen, das von Easyjet gänzlich verlassen wird, legte ein nahezu abgeschriebenes Dock still und erhöhte stattdessen die Gebühren um insgesamt 150 Prozent, um ihr neues Dock finanzieren zu können. Die Beispiele zeigen: Der Markt spielt. Wer eine günstige Infrastruktur anbieten kann, der wird von den zukunftssträchtigen Billig-Airlines angefliegen. Der Rest ruft nach Subventionen und schröpft seine Inland-Passagiere.