

Der Hub und das Wachstum

Von Franz Jaeger

Eigentlich deprimierend: Bereits seit Beginn der Neunzigerjahre steht fest, dass eine Schweizer Airline auf dem hoffnungslos überregulierten und überinvestierten Luftfahrtmarkt als Single keine Zukunft haben kann. Warum aber musste zuerst über Jahre hinweg so viel und wertvoller Firmengoodwill zerstört, warum mussten insgesamt fast 4 Mrd. Fr. Steuerfranken verbuttert und so viel politisches Porzellan zerschlagen werden, bis man nun die Entscheidungen getroffen hat, zu denen es im Grunde seit Anfang der Neunzigerjahre nie eine Alternative gegeben hat?

Die Interessen der Lufthansa

Sicher waren auch Unwägbarkeiten mit im Spiel. Übers ganze gesehen handelt es sich hier aber um ein geradezu klassisches Lehrstück, wie staatsverwöhntes, selbstgefälliges und orientierungsloses Management, dilettantisch moderiert durch führungsscheue politische Verantwortungsträger selbst einen unternehmerischen Bannerträger in den Niedergang zu reiten vermögen. Definitiv klar dürfte wohl geworden sein, dass patriotischer Heimatschutz und Emotionenkult zwar allenfalls persönliche und politische Profilierungssüchte zu befriedigen, nie jedoch ökonomische Zwänge zu durchbrechen vermögen und am Ende stets ins unternehmerische und volkswirtschaftliche Fiasko führen.

Doch heute, nachdem der Bundesrat und die Swiss-Führung das Heft in die Hand genommen und damit wirtschaftspolitisch ein neues Kapitel aufgeschlagen haben, wollen wir nicht mehr lamentieren, weder über den – marktdiktierten – Preis noch über die Bedingungen des Rettungsdeals. Blicken wir nach vorne. Zunächst die Frage: Stimmt es, was nicht nur nörgelnde Nostalgiker in Zukunft für unausweichlich halten? Wurde diese Woche der ratenweise Abschied sowohl von einer eigenständigen schweizerischen Fluggesellschaft als auch von einer global leuchtenden helvetischen Flugdrehscheibe eingeleitet? Und warum keine harten Garantien?

Dazu vorweg: Firmen sind Marktakteure. Unmöglich für sie und deshalb geradezu verantwortungslos wäre es, wenn sie für eine langfristige Zukunft verbindliche Garantien, sei es in Bezug auf Arbeitsplätze, Hub Zürich oder für eine faire Neuauflage des in Bezug auf das An-/Abflugregime aus Deutschland weltweit diskriminierendsten Staatsvertrages abgeben würden. Wie ernst es die Lufthansa mit ihren Zusicherungen meint, ersieht man erst, wenn man die wichtigsten Triebfedern des Deals und damit die ökonomischen Hintergrundinteressen des deutschen Players am Einbezug der Swiss in die Star Alliance genauer unter die Lupe nimmt. Die Lufthansa kann doch nur an einer eigenständigen Schweizer Firma Swiss Interesse haben. Nicht nur, weil sie – selbst stark, zuverlässig und hoch reputiert – ihren Marktauftritt durch Schmückung mit dem weltweit immer noch attraktiven Brand unseres Schweizer Carriers enorm aufpolieren wird. Auch weiss sie, dass sie nur via einen Schweizer Partner einen Schub interessanter zusätzlicher Streckenrechte hinzugewinnen kann.

Die Erschliessung des Flugmarkts Schweiz passt zudem in ihre Multi-Hub-Strategie, mit der Lufthansa nach der Aufnahme der Austria Airlines schon die Wiener Flugdrehscheibe (trotz staatssubventionierter Konkurrenz in Frankfurt und München) zum Erblühen brachte. Kostensenkende Flugplanverdichtungen, d.h. mehr Mittel- und Langstreckenlinienflüge werden jetzt möglich. Ein Win-win-Spiel also nicht nur für die Star Alliance, sondern auch für die Flughäfen Zürich und Genf.

Warum also soll der Hub Zürich, für den so viele Schweizer plötzlich ihre Liebe entdeckt haben, als relativ kleiner Juwel im scharfen Wettbewerb mit Frankfurt, München, Wien, Paris und Mailand nicht erfolgreich mitmischen können? Im Herzen Europas gelegen, mit seinem attraktiven Einzugsgebiet, mit einem Lokalverkehr, der im Vergleich zum BIP seit 1977 mit einem Faktor 2,6 zunahm und einem ebenfalls kräftig wachsenden Transferverkehrspotenzial hat der Hub Zürich bereits eine gute Ausgangsposition.

Wettbewerbsstark

Bemerkenswerte Wettbewerbsvorteile besitzt der Zürcher Flughafenbetrieb aber auch auf der Kostenseite – jedenfalls bei den Kostenblöcken, die durch die Betreiber autonom bestimmt werden können. Während die Konkurrenz in München, Wien, Frankfurt, Paris und London. Bereits unter dem Syndrom der Grössennachteile leidet, zeichnet sich der Hub Zürich, dank betriebsoptimaler Grösse als dritteffizientester Flughafen in Bezug auf Betriebskosten und als zweiteffizientester in Bezug auf den Belegschaftseinsatz aus. Hinzu kommt eine leistungsfähige Hub-Infrastruktur, die unter anderem zu europaweit minimalen Transferzeiten beiträgt, leider aber (noch) relativ hohe Kapitalkosten verursacht.

Der Hub Zürich mit seinem fantastischen Marktpotenzial und seinem hochkompetitiven Betriebskostenprofil, stellt nicht nur als Arbeitgeber, Zudiener und KMU-Kunde im Raum Zürich, sondern auch als Mobilitätsdrehscheibe unserer extrem global ausgerichteten Volkswirtschaft einen gesamtwirtschaftlich zunehmend relevanten Wachstumsmotor dar. Die Netzinfrastruktur des Schweizer Luftverkehrs trägt sich übrigens selbst, erwirtschaftet mehr als 20 Mrd. Fr. Wertschöpfung (ca. 5% des BIP) und beschäftigt direkt bzw. indirekt gegen 160000 Mitarbeiter. Nachhaltig ist auch ihr gesamtwirtschaftlicher Beitrag, den sie zur internationalen Marke Schweiz sowie zur globalen Kompetenz unseres Wirtschafts-, Wohn- und Tourismusstandorts leistet.

Die Regierungen unserer wirtschaftlich dümpelnden Nachbarländer haben bezeichnenderweise die Förderung, sprich ordnungs-, unternehmens- und finanzpolitisch fragwürdige Subventionierung, ihrer Flughäfen mittlerweile zum viertwichtigsten wirtschaftspolitischen Traktandum erklärt. Schleierhaft, warum die EU-Wettbewerbsbehörden gegen diesen schamlosen, wettbewerbsverzerrenden Heimatschutz noch nie ihre Stimme erhoben haben. Das lässt sich wahrscheinlich nur mit der politischen Vormachtstellung der drei europäischen Grosstanker erklären.

Jetzt ist der Bund gefordert

Für den Hub Zürich ist die Situation gerade umgekehrt. Hier müssen die nicht betriebssubventionierten Flughafenbetreiber mit Sicherheits-, Umwelt-, Lärm- und Arbeitsschutzvorschriften zu Rande kommen, die die der Konkurrenz der umliegenden Länder weit übersteigen. Solche Überregulierungen, deren Kosten vom Staat den Betreibern belastet werden, verursachen bei diesen ungedeckte und damit diskriminierende Mehrkosten von ca. 80 Mio. (=15% der Gesamtkosten) für Unique und ca. 30 Mio. Fr. für Skyguide.

Diese müssen durch die Betreiber, soweit es die Preiselastizität der Nachfrage zulässt, auf die Passagiere überwältzt werden. Weil die ausländischen Konkurrenten solche Zuschläge und Gebühren nicht erheben müssen, erwächst den Schweizer Playern ein enormer Wettbewerbsnachteil. Diese werden dadurch so stark diskriminiert, dass ihre originären marktlichen und betriebswirtschaftlichen Wettbewerbsvorteile kompensiert und in Zukunft sogar zunichte gemacht werden könnten.

Damit steht vorab der Bund in der Verantwortung. Seine staatsvertraglichen Verhandlungen mit Deutschland werden jetzt zum gewichtigen Dossier schweizerischer Standortpolitik. Hierbei könnte sich die neue Partnerschaft mit der deutschen Lufthansa als hilfreich

erweisen. Darüber hinaus müssen aber Politik und Staat alle übrigen Diskriminierungen überdenken, mit denen sie die Wettbewerbsspiele unserer Flughafenbetreiber verkürzen: Am Besten fahren sie die geschilderten Überregulierungen zurück. Sollte sich das politisch nicht durchsetzen lassen, sollen Staat und Politik für ihren Übereifer wenigstens finanziell selbst geradestehen. So etwa bei der Sicherheit unserer Aussengrenze auf den Flughafen. Dabei handelt es sich, verglichen mit unseren Staatskrücken zu Gunsten der Landwirtschaft (4 Mrd. Fr) oder des öffentlichen Regionalverkehrs (1,1 Mrd.), um einen Pappensiel. Zweifellos: Die Optimierung der Hub-Rahmenbedingungen ist zur wachstumspolitischen Chefsache geworden.

Franz Jaeger (franz.jaeger@unisg.ch) ist HSG-Professor für Wirtschaftspolitik und Leiter des Forschungsinstituts für Empirische Ökonomie und Wirtschaftspolitik (FEW-HSG).