

Zürich - nur per Luftweg zu erreichen

Studie zur verkehrsmässigen Anbindung der Schweiz

Die Schweizer Städte sind im europäischen Vergleich überdurchschnittlich gut verkehrsmässig zu erreichen. Zu diesem Schluss kommt eine Studie der BAK Basel Economics. Diese Erreichbarkeit ist vor allem das Resultat guter Flugverbindungen, wogegen beim internationalen Zugverkehr Defizite bestehen.

Mt. Wie abhängig ist die Schweizer Wirtschaft von der Fluggesellschaft Swiss und dem Zürcher Flughafen, der von ihr als «Hub» benutzt wird? Seit dem Ausbruch der Luftfahrt-Krise sind immer wieder Ängste zu vernehmen, dass ein Bedeutungsverlust des Flughafens Kloten die Standortvorteile der Schweiz und vor allem der Region Zürich erheblich mindern würde. Verliert der Flughafen seine Funktion als Hub, von dem aus eine Vielzahl von Destinationen direkt angeflogen werden, dann sinkt auch die Attraktivität Zürichs als Arbeitsort für international ausgerichtete Manager und Fachleute, lautet das Argument. Damit wird zuweilen sogar der Ruf nach Hilfeleistungen für die Fluggesellschaft Swiss begründet, die mit ihrer Präsenz in Zürich die Hub- Funktion des Flughafens garantiere. Nun ist indessen eine Studie von der BAK Basel Economics erschienen, die den Vertretern dieser Argumente einigen Wind aus den Segeln nimmt.*

Mängel bei den Bahnen

In der Untersuchung, die im Auftrag des Vereins Zivilgesellschaft unter Präsident Tito Tettamanti erstellt wurde, haben die Autoren die internationale Verkehrsanbindung von 214 europäischen Regionen verglichen. Für jedes Zentrum einer Region wurde ermittelt, wie viele weitere regionale Zentren in welcher Zeit und in welcher Häufigkeit per Schiene, Strasse oder über die Luft erreicht werden können. Die Daten wurden nach dem Bruttoinlandprodukt der Zielregionen gewichtet und in einem Index zusammengefasst, der im Durchschnitt den Wert 100 annimmt. Die Untersuchung wurde einmal für interkontinentale Verbindungen und einmal für europäische Zielorte vorgenommen (wobei bei der interkontinentalen Erreichbarkeit natürlich nur Flugverbindungen berücksichtigt wurden).

Gemäss der Studie sind die Städte Zürich, Basel und Genf überdurchschnittlich gut mit dem europäischen und aussereuropäischen Ausland verbunden. Im interkontinentalen Vergleich liegt Zürich zwar hinter Frankfurt, London, Amsterdam und Paris. Und wegen des im vergangenen Jahr ausgedünnten Flugplans der Swiss rutschte die Stadt auch hinter Düsseldorf und Stuttgart zurück. Aber die Erreichbarkeit ist nach wie vor besser als die von München und Mailand, und zusammen mit Genf schlägt man auch Madrid, Berlin und Hamburg. Auch die interregionale Erreichbarkeit von Zürich, Basel und Genf ist vergleichsweise hoch (vgl. Grafik). Die überdurchschnittliche Anbindung beschränkt sich aber auf diese drei Städte und die Nordschweiz. Dagegen sind die Hauptstadt Bern, der Alpenraum und die Westschweiz (mit Ausnahme von Genf) weit schlechter placiert.

Im Urteil der Autoren liegt der hohe Rang der Grossstädte weitgehend an den guten Flugverbindungen. Bei den Strassen ist die Erreichbarkeit allein von der geographischen Nähe zu den wirtschaftlichen Zentren bestimmt, was auf eine relativ homogene Strasseninfrastruktur in allen Regionen hindeutet. Bei den Bahnen dagegen können die Autoren deutliche Defizite nachweisen. Zwar weist der innerschweizerische Verkehr eine flächendeckend hohe Qualität auf. Aber bei der internationalen Anbindung hapert es, denn die Schweiz ist in das europäische Bahnnetz nur schlecht integriert. Kaum eine europäische Metropole sei so schlecht ans Bahnnetz angeschlossen wie Zürich, ist in der Studie zu lesen. In absehbarer Zeit wird sich daran auch nicht viel ändern. Von den geplanten Projekten (Fertigstellung der Bahn 2000, Neue Alpentransversale und Projekte zum Anschluss an das

europäische Hochgeschwindigkeitsnetz) werden Zürich und Genf nämlich kaum profitieren. Die Gewinne fallen vor allem im Tessin, im übrigen Alpenraum sowie im Raum Basel und Schaffhausen an.

Trotz der Bedeutung des Flugverkehrs für die Region Zürich stufen die Autoren die Rolle der Swiss nicht als besonders hoch ein. An der generell guten Erreichbarkeit der schweizerischen Wirtschaftsmetropole würde sich nicht viel ändern, wenn das Angebot der Swiss noch weiter ausgedünnt würde. Vor allem die rentablen Strecken würden nämlich von anderen Gesellschaften übernommen. Im Sinn eines Worst-Case-Szenarios haben die BAK-Ökonomen dennoch analysiert, was geschähe, wenn alle Flüge der Swiss gestrichen und von keiner anderen Gesellschaft übernommen würden. Die Auswirkungen wären vor allem bei der interkontinentalen Anbindung keinesfalls gravierend. Zürich verlöre rund fünf Indexpunkte und käme hinter Mailand, aber noch vor Madrid, Hamburg und Berlin zu liegen. Deutlichere Auswirkungen hätte ein Wegfall der Swiss- Flüge für die europaweite Erreichbarkeit. Hier würde Zürich ungefähr acht Punkte und Basel sogar zehn Punkte verlieren. Zürich käme damit ungefähr auf denselben Indexwert wie Berlin.

Dass die Erreichbarkeit innerhalb Europas so stark von den Swiss-Flügen abhängt, liegt daran, dass im innereuropäischen Verkehr schnelle Direktflüge wichtiger sind als bei interkontinentalen Reisen. Abgesehen davon zeigen sich hier auch noch einmal die Defizite im Schienenverkehr, denn bei mittellangen Strecken sind die Hochleistungszüge durchaus mit dem Flugverkehr konkurrenzfähig. Weiter betonen die Autoren ein ums andere Mal, dass dieses Worst-Case-Szenario kaum eintreffen wird, denn andere Fluggesellschaften würden die attraktiven Routen - also solche, für die eine ausreichende Nachfrage besteht - bald übernehmen. Die gute Anbindung der Region Zürich sei somit eine Folge des wirtschaftlichen Erfolgs der Region und nicht seine Voraussetzung. Aus dieser Sicht seien staatliche Unterstützungsmassnahmen für die Fluggesellschaft Swiss nicht zu rechtfertigen.

Einmalig teuer

Ein Kapitel der Studie ist der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Verkehrs gewidmet. Gemäss den Berechnungen betrug die Wertschöpfung des Verkehrssektors im Jahr 2002 15 Mrd. Fr. Dies entsprach einem Anteil von 3,7% an der Gesamtwirtschaft. Der Sektor hat mit rund 160 000 Angestellten auch eine gewichtige Bedeutung für die Beschäftigung. Die Löhne im Verkehrssektor sind allerdings vergleichsweise niedrig, was vor allem an der geringen Arbeitsproduktivität liegt. Diese wird von den Autoren wiederum auf den mangelnden Wettbewerb und die internationale Abschottung zurückgeführt, die zum Beispiel dank der 28-t-Limite für Lastwagen oder dem Cabotage-Verbot aufrechterhalten werden kann.

Gleichzeitig wendet die Schweiz im internationalen Vergleich einmalig hohe Summen für die Transportinfrastruktur auf. Die Investitionen dafür betragen gemäss OECD 1,5% des BIP und damit mehr als in jedem anderen Industrieland. Diese hohen Investitionen lassen sich nicht allein mit der Topographie rechtfertigen, denn im ähnlich gebirgigen Österreich betragen die Verkehrsinvestitionen nur 0,5% des BIP. Die Schweiz, so meinen die Autoren, habe die teuerste Verkehrsinfrastruktur weltweit, ohne dass sich dies in einer entsprechenden Erreichbarkeit der wirtschaftsstarken Zentren niederschlagen würde.

*«Die internationale Verkehrsanbindung der Schweiz in Gefahr? Volkswirtschaftliche Beurteilung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Schweiz und seiner Regionen». BAK Basel Economics, Mai 2004.

http://www.bakbasel.ch/downloads/bak/publications_papers/2004m05_erreichbarkeit.pdf