

Swiss und Lufthansa: ein Erfolg

Die Swiss hat ihre Eigenständigkeit bewahrt und sich seit der Übernahme durch die Lufthansa erfreulich entwickelt. Damit konnten die Ziele der Integration in den Lufthansa-Verbund erreicht werden. Für die Zukunft ist die Swiss gut gerüstet.

Die Swiss hat sich als Fluggesellschaft mit eigener Marke in der Schweiz, in Europa und in der Welt etabliert. Seit der Integration 2005 hat die Swiss

- > das Geschäftsergebnis von einem Verlust von 14 Millionen Franken auf einen Gewinn von 368 Millionen 2010 verbessert
- > über 1000 zusätzliche Mitarbeitende allein bei der Swiss eingestellt
- > 50% mehr Passagiere befördert
- > die Kapazitäten um 25% ausgebaut
- > 15 neue Europa- und drei neue Interkontinentalverbindungen eröffnet

Neben dem Ausbau des Europeanetzes aus Zürich, Genf und Basel wurde auch das Interkontinentalnetz mit den neuen Destinationen Delhi, Shanghai und San Francisco erweitert. Die Frequenzen konnten an den meisten Destinationen erhöht werden. Obwohl die Swiss als Exportunternehmen zwei Drittel des Umsatzes im Ausland erwirtschaftet, befinden sich 90% der Arbeitsplätze in der Schweiz. Die Swiss schafft Arbeitsplätze bei der Zulieferung, der Wartung, beim Catering, Tourismus und auch in der übrigen Volkswirtschaft. Wird zum Beispiel ein Airbus 330 neu in Betrieb genommen, entstehen dadurch insgesamt über 320 Arbeitsplätze und eine Wertschöpfung von deutlich über 30 Millionen Franken. Dies ist fünf Mal mehr, als wenn eine ausländische Airline mit diesem Flugzeug die Schweiz anfliegt.

Zur Entwicklung der vergangenen Jahre haben auch Anpassungen in unzähligen Luftverkehrsabkommen beigetragen. Damit konnte erreicht werden, dass die Swiss in anderen Ländern unverändert als Schweizer Gesellschaft anerkannt wird.

Fokus auf nachhaltiges Wachstum

Dank dem Umstieg und der Umrüstung auf eine modernere und umweltfreundlichere Flotte mit grösseren Flugzeugen ist die Anzahl der

Flugbewegungen trotz gestiegenen Passagieraufkommens in etwa stabil geblieben. Zum Zeitpunkt des Zusammenschlusses mit der Lufthansa wurde ein Wachstum der Langstreckenflotte um zwei Flugzeuge in Aussicht gestellt. Der bereits realisierte Ausbau um acht grosse Flugzeuge hat dieses Versprechen bei Weitem übertroffen. Diese Entwicklung ist deshalb nachhaltig, weil sie ermöglichte, viele kleinere Flugzeuge aus der Flotte zu nehmen und so den Lärm und die Anzahl Flugbewegungen relativ zur Zahl der beförderten Personen zu verringern.

Die Swiss hat mit ihrer Flottenpolitik bewusst einen umweltfreundlichen Kurs eingeschlagen, weil sie die Anliegen der Öffentlichkeit ernst nehmen will. So setzt sie auf Kurzstrecken ab 2014 auf ein neues, lärmarmes und umweltfreundliches Modell. Als Erstbestellerin ist sie treibende Kraft, um diesen innovativen Maschinen zum Durchbruch zu verhelfen. Mit ihrem Flugzeug-Investitionsprogramm schafft die Swiss insgesamt 2000 neue Arbeitsplätze. Rund zwei Drittel ihrer Investitionen gibt sie in den kommenden Jahren für technologischen Fortschritt und damit auch für Lärmschutz und Ökologie aus. Der Umgang mit Ressourcen – Effizienz, Treibstoffersparungen, gut ausgelastete Flüge – ist sowohl umwelt- als auch wirtschaftsverträglich und damit nachhaltig.

Die Swiss Luftfahrtstiftung

Die Swiss Luftfahrtstiftung hat zum Zweck, die Integration der Swiss in den Lufthansa-Verbund sowie die Entwicklung des Luftverkehrs und der Luftverkehrsinfrastruktur der Schweiz fördernd zu begleiten.

Die Mitglieder des Stiftungsrates treffen sich im Schnitt viermal jährlich. Vom Verwaltungsratspräsidenten und von der Geschäftsleitung der Swiss lassen sie sich detailliert über den Geschäftsverlauf orientieren. Zudem beschäftigt sich die Stiftung mit der Entwicklung der europäischen und der interkontinentalen Luftfahrt sowie den internationalen Verkehrsrechten.

Die Verträge mit der Lufthansa sehen vor, dass als Gegenverpflichtung zur Eigenständigkeit der Swiss gute Rahmenbedingungen für ihren Betrieb gewährleistet werden müssen.

Um die Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz und speziell am Drehkreuz Zürich unabhängig zu beobachten, hat der Stiftungsrat dem Center for Aviation Competence der Universität St. Gallen den Auftrag erteilt, ein Monitoring-System zu betreiben. Dieses basiert auf Daten der Swiss, der Lufthansa und des Bundesamts für Zivilluftfahrt und erlaubt dem Stiftungsrat eine regelmässige Beurteilung der Verkehrsströme.

Zudem verfolgt der Stiftungsrat die politischen Diskussionen und Verhandlungen zur Frage der deutschen Anflugsbeschränkungen sowie zu den verschiedenen Beschränkungsinitiativen im Kanton Zürich. Er hat seine Haltung in die politische Diskussion eingebracht, so etwa in einem offenen Brief an die Kantonsräte des Kantons Zürich im Vorfeld der Abstimmung über die Plafonierungsinitiative oder im Zusammenhang mit der kantonalschweizerischen Volksinitiative zur Fluglärms-Verteilung sowie der eidgenössischen Vorlage zur Schaffung einer Spezialfinanzierung für Aufgaben im Luftverkehr.

Der Stiftungsrat

Die Luftfahrtstiftung agiert unabhängig von der Swiss. Der Stiftungsrat wird vom Bundesrat ernannt und umfasst folgende Persönlichkeiten:

- > Moritz Leuenberger, Präsident, ehemaliger Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
- > Thomas Bieger, Prof. Dr. rer. pol., Rektor Universität St. Gallen, Ordinarius und Direktor des Instituts für Systemisches Management und Public Governance
- > Claudio Generali, Vizepräsident des Verwaltungsrats SRG SSR, Präsident des Tessiner Bankenverbands (ABT)
- > Conrad Meyer (Vertreter des Kantons Zürich), Prof. Dr. oec. publ., Lehrstuhl für Accounting, Institut für Betriebswirtschaftslehre, Universität Zürich
- > Peter Müller (Vertreter des Bundes), Dr. iur., Direktor des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL)

Impressum

Inhaltliche Verantwortung: Swiss Luftfahrtstiftung, Baarerstrasse 8, 6300 Zug

Anfragen

Medienstelle der Stiftung: Karin Rhomberg, Tel. 044 202 52 65, karin.rhomberg@lemongrass-communications.com
Center for Aviation Competence der Universität St. Gallen: Andreas Wittmer, Tel. 071 224 25 25, andreas.wittmer@unisg.ch

Fünf Jahre Swiss Luftfahrtstiftung DIE SCHWEIZ, DIE SWISS, DER LUFTVERKEHR

swiss Luftfahrt stiftung

Editorial

Vor fünf Jahren wurde die Swiss Luftfahrtstiftung gegründet. Sie soll sicherstellen, dass die Schweiz über gute und direkte Flugverbindungen verfügt und dass die Swiss ihre schweizerischen Eigenschaften auch als Teil der Lufthansa Gruppe behält. Die Befürchtungen waren damals gross, die Schweiz könnte als Folge des Groundings der Swissair ihre eigene Fluggesellschaft und damit auch die für unser Land so wichtigen direkten Fluglinien verlieren.

Die Gründung der Stiftung hat sich als wichtige Massnahme für das gegenseitige Vertrauen bewährt. Heute besteht kein Zweifel: Unsere Fluggesellschaft ist schweizerisch geblieben, sie floriert, sie hat neue Flugzeuge bestellt, und sie fliegt, ganz anders als befürchtet, neue Destinationen an. Die Swiss dient uns und unserem Land.

Dennoch befindet sie sich in keiner einfachen Lage. Bei den Diskussionen über die weitere Entwicklung der nationalen Flughäfen regt sich grosser Widerstand gegen den Flugverkehr als solchen. Alle Regionen wehren sich gegen bestehenden und erst recht gegen zusätzlichen Verkehr.

Jede Infrastruktur bedeutet Eingriffe in die Natur und beeinträchtigt die Umgebung der Menschen. Aber Infrastrukturen bringen auch allen Vorteile. Bei der Bahn weiss das jede Schweizerin und jeder Schweizer. Eine ganz grosse Mehrheit ist dort seit Jahren zu weitsichtigen und bedeutenden Investitionen bereit. Lärm und Bahnlinien durch Kulturland und Agglomerationen werden wegen der Vorteile der Bahn in Kauf genommen – gewiss, auch dort oft nach zähen Kompromissverhandlungen.

Die Swiss hat es da schwieriger. Flugverkehr nehmen wir zwar alle in Anspruch – direkt und vor allem indirekt: Nahrungsmittel und Güter aus aller Welt stehen uns stets zur Verfügung. Internationale Unternehmen siedeln sich wegen der Flugverbindungen hier an und bezahlen hier Steuern. Manche nehmen das als selbstverständlich hin, verdrängen aber den Zusammenhang zwischen unserem Wohlstand und dem Flugverkehr.

Solche Zusammenhänge möchte Ihnen diese Broschüre näherbringen.

Moritz Leuenberger
Präsident
Swiss Luftfahrtstiftung



Ein Blick zurück nach vorn

Die Integration der Swiss in die Lufthansa verlief erfolgreich. Ein Hauptziel der Swiss Luftfahrtstiftung ist damit erfüllt. Über die nächsten fünf Jahre will die Luftfahrtstiftung die Öffentlichkeit vermehrt auf die Bedeutung der Luftfahrt für unser Land sensibilisieren. Denn die Zukunft der Schweizer Luftfahrt ist mit grossen Herausforderungen konfrontiert.

Bei der Übernahme der Swiss durch die Lufthansa im Jahr 2005 wurde befürchtet, die Swiss könnte als Teil des Lufthansa-Verbunds ihre Eigenständigkeit verlieren und die Schweizer Interessen an funktionierenden Luftverkehrsverbindungen würden vernachlässigt. Um diesen Bedenken entgegenzuwirken, schufen die Beteiligten im Oktober 2005 zur Wahrung der Schweizer Interessen die Swiss Luftfahrtstiftung. Heute, gut fünf Jahre später, ist klar, dass sich die damalige Befürchtung nicht bewahrheitet hat. Ganz im Gegenteil, die Swiss hat sich erfreulich entwickelt, sie hat ihr Netzwerk und die Anzahl beförderter Passagiere ausgebaut und neue Arbeitsplätze geschaffen.

Die Rahmenbedingungen für den Flugverkehr sind aber weltweit, insbesondere auch in Europa, im Fluss. Deshalb dürfen wir unsere ureigenen Interessen nicht vernachlässigen. Tatsache ist, dass der Flughafen Zürich als Luftverkehrsdreh-scheibe der Schweiz im Vergleich mit allen anderen europäischen Hubs schon heute den strengsten Restriktionen unterliegt, während ausländische Flughäfen, die uns konkurrenzieren, substanzielle Ausbaupläne verfolgen. So wie aber die Erstellung des Nationalstrassennetzes oder der Bau der NEAT und des Gotthardtunnels über viele Jahrzehnte hinweg geplant wurden, so sollte auch über die Perspektiven des Flugverkehrs langfristig nachgedacht werden.

Die Schweizer Luftfahrt – die Flughäfen, die Swiss und alle damit verknüpften Branchen – stehen in einem weltweiten Konkurrenzkampf. Andere treiben ihr Wachstum im Interesse des jeweiligen Landes voran, bei uns wird über weitere Beschränkungen diskutiert. Das kann dazu führen, dass das Drehkreuz Schweiz weniger attraktiv wird. Wenn die Swiss nämlich als Folge Destinationen und Kapazitäten reduzieren müsste, hiesse das eine Verschlechterung der internationalen Anbindung der Schweiz. Dadurch könnte eben jene Eigenständigkeit der Swiss, über welche die Stiftung wachen soll, gefährdet sein.

Die Interessen der Luftfahrt sollen nicht gegen jene der Betroffenen durchgesetzt werden. Die Swiss hat deswegen auch erheblich in Ökologie und Lärmschutz investiert und wird dies auch weiterhin tun. Wie alle Betriebe des öffentlichen Verkehrs will die Swiss nachhaltig sein. Der Luftverkehr ist für die Bevölkerung da, und nicht gegen sie. Er soll deshalb auf sie Rücksicht nehmen.

Dass wir alle von der Luftfahrt profitieren, direkt und indirekt, ist vielen aber zu wenig bewusst. In den nächsten Jahren werden seitens der Behörden wie der Stimmbürger weitere wichtige Weichen gestellt. Die Luftfahrtstiftung, die auf zehn Jahre angelegt ist, will aus Anlass ihrer «Halbzeit» auf solche Zusammenhänge hinweisen. Die Luftfahrt ist für das Wohlergehen und den Zusammenhalt unseres Landes zentral. Deshalb muss ihr Sorge getragen werden.

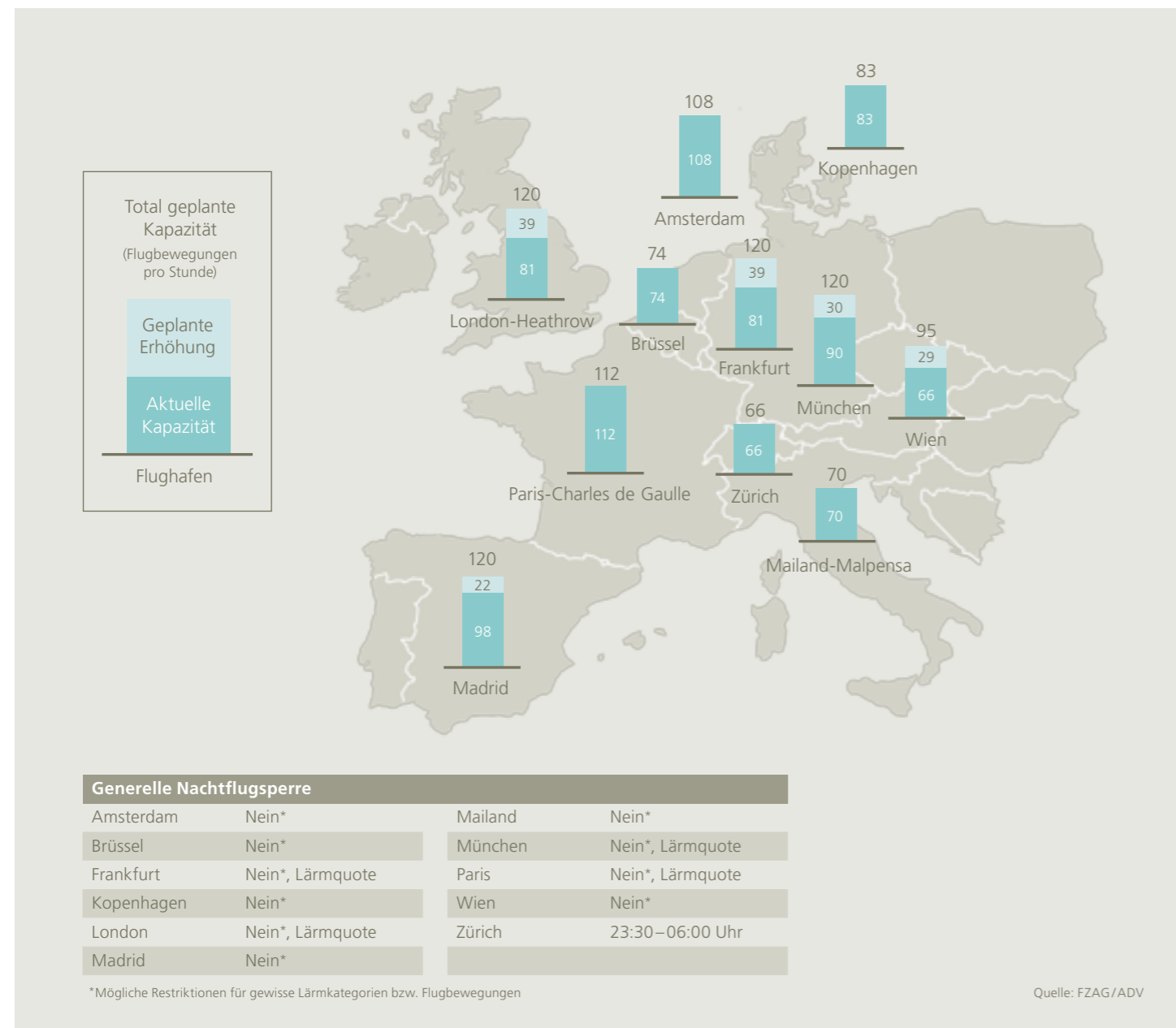
Ungleich lange Spiesse

Zürich, der wichtigste Flughafen in der Schweiz, droht im sich verschärfenden internationalen Wettbewerb ins Hintertreffen zu geraten.

Die Landesflughäfen in Zürich, Genf und Basel sind für die Schweiz zentrale Ein- und Ausgangstore zur Welt. Dem Drehkreuz in Zürich kommt als eigentlicher «Hub Schweiz» eine herausragende Rolle für das ganze Land zu. Sein Anteil liegt bei über 58% des nationalen Flugverkehrsaufkommens, bei über 80% der Interkontinentalpassagiere und bei knapp 80% des Frachtaufkommens. Der grösste Schweizer Airport wirkt als Jobmotor mit 112 000 Arbeitsplätzen und einer Wertschöpfung von 19,5 Milliarden Franken im Jahr. Zudem ist der Hub vital für die Exportindustrie: Einer von drei Exportfranken wird auf dem Flugweg aus dem Land transportiert.

Aber die Wettbewerbsposition und die weitere Entwicklung des Zürcher Flughafens sind mittel- und langfristig bedroht, wie die unten stehende Darstellung zeigt: Der Flughafen Zürich verfügt über die niedrigste Kapazität und die strengsten Restriktionen aller europäischen Drehkreuze. Zudem hat Zürich die längsten Nachtflugsperrn. Während andere europäische Flughäfen ambitionöse Ausbaupläne verfolgen, droht in Zürich Stillstand. München, Wien oder Amsterdam könnten sich längerfristig auf Kosten der Schweizer Flughäfen und insbesondere des Flughafens Zürich entwickeln. Dabei geht es nicht allein um die Flughäfen als solche, sondern um die Prosperität der von ihnen abhängigen Lebens- und Wirtschaftsräume, also um die Prosperität der gesamten Schweiz.

Zürich mit niedrigster Kapazität und strengster Nachtflugsperr aller europäischen Hubs



Warum braucht die Schweiz das Drehkreuz Zürich?

Das Ziel jedes Wirtschaftsstandortes ist es, möglichst viele internationale und interkontinentale Direktverbindungen zu unterhalten. Damit diese Verbindungen profitabel betrieben werden können, braucht es ein gewisses Mass an Zubringerflügen, die Umsteigepassagiere bringen. Das heisst, es muss ein so genanntes Drehkreuz («Hub») geschaffen werden. Um attraktiv und wettbewerbsfähig zu sein, hat ein Hub gewisse Bedingungen zu erfüllen.

Angemessene Kapazitäten

Das Umsteigen in einem Hub muss möglichst effizient abgewickelt werden. Je mehr Flugzeuge kurz vor oder nach wichtigen Interkontinentalflügen landen bzw. starten, desto attraktiver ist

der Hub für die Kunden und desto mehr Direktverbindungen können angeboten werden. Das Pistensystem hat deshalb entsprechende Start- und Landekapazitäten aufzuweisen.

Globale Betriebszeiten

Der Flugplan im Interkontinentalverkehr muss sich naturgemäss an den Zeitverschiebungen ausrichten. Flugzeuge aus Asien sollten möglichst früh landen, weil sie nicht mitten in der Nacht in Asien starten können. Für Flüge nach Lateinamerika oder Südafrika braucht es späte Starts, so dass die Flugzeuge ihre Ziele zu vernünftigen Zeiten erreichen. Dies bedingt relativ lange Betriebszeiten, die zudem mit einer gewissen Flexibilität gehandhabt werden sollen.

Von allen kleinen Drehkreuzen in Europa bietet Zürich heute am meisten internationale Direktverbindungen an. Davon profitiert die Schweiz.

Der Flughafen Zürich soll sich auch in Zukunft nicht zu einem Mega-Hub entwickeln, denn ein Hub als solcher ist nicht das Ziel. Es geht um die indirekten Auswirkungen, nämlich möglichst viele Direktflüge, die den Bedürfnissen der Schweiz langfristig dienen.

Aber mit zunehmenden Beschränkungen – sowohl was die Betriebszeiten als auch was den Pistenausbau betrifft – läuft der Flughafen Gefahr, Zubringerflüge an Konkurrenzflughäfen zu verlieren. Das hiesse weniger Umsteigepassagiere, und damit wären die heute aus Zürich angebotenen direkten Verbindungen auch für die Schweizer Fluggäste in Frage gestellt.

Verkehrsbeschränkungen mit gravierender Auswirkung

Der Flughafen Zürich steht vor grossen betrieblichen und planerischen Aufgaben. Aufgrund der langen Planungshorizonte müssen die Weichen auch für die längerfristige Zukunft frühzeitig gestellt werden.

Obwohl der Infrastruktur des Flughafens Zürich eine nationale Bedeutung zukommt, wird über die Rahmenbedingungen auf kantonaler und lokaler Ebene bestimmt. So etwa jüngst mit der Ausweitung der Nachtflugsperr. Wesentliche Eckpfeiler für die Zukunft werden zudem durch den «Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt» (SIL) abgesteckt werden. Der breite politische Vernehmlassungsprozess wurde im vierten Quartal 2010 abgeschlossen. Es wird erwartet, dass der Bundesrat 2012 über den SIL befinden wird.

Das Passagieraufkommen auf dem Flughafen Zürich beträgt derzeit rund 22 Millionen pro Jahr. Die Nachfrageprognose des Bundesamts für Zivilluftfahrt aus dem Jahr 2005 schätzt, dass bis 2020 bereits 30 Millionen Passagiere von Zürich aus fliegen wollen, 2030 rund 40 Millionen. Der Flughafen soll nicht einfach nur die Nachfrage

befriedigen, sondern muss diese nachhaltig lenken. Ob und wie dem langfristig erwarteten Bedarf Rechnung getragen werden kann, entscheidet sich bereits in den kommenden Jahren.

Alle derzeit vorgesehenen Betriebsvarianten des SIL belassen die Flugbewegungen auf dem heutigen Niveau. Hier wird es nun die anspruchsvolle Aufgabe der politischen Behörden in den Kantonen und des Bundes sein, ausgewogene und vorausschauende Varianten vorzusehen, die sowohl den Lärmschutz als auch die Entwicklungsmöglichkeiten für das ganze Land wahren. Dabei ist auch der Trend in Richtung lärmarmen Flugzeuge zu berücksichtigen. Massgebend erscheint die effektive Lärmbelastung, und nicht die Anzahl der Flugbewegungen, so wie auch gegenüber Deutschland in der Auseinandersetzung um die Nordanflüge argumentiert wird.

Lärm- und Umweltschutz sind wichtige Anliegen

Flugverkehr bringt Emissionen und Immissionen mit sich. In der öffentlichen Debatte spielt namentlich der Fluglärm eine dominante Rolle. Dennoch hat die Attraktivität der Zürcher Flughafen-Region nicht gelitten. Im Gegenteil, sie verzeichnet ein höheres Wachstum als jedes andere Gebiet der Schweiz. Die Bevölkerung in den flughafennahen Gemeinden hat in den letzten 25 Jahren um 85% zugenommen. In derselben Zeit ging der Lärmteppich in den betroffenen Gebieten um zwei Drittel zurück, und auch ökologisch wurden erhebliche Fortschritte erzielt. Dies dank technischer Innovationen und optimierten Flugverfahren.

Fakten zur Bedeutung der Luftfahrt

> Die Schweiz gehört pro Kopf der Bevölkerung zu den Ländern mit der weltweit höchsten Luftverkehrsnachfrage. Dazu tragen der Tourismus, der intensive wissenschaftliche Austausch, der Sitz vieler internationaler Organisationen in unserem Land, das hohe Bruttoinlandsprodukt und die internationale Verflechtung unserer Wirtschaft bei. Als exportorientiertes und rohstoffarmes Binnenland sind wir besonders auf ein gut funktionierendes Luftfahrtsystem angewiesen.

> Rund 190 000 Arbeitsplätze in der Schweiz sind direkt und indirekt mit der Luftfahrt verbunden. Die Wertschöpfung beträgt gesamthaft über 33 Milliarden Franken.

Fazit: Die Luftfahrt leistet einen sehr wichtigen Beitrag zum Wohlstand der Bevölkerung.

«Herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung»

«Der schweizerischen Luftfahrt kommt eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung zu. Sie ist sowohl ein Element der Aussenwirtschaftspolitik als auch ein zentraler Standortfaktor. Deshalb ist die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Luftfahrt zu fördern.»

Luftfahrtpolitische Bericht des Bundesrates, 2004