

Flughafen Zürich AG

Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich

Ergebnisse für das Jahr 2016

Zusammenfassung

Zürich / Basel, 9. November 2017

Damaris Bertschmann, Maura Killer, Martin Peter, INFRAS

Martin Eichler, Oskar Eugster, Markus Karl, Martin Peters, BAK Economics

Impressum

Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich

Ergebnisse für das Jahr 2016

Zusammenfassung

Zürich / Basel, 9. November 2017

Auftraggeber

Flughafen Zürich AG

Autorinnen und Autoren

Damaris Bertschmann, Maura Killer, Martin Peter, INFRAS

Martin Eichler, Oskar Eugster, Markus Karl, Martin Peters, BAK Economics

INFRAS, Binzstrasse 23, 8045 Zürich

Tel. +41 44 205 95 95

BAK Economics AG, Güterstrasse 82, 4053 Basel

Tel. +41 61 279 97 00

Begleitgruppe

Joana Filippi, Head Public Affairs, Flughafen Zürich AG

Nico Lalli, Senior Project Leader Public Affairs, Flughafen Zürich AG

Inhalt

Zusammenfassung	4
Modul I: Produktionsseitige Effekte	6
Modul II Standortfaktor Erreichbarkeit	10
Modul III: Tourismus	16
Modul IV: Bedeutung der Luftfracht	19

Zusammenfassung

Der Flughafen Zürich steht in einer engen Interaktion mit der Wirtschaft, der Politik und der Zivilgesellschaft. Mit 27,7 Mio. Passagieren im Jahr 2016 ist er der grösste Schweizer Flughafen und ist für die Wirtschaft und Bevölkerung ein wichtiges Tor zur Welt. Gleichzeitig ist der Flughafen durch seine vielen Arbeitsplätze ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor. Als Infrastruktur von nationalem Interesse ist der Flughafen auch für die Politik relevant, die wesentliche Rahmenbedingungen festlegt. In diesem Kontext beauftragte der Flughafen die unabhängigen Wirtschaftsforschungsinstitute INFRAS und BAK Economics die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich zu analysieren.

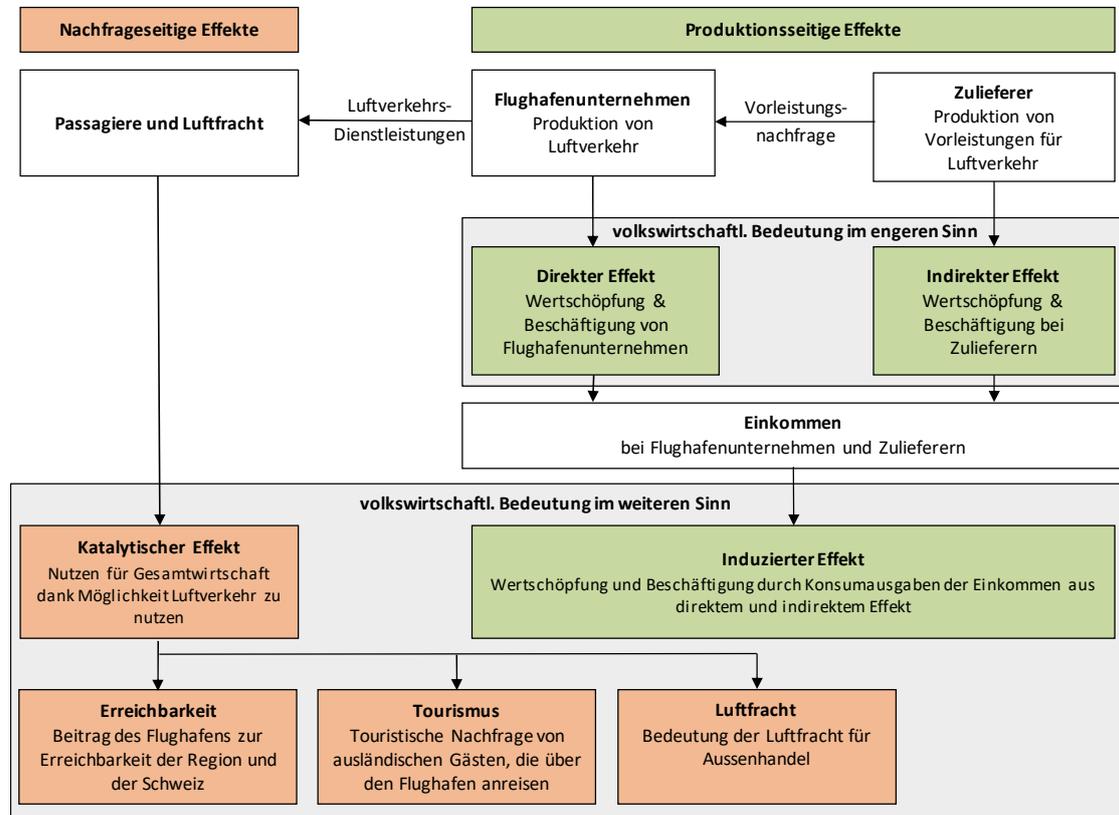
Flughäfen wirken über zwei Hauptkanäle auf die Wirtschaft ein:

- **Produktionsseitige Wirkung:** Die Produktionsseitige Wirkung zeigt, wieviel Beschäftigung und Wertschöpfung durch die Produktionsprozesse der auf dem Flughafen angesiedelten Unternehmen entsteht. Sie zeigt, wieviel Wertschöpfung und Beschäftigung in der Bereitstellung von Luftverkehrsdienstleistungen steckt.
- **Nachfrageseitige Wirkung:** Flughäfen erhöhen die internationale Erreichbarkeit einer Region für Personen und Güter. Die Erreichbarkeit einer Region stellt ein wichtiges Element der Standortattraktivität dar. Daher weisen gut erreichbare Regionen ein höheres Beschäftigungs- und Wertschöpfungswachstum auf als abgelegene Regionen. Die Möglichkeit, Luftverkehrsdienstleistungen zu nutzen, erhöht daher die Beschäftigung und Wertschöpfung der Region. Die nachfrageseitige Wirkung wird auch «katalytische» Wirkung genannt.

In dieser Studie werden in vier Modulen sowohl produktionsseitige- wie auch nachfrageseitige Wirkungen des Flughafens Zürich im Jahr 2016 dargestellt:

- Modul I beantwortet die Frage, welche Wertschöpfung und Beschäftigung mit der Produktion von Luftverkehrsdienstleistungen am Flughafen Zürich in Verbindung stehen.
- Auf die nachfrageseitigen Effekte des Flughafens wird in Modul II bis IV eingegangen:
 - Modul II befasst sich mit der Bedeutung des Flughafens Zürich für die Erreichbarkeit der Region Zürich und der Schweiz.
 - Modul III quantifiziert die Ausgaben von Touristen, die via Flughafen Zürich einreisen.
 - Modul IV analysiert die Bedeutung der Luftfracht für den Aussenhandel.

Abbildung 1: Volkswirtschaftliche Effekte eines Flughafens



Grafik INFRAS.

Die produktions- und nachfrageseitigen Effekte der Luftfahrttätigkeiten werden folgendermassen unterteilt:

- Die mit der Luftfahrttätigkeit direkt und indirekt zusammenhängenden Effekte werden im Folgenden als *volkswirtschaftliche Bedeutung im engeren Sinn* bezeichnet. Sie bilden die volkswirtschaftliche Wirkung ab, die direkt auf den am Flughafen Zürich generierten Umsatz zurückzuführen ist.
- Der induzierte Effekt und die katalytischen Effekte sind kausal weniger direkt mit dem Luftverkehr verbunden und stellen die «*volkswirtschaftliche Bedeutung im weiteren Sinn*» dar. Ihre Relevanz ist jedoch qualitativ nicht zu unterschätzen.

Modul I: Produktionsseitige Effekte

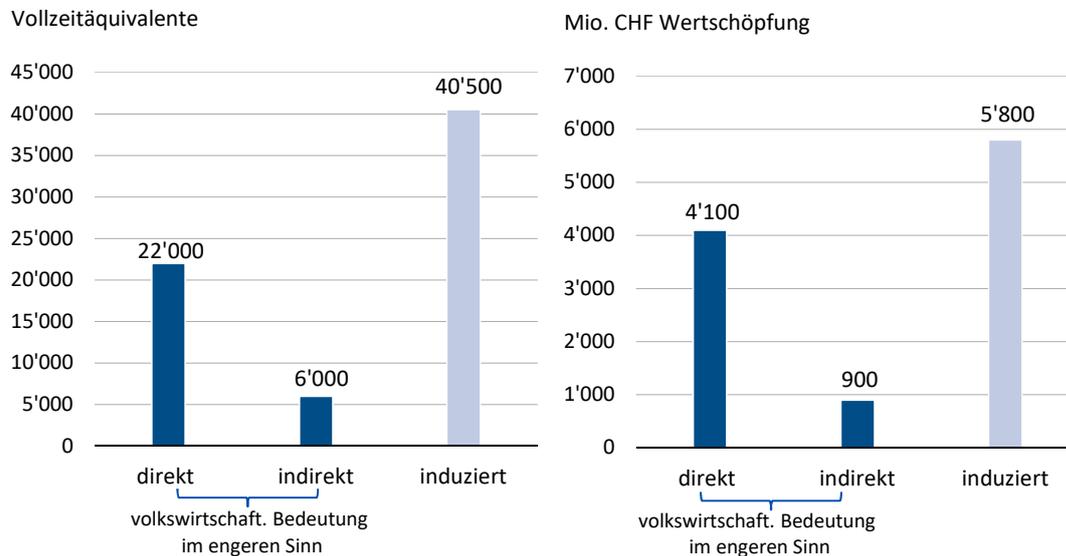
Durch die Produktion von Luftverkehrsdienstleistungen und der zugehörigen nicht-aviatischen Dienstleistungen am Flughafen Zürich werden folgende Effekte erzielt:

- **Direkter Effekt:**
 - Die Unternehmen auf dem Flughafen Zürich bieten im Jahr 2016 Arbeitsplätze im Umfang von 22'000 Vollzeitäquivalenten (VZÄ) an, die von 27'100 Beschäftigten erbracht werden. Das entspricht knapp 3% der Beschäftigung im Kanton und 0.6% der Schweizer Beschäftigung. Als Vergleich dazu: Die grösste Branche im Kanton Zürich ist mit 38'000 Mitarbeitenden der Finanzsektor und der grösste Arbeitgeber ist die kantonale Verwaltung mit 35'000 Mitarbeitenden.
 - Die Beschäftigten auf dem Flughafengelände erarbeiteten 2016 eine Wertschöpfung von CHF 4.1 Mrd. Das entspricht ebenfalls 3% des Bruttoinlandsproduktes des Kantons Zürich und 0.6% des Bruttoinlandproduktes der Schweiz.
- **Indirekter Effekt:** 6'000 Vollzeitstellen in der Schweiz produzieren Vorleistungen für Unternehmen auf dem Flughafenareal. Sie erarbeiten eine Wertschöpfung von CHF 900 Mio.
- **Induzierter Effekt:** Mit der Verwendung des im direkten und indirekten Effekt generierten Einkommens steht darüber hinaus eine Beschäftigung von 40'500 Vollzeitäquivalenten und eine Wertschöpfung von CHF 5'800 Mio. in Verbindung.
- **Verteilung:** 5% bis 10% der drei Effekte entstehen durch die Produktion von Luftfracht. Die nicht-aviatischen Dienstleistungen machen im direkten und induzierten Effekt 10% bis 15% aus und im indirekten Effekt 20% bis 25%. Sie machen im indirekten Effekt einen höheren Anteil aus, weil die Vorleistungsverflechtung mit anderen Firmen auf dem Flughafengelände geringer ist als bei den aviatischen Dienstleistungen.

Tabelle 1: Volkswirtschaftliche Bedeutung Flughafen Zürich im Jahr 2016

	Beschäftigte in Vollzeitäquivalenten	Wertschöpfung in Mio. CHF
direkt Effekt	22'000	4'100
indirekt Effekt	6'000	900
Total volkswirt. Bedeutung im engeren Sinn	28'000	5'000
induzierter Effekt (Volkswirt. Bedeutung im weiteren Sinn)	40'500	5'800

Tabelle INFRAS.

Abbildung 2: Produktionsseitige Effekte Flughafen Zürich 2016

Grafik INFRAS.

Die Summe des direkten und indirekten Effektes zeigt die Wirkung des Gesamtumsatzes der Unternehmen auf dem Flughafen auf die Schweizer Beschäftigung und Wertschöpfung. Der induzierte Effekt illustriert darüber hinaus einen multiplikativen Effekt: Er zeigt die wirtschaftliche Wirkung, wenn das im direkten und indirekten Effekt ermittelte Einkommen wieder ausgegeben wird. In diesem Sinn ist er ein nachgelagerter Effekt.

Würde der Flughafen geschlossen, ginge kurzfristig der gesamte direkte Effekt vollständig verloren. Der indirekte Effekt fiel so stark weg, wie die Produzenten von Vorleistungen keine neuen Abnehmer für ihre Produkte finden. Der induzierte Effekt reduzierte sich in dem Umfang, wie die Beschäftigten im direkten und indirekten Effekt keine neue, vergleichbare Beschäftigung finden.

Seit 2011 haben mit Ausnahme der direkten Beschäftigung alle Effekte abgenommen. Im selben Zeitraum ist das Passagiervolumen um 13% gewachsen und die Flugbewegungen haben sich um rund 4% reduziert. Es stellt sich die Frage, weshalb die Effekte trotz der deutlichen Steigerung des Passagiervolumens spürbar sanken.

- Ein Grund dafür ist bei den Airlines zu finden: In Europa ist der Wettbewerbsdruck zwischen den Airlines durch die zunehmende Präsenz der Low Cost Carrier und Airlines aus den Golfstaaten sehr hoch. In der Schweiz stellte zudem die Aufhebung des Mindestkurses des Schweizer Frankens eine zusätzliche wettbewerbsintensivierende Herausforderung dar. Daher wurden Kostensenkungsprogramme durchgeführt, die die Personalstrukturen und Vor-

leistungsbezüge weiter optimierten. Sinkende Produktionskosten und Preise pro Einheit bedeuten implizit jedoch auch geringere direkte und indirekte Wirkungen der Aktivitäten am Flughafen. Vom Kostendruck und der Effizienzsteigerung sind auch die Firmen auf dem Flughafen betroffen, die die Airlines beliefern. Diese Entwicklung abnehmender Produktionskosten und wegen starkem Wettbewerbsdruck abnehmender Preise widerspiegelt sich auch im harmonisierten Verbraucherpreisindex für Luftpersonenverkehr, der seit 2011 um 15% gesunken ist. Dank dem Verkehrswachstum hat sich die produktionsseitige volkswirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs nicht im selben Umfang reduziert wie die Preise.

- Die Aufhebung des Mindestkurses hat auf die gesamte Schweizer Wirtschaft gewirkt: Schweizer Unternehmen importieren mehr Vorleistungen als früher und lagern Tätigkeiten ins Ausland aus. Vom gesamten Produktionswert einer Vorleistung für den Flughafen, wird über alle Produktionsstufen daher heute weniger in der Schweiz produziert als 2011. Dies reduziert den indirekten Effekt.
- Ein weiterer Grund für den Rückgang im indirekten Effekt der Aktivitäten am Flughafen Zürich ist der Wegzug von zwei grossen Beratungsfirmen im Bereich nicht-aviatische Dienstleistungen, welche in relevantem Umfang zum indirekten Effekt beigetragen haben. Dieser Effekt wird spätestens mit der Eröffnung von «The Circle» im Jahr 2020 wieder kompensiert.
- Neben den realen Effekten trug auch die Weiterentwicklung der Datengrundlage zu tieferen Werten bei. Aufgrund neuer Informationen wurden Annahmen in den Berechnungen nach unten korrigiert.

Volkswirtschaftliche Wirkung der Bauphase von «The Circle»

Momentan wird am Flughafen «The Circle» gebaut. Es ist das grösste Hochbauprojekt der Schweiz, das sich in Bau befindet. Die Nutzung von Investitionen wie «The Circle» über deren Lebensdauer werden in den produktionsseitigen Effekten des Flughafens in Form von jährlichen Abschreibungen als direkte Wertschöpfung erfasst. Das bedeutet, dass sich der Circle erst in späteren Jahren (ab Inbetriebnahme) als Abschreibung in den produktionsseitigen Effekten niederschlägt. Dafür enthalten die aktuellen Berechnungen Abschreibungen früherer Investitionen. Mit diesem Vorgehen wird die Nutzung der Investitionsobjekte im Produktionsprozess in den Mittelpunkt gestellt.

Bei grossen Einzelinvestitionen ist jedoch als ergänzende Sichtweise auch interessant, welche ökonomische Bedeutung die Erstellung eines Infrastrukturprojekts während der effektiven Bauzeit hat. Dabei wird die Optik von der Nutzung der Infrastruktur verlassen und auf die Erstellung der Infrastruktur fokussiert.

Diese Betrachtung stellt keine zusätzliche Wirkung zu den produktionsseitigen Effekten dar, sondern ist im Sinne einer anderen Sichtweise eine Zusatzinformation. Das Ergebnis darf

nicht zum produktionsseitigen volkswirtschaftlichen Effekt der Luftfahrt am Flughafen Zürich addiert werden.

Die Wirkung des Baus von «The Circle» schwankt je nach Jahr stark. Während der Bau-phase von 2015 bis 2020 entspricht die durchschnittliche Beschäftigungs- und Wertschöpfungswirkung 2% bis 3% der produktionsseitigen Wirkungen des Flughafens im Jahr 2016.

Tabelle 2: Durchschnittliche jährliche Beschäftigungs- und Wertschöpfungswirkung des Baus von «The Circle» während der Bauzeit von 2015 bis 2020¹

	Beschäftigung in Vollzeitäquivalent	Wertschöpfung in Mio. CHF
Direkter Effekt	400	60
Indirekter Effekt	280	50
Total: Volkswirtschaftl. Bedeutung im engeren Sinn	680	110
Induzierter Effekt	900	130

Tabelle INFRAS

¹ Annahme: Wirkung der Verwendung der Budgetreserve entspricht rund der Wirkung der Planungsausgaben zwischen 2008 bis 2014 (beides rund 10% des Gesamtbudgets).

Modul II Standortfaktor Erreichbarkeit

Bedeutung der Erreichbarkeit für die Standortattraktivität

Der Wohlstand einer Region hängt wesentlich davon ab, ob Unternehmen bereit sind, sich in der jeweiligen Region anzusiedeln, beziehungsweise ob die vor Ort ansässigen Unternehmen wachsen können. Die Erreichbarkeit ist ein wesentlicher Faktor, der eine Region attraktiv für Ansiedlungen und Wachstum machen kann.

- Dass dabei "Für die Exportnation Schweiz und ihre Unternehmen ... die Luftfahrt lebenswichtig" ist, sieht auch die Wirtschaft selbst so (economiesuisse 2016).
- Ebenfalls nimmt die Bevölkerung gemäss einer Umfrage den Flughafen Zürich zu 95 Prozent als wichtig oder sehr wichtig „für das wirtschaftliche Wohlergehen“ wahr (DCH, Isoweb 2012).

Erreichbarkeit ist ein wichtiger Faktor für die regionale Wirtschaftsentwicklung, jedoch ist sie nicht für alle Teile der Wirtschaft gleichbedeutend. Folgende Branchen profitieren:

- Produktivitätsstarke Exportbranchen, die High-Tech-Industrie und die wissensintensiven Dienstleistungsbranchen wie der Finanzsektor oder die IT-Branche profitieren überdurchschnittlich.
- Ebenfalls sind innovationsintensive Tätigkeiten und Hauptsitz-Funktionen in besonderem Mass auf eine weltweite Vernetzung angewiesen.

Dies sind genau diejenigen Tätigkeiten und Branchen, die für einen Hochlohnstandort wie die Schweiz und deren künftige Wettbewerbsfähigkeit und Wohlstandsentwicklung entscheidend sind. Noch wichtiger als in der Schweiz insgesamt ist dies in Zürich, wo bereits die heutige Wirtschaftsstruktur einen weit überdurchschnittlichen Anteil von „Erreichbarkeits-affinen“ Tätigkeiten aufweist. Wie die Entwicklung des Google-Forschungsstandorts Zürich der letzten Jahre, aber auch die Gründung und Ansiedlung zahlreicher Start-Up-Firmen in der Wirtschaftsregion Zürich zeigen, ist die Region auch für zukunftssträchtige Neuerung gut aufgestellt. Gerade für derartige forschungsintensive und oft weltweit vernetzte Aktivitäten gehört eine hervorragende (globale) Erreichbarkeit zu den Kerneigenschaften eines Standorts. Eine aktive Standortpolitik ist gut beraten, den Faktor Erreichbarkeit zu nutzen, um das langfristige Wachstumspotential und den regionalen Wohlstand zu erhöhen.

Bedeutung des Flughafens für die Erreichbarkeit Zürichs innerhalb Europas

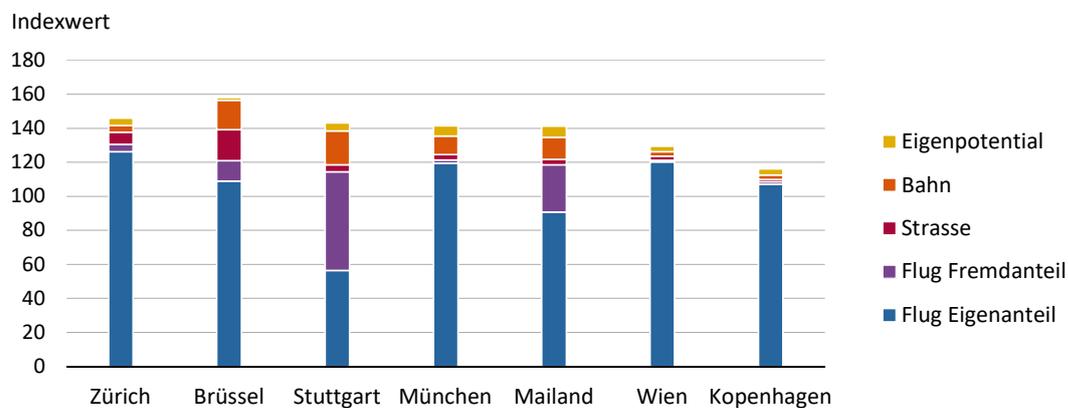
Um die Bedeutung des Flughafens für die Erreichbarkeit Zürichs und der Schweiz feststellen und quantifizieren zu können, verwendet diese Studie die Erreichbarkeitsmodelle von BAK Economics. Die daraus resultierenden Indizes ermöglichen einen Vergleich der Erreichbarkeit Zürichs mit europäischen Konkurrenzstandorten, wobei noch zwischen kontinentaler (innerhalb

Europas) und globaler (ausserhalb Europas) Erreichbarkeit unterschieden werden kann. Die Erreichbarkeit Zürichs kann wie folgt charakterisiert werden:

- Der Kanton Zürich verfügt über eine sehr hohe kontinentale Erreichbarkeit.
- Von allen 414 im Modell vertretenen Regionen lag Zürich 2016 auf Rang 19.
- Damit hat Zürich seit 2010 zwar einige Ränge verloren, besitzt aber immer noch eine bessere Erreichbarkeit als 94 Prozent aller europäischen Städte.
- Noch deutlicher ist der Verlust an Rangpositionen gegenüber dem Jahr 2000. Vor dem Grounding der Swissair war Zürich ähnlich gut erreichbar wie die am besten vernetzten Primary Hub-Standorte London oder Amsterdam.
- Innerhalb der Schweiz nimmt Zürich 2016 in der kontinentalen Erreichbarkeit die Spitzenposition ein, das heisst, dass keine der übrigen Regionen einen höheren Wert als Zürich hat. Dies gilt auch gegenüber dem benachbarten Ausland.

Welche Rolle spielt der Flughafen Zürich für dieses positive Resultat? Die hohe Bedeutung des Flughafens für die hervorragende Erreichbarkeit Zürichs zeigt sich im sogenannten Modalsplit: Hierbei wird analysiert, welcher Transportmodus verwendet wird, um ein bestimmtes Ziel zu erreichen.

Abbildung 3: Internationaler Vergleich 2016: Erreichbarkeit kontinental und Modalsplit



1 Modalsplit: Aufteilung des Erreichbarkeitsindex auf die Transportmodi Strasse, Bahn und Flug. „Flug Eigenanteil“ ist der Anteil an der Flugerreichbarkeit, wo der Flughafen des Standortes als Check-In verwendet wird. Zeitfenster 5.30 bis 9.00 Uhr

Quelle: TransSol, BAK Economics

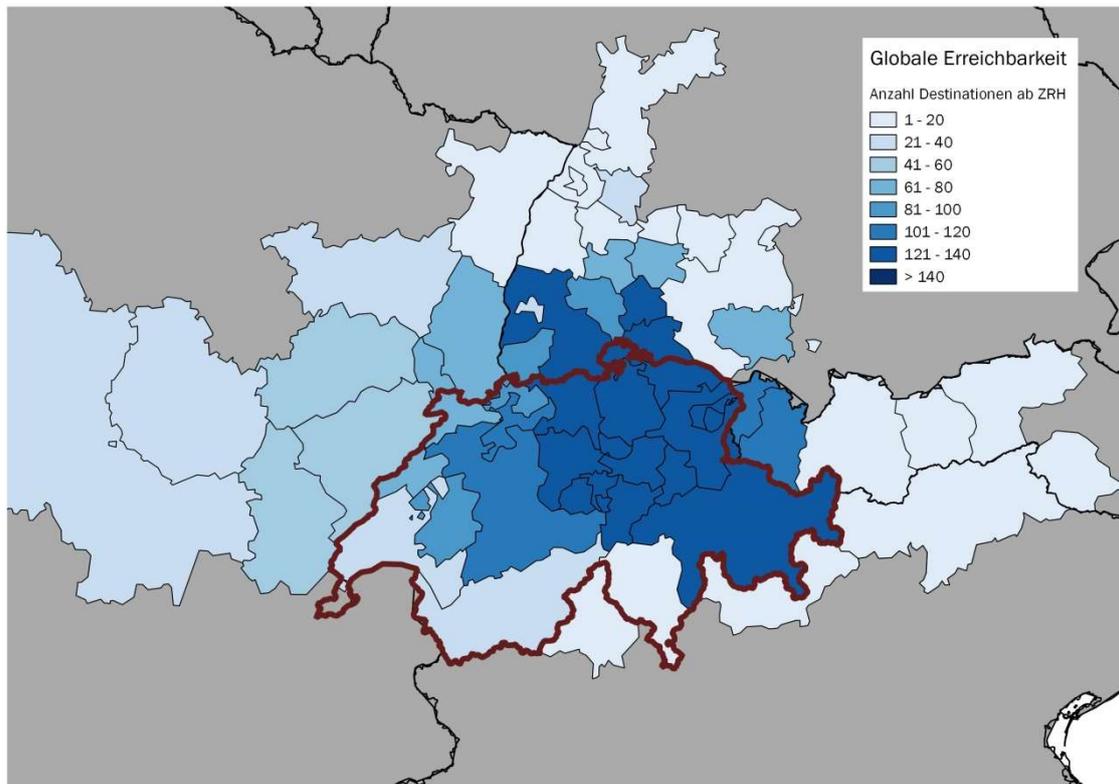
Der Flughafen Zürich bildet den zentralen Knoten im Transportsystem der Region und trägt einen ausserordentlich hohen Teil zur Erreichbarkeit bei. Über 120 der insgesamt 146 Indexpunkte der kontinentalen Erreichbarkeit Zürichs werden über den Flughafen Zürich erreicht. Dies ist einer der höchsten Werte in Europa.

Globale Erreichbarkeit Zürichs ebenfalls sehr stark dank des Flughafens

Noch dominanter ist die Position des Flughafens, wenn man sich der globalen Erreichbarkeit zuwendet, also der Erreichbarkeit von Zielen ausserhalb Europas. Klar ist, dass der Flugverkehr hier eine noch grössere Rolle spielt:

- 136 der insgesamt 138 interkontinentalen Ziele des Modells werden ab der Stadt Zürich am schnellsten über den Flughafen Zürich erreicht, nur gerade zwei Verbindungen nutzen nicht den Flughafen Zürich.
- Auch für grosse Teile der Schweiz ist der Flughafen Zürich das Tor zur Welt, wie in Abbildung 4 ersichtlich. Dies gilt selbst für Basel. Trotz des eigenen bedeutenden Flughafens werden über die Hälfte der globalen Destinationen über Zürich erreicht.
- Nur gerade die Westschweiz mit Genf sowie das Tessin sind weniger auf Zürich angewiesen.
- Diese Betrachtung zeigt auch klar, dass die Bedeutung des Flughafens Zürich nicht an der Landesgrenze endet. Aus allen Nachbarländern verwenden Reisende den Flughafen Zürich, um Interkontinentalflüge anzutreten.
 - Insbesondere Konstanz in Südbaden und die Bezirke Feldkirch und Bludenz in Vorarlberg benutzen Zürich als Check-In-Flughafen für über 110 der 138 aussereuropäischen Destinationen.
 - Waldshut ist im Erreichbarkeitsmodell als Ursprungsort nicht enthalten, weshalb eine Berechnung nicht möglich ist. Da die Distanz zum Flughafen Zürich jedoch noch kürzer ist als ab Konstanz, kann davon ausgegangen werden, dass Waldshut ebenfalls eine sehr hohe Check-In-Quote hat.
 - Für Lörrach, Mulhouse und Ravensburg sind es ebenfalls noch rund die Hälfte aller Destinationen.

Abbildung 4: Flughafen Zürich als Check-In-Flughafen für globale Flüge



Anzahl Destinationen/Zielorte ausserhalb Europas, bei welchen der Flughafen Zürich als Check-In-Flughafen dient; Flugplan Montag; Territoriale Gliederung nach NUTS-3.

Quelle: TransSol, BAK Economics

Dank diesen Verbindungen in die Welt weist Zürich in der globalen Erreichbarkeit sehr hohe Werte auf:

- Platz 28 unter den 414 Regionen Europas.
- Zürich gehört damit zu den zehn Prozent der global am besten erreichbaren Regionen in Europa.

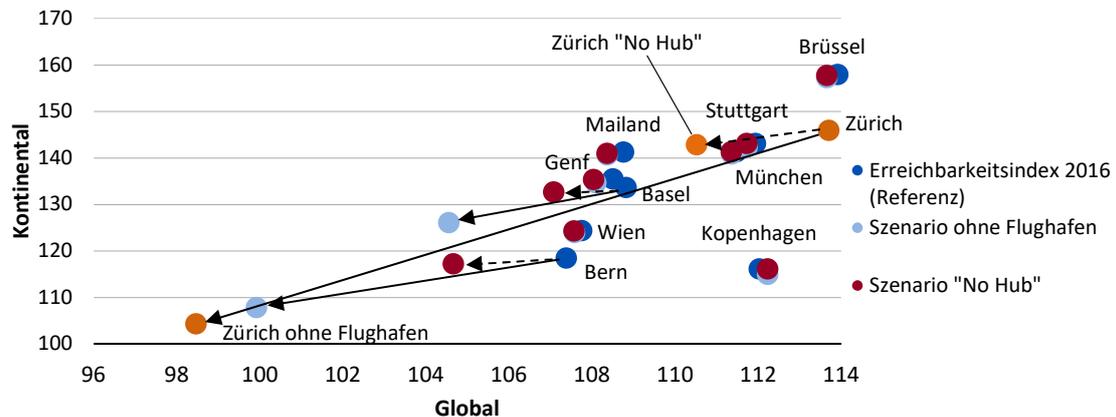
Es ist bemerkenswert, dass Zürich dies ohne unmittelbare Nähe zu einem der Primary Hub-Flughäfen erreicht, die ansonsten für die Verbindungen von Europa in die Welt eine zentrale Rolle spielen. Hierbei hilft die Funktion des Secondary Hubs, durch die ab Zürich Direktverbindungen angeboten werden können, die ohne diese Funktion wegfallen würden, weil die Nachfrage der Transferpassagiere ausbliebe.

Szenarien verdeutlichen die Bedeutung des Flughafens für die Region

Die hohe Bedeutung des Flughafens Zürich für die Erreichbarkeit wird eindrücklich durch Szenario-Rechnungen verdeutlicht. Folgende Szenarien und deren Auswirkungen auf die Erreichbarkeit wurden simuliert:

- Verzicht auf die Hub-Funktionalität.
- Kompletter Wegfall des Flughafens Zürich (siehe Abbildung 5).
 - Erhebliche Auswirkungen auf die Erreichbarkeit Zürichs wie auch der angrenzenden Regionen hätte ein kompletter Wegfall des Flughafens:
- Durch die Nutzung alternativer Reiserouten bricht die Erreichbarkeit zwar selbst ganz ohne den Flughafen nicht komplett zusammen.
- Der Standort Zürich würde jedoch sowohl bezüglich der globalen Erreichbarkeit wie auch der kontinentalen Erreichbarkeit weit ins Mittelfeld abrutschen.
- Global fällt Zürich auf den 277. Platz der 414 europäischen Regionen zurück.
- Kontinental würde Zürich auf Rang 186 landen. Was dies für eine dramatische Verschlechterung darstellenden würde, wird auch daran deutlich, dass Zürich rund ein Viertel seiner Indexpunkte in der kontinentalen Erreichbarkeit verlieren würde.
- Aus Sicht des Standorts ist entscheidend, dass Zürich damit von praktisch allen wirtschaftlich starken Metropolregionen Europas klar überholt wird, wie Abbildung 5 deutlich zeigt.
- Folgende Überlegung macht dies noch anschaulicher: Heute erreicht man mit einer Reisezeit von bis zu 3.5 Stunden – einer typischen Zeitspanne für einen innereuropäischen Businessstrip – von Zürich aus fast die Hälfte (44.3%) des gesamten europäischen BIPs. Gäbe es den Flughafen Zürich nicht, würde das innerhalb dieser Reisezeit erreichbare Potential auf nur noch 11 Prozent der europäischen Wirtschaftskraft absinken.

Abbildung 5: Erreichbarkeitsindizes 2016 und Szenarien (indexiert, 2002=100)



100 = Durchschnitt aller Regionen im Erreichbarkeitsmodell 2002

Quelle: TransSol, BAK Economics

Während der komplette Wegfall des Flughafens Zürich ein analytisch interessantes, aber kaum realistisches Szenario darstellt, ist ein Verlust der Hub-Funktion schon weit eher möglich. Ohne Hub-Funktion gehen diejenigen Verbindungen verloren, die heute nur dank eines hohen Anteils Transferpassagiere angeboten werden können. Von diesen Verbindungen können jedoch auch Lokalpassagiere profitieren, und sie tragen entsprechend zur Erreichbarkeit Zürichs bei.

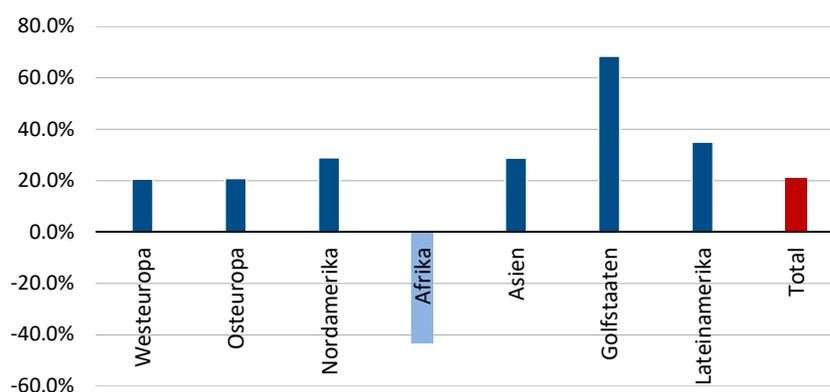
- In der entsprechenden Simulationsrechnung zeigen sich nur vergleichsweise geringe Effekte in der kontinentalen Erreichbarkeit.
- Grösser sind die Auswirkungen auf die globale Erreichbarkeit:
 - 32 europäische Konkurrenzstandorte könnten dadurch im Ranking an Zürich vorbeiziehen.
 - Global wäre Zürich damit wieder auf dem gleichen Erreichbarkeitsniveau, wie es dies 2003 war, noch im Nachgang zum Swissair Grounding. – wobei sich die Konkurrenten seither weiterentwickelt haben.
 - Gerade für eine wissens- und innovationsstarke Wirtschaft wie diejenige Zürichs, die weltweit intensiv vernetzt und auf den globalen Austausch angewiesen ist, würde ein derartiger Verlust an Erreichbarkeit spürbare Nachteile mit sich bringen.

Modul III: Tourismus

Der Flughafen Zürich ist als wichtigster Interkontinentalflughafen der Schweiz von hoher Bedeutung für den Schweizer Tourismus. Ohne die durch den Flughafen bereitgestellte hohe Erreichbarkeit der Schweizer touristischen Destinationen würde sich die internationale Wettbewerbsposition der Tourismuswirtschaft der Schweiz deutlich verschlechtern. Zentrale Ergebnisse der vorliegenden Analyse sind:

- **Starkes Wachstum der Passagierzahlen:** Gemessen an der Passagierzahl hat die Bedeutung des Flughafens Zürich in den letzten Jahren noch zugenommen. Die 13.8 Mio. Passagiere, welche im Jahr 2016 am Zürcher Flughafen ankamen, bedeuteten einen Zuwachs von mehr als 20 Prozent im Vergleich zum Jahr 2010. Dieses Wachstum war breit abgestützt: Die Ankünfte aus allen Weltregionen, mit Ausnahme Afrikas, stiegen deutlich (vgl. Abbildung 6).
- **Bedeutung des Flughafens Zürich für den Schweizer Tourismus:** Mehr als jeder fünfte ausländische Gast eines Schweizer Hotels ist 2016 über den Flughafen Zürich eingereist. Insgesamt entspricht dies 4.3 Mio. Gästeankünften. Von besonders hoher Bedeutung ist der Flughafen für die Fernmärkte des Tourismus.
- **Bedeutung des Flughafens Zürich für den Zürcher Tourismus:** In der Region Zürich war 2016 jede dritte Hotelankunft auf Gäste zurückzuführen, die über den Flughafen Zürich einreisten.

Abbildung 6: Veränderungen der Passagierankünfte zwischen 2010 und 2016 nach Weltregionen - in %, Ankünfte nach Abflugort



Quelle: Flughafen Zürich

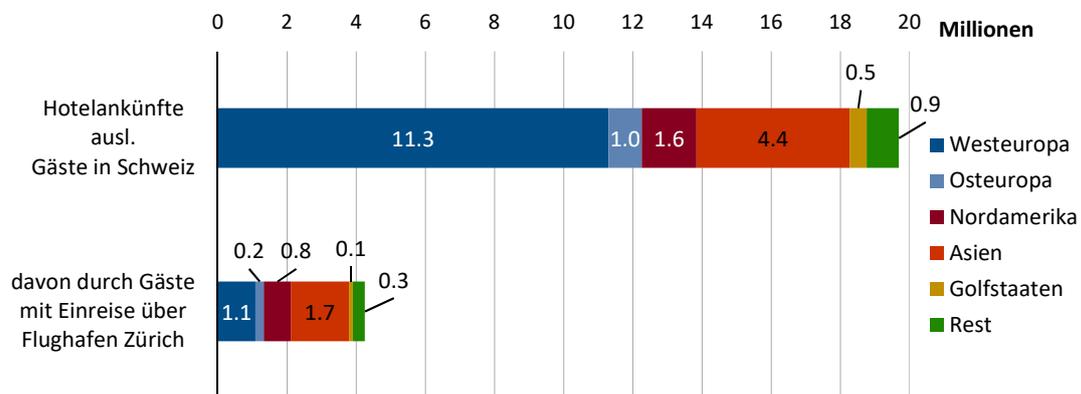
Von den 13.8 Mio. Passagierankünften am Zürcher Flughafen sind gut 30 Prozent anreisenden Gästen des Schweizer Tourismus zuzurechnen. Dies entspricht rund 12'000 Ankünften von Incoming-Touristen pro Tag. Diese Zahl hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen: 2010 lag

sie mit rund 10'000 Ankünften pro Tag noch um 20 Prozent tiefer. Die Bedeutung des Flugverkehrs und des Flughafens Zürichs für den Schweizer Tourismus hat folglich nochmals deutlich zugenommen.

Aus der Perspektive der Schweizer Hoteliers betrachtet lässt sich anhand dieser Zahlen ableiten, dass 2016 mehr als jeder fünfte ausländische Gast eines Schweizer Hotels über den Flughafen Zürich eingereist ist. Eine besonders starke Stellung hat der Flughafen in Bezug auf die Fern- und Wachstumsmärkte des Tourismus, insbesondere Nordamerika und Asien. So reist fast die Hälfte aller aus Nordamerika stammenden Gäste über den Flughafen Zürich in die Schweiz ein. Dies gilt auch für zwei von fünf Gästen aus Asien.

Neben der Bedeutung Zürichs als nationalem Hauptflughafen spielt der Flughafen auch für die Tourismusregion Zürich² eine herausragende Rolle, in der neben dem Freizeittourismus auch der Geschäftstourismus blüht. Mit 34 Prozent entfällt mehr als jede dritte Hotelankunft in der Tourismusregion Zürich auf Gäste, die über den Flughafen Zürich einreisen. Gerade im Geschäftstourismus, aber auch im immer bedeutender werdenden Städtetourismus, spielen kurze Anreisezeiten eine wichtige Rolle. Der Flughafen Zürich ist somit Garant für die Attraktivität des Tourismusstandorts Zürich und einer der Motoren seiner Entwicklung.

Abbildung 7: Hotelankünfte ausländischer Gäste in der Schweiz nach Herkunftsregion 2016 – in Mio.



ausländische Gäste gesamt und ausländische Gäste mit Einreise über Flughafen Zürich

Quelle: BFS: Beherbergungsstatistik (Hesta), ST: TMS, Berechnungen BAK Economics

² Die Tourismusregion Zürich setzt sich zusammen aus: Kanton Zürich; Kanton Zug; Kanton Aargau: Gemeinde Baden; Kanton Schwyz: Bezirk Höfe und Teile des Bezirks March; Kanton St. Gallen: Teile des Wahlkreises See-Gaster; Kanton Schaffhausen: Teile des Bezirks Schaffhausen.

Flughafen ermöglicht Anpassung der Tourismuswirtschaft

Die schrittweise Aufwertung des Schweizer Frankens in den vergangenen Jahren führte dazu, dass sich Aufenthalte in der Schweiz insbesondere für Gäste aus den Euroländern deutlich verteuerten. Für den Schweizer Tourismus bedeutete dies eine grosse Herausforderung.

- Die Zahl der Logiernächte von Gästen aus Westeuropa, der nach wie vor zahlenmässig grössten Besuchergruppe, war seit 2008 stark rückläufig.
- Ein drastischer Rückgang der Gesamtzahl der Übernachtungen durch ausländische Gäste in der Schweiz blieb jedoch aus. Begründet war dies besonders durch die im gleichen Zeitraum stark wachsende Zahl der Logiernächte durch Gäste aus Asien. Eine gute internationale Anbindung der Schweiz macht einen Besuch für diese Gäste attraktiver – eine Aufgabe, die in der Schweiz primär durch den Flughafen Zürich wahrgenommen wird.

Zürcher Tourismus entwickelt sich positiver als Gesamtschweizer Tourismus

Im Gegensatz zur Gesamtschweiz entwickelte sich der Tourismus in Zürich in den letzten Jahren positiv. Dies spiegelt sich in einem deutlichen Zuwachs der Logiernächte seit 2009 wider. Während die Zahl der Gäste aus Asien, Nordamerika und den Golfstaaten stark anstieg, blieb die Zahl der Übernachtungen von westeuropäischen Gästen trotz der Frankenstärke in etwa konstant. Die Gründe für die positive Entwicklung des Zürcher Tourismus sind insbesondere:

- Der weniger preissensitive Geschäftstourismus, der in Zürich eine wichtige Tourismusform ist.
- Der Trend hin zu kürzeren Reisen und dem Städtetourismus, von dem Zürich profitiert.

Für diese beiden Tourismussegmente ist eine gute und effiziente Anbindung an die Herkunftsregionen, wie sie der Flughafen Zürich für die Region gewährleistet, notwendig. Davon profitieren nicht zuletzt auch die Schlüsselbranchen Zürichs wie der international stark vernetzte Finanzplatz, die breit aufgestellte Digitalwirtschaft und die internationalen Unternehmen mit Sitz in der Region.

Modul IV: Bedeutung der Luftfracht

Aus der Analyse der Daten zur Luftfracht am Flughafen Zürich und in der Schweiz insgesamt sowie den gesamten Aussenhandelsdaten der Schweiz lassen sich folgende Schlüsse ziehen:³

Luftfracht ist für den Versand von Exportgütern sehr zentral: Gemessen in CHF werden 40% aller Warenexporte der Schweiz per Luftfracht versendet. Das sind zehn Prozentpunkte mehr als vor zehn Jahren. Insbesondere für die Erschliessung der Wachstumsmärkte Nordamerika und Asien ist die Luftfracht zentral. Ihre Bedeutung für den Warenexport dürfte daher zukünftig weiter steigen (vgl. Abbildung 8).

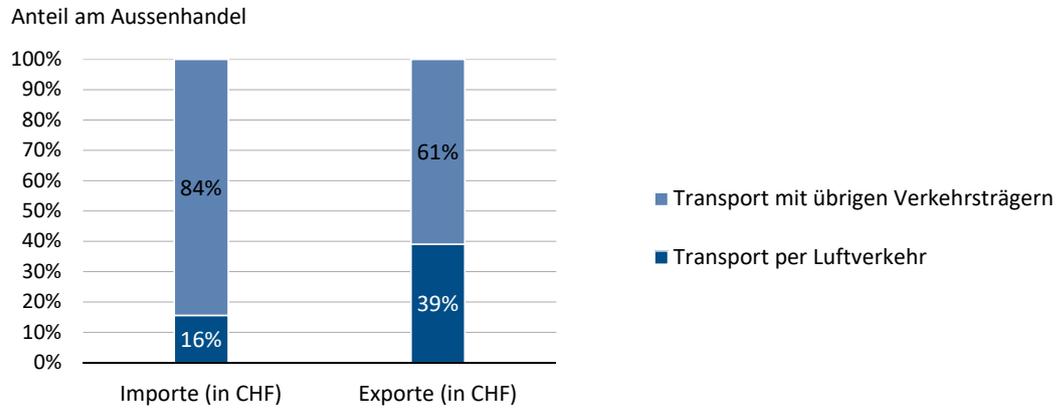
Die Relevanz der nordamerikanischen und asiatischen Absatzmärkte widerspiegelt sich auch am Flughafen Zürich:

- 86% der wertmässigen Exporte ihre finale Destination in den Wachstumsmärkten Nordamerika und Asien.
- Gemessen in Tonnen haben 80% aller Warenexporte ab Zürich ihre nächste Destination auf einem Flughafen, der per Langstreckenflug erreicht wird.

Am Flughafen Zürich wird die meiste Fracht als sogenannte «Belly Freight» in Personenflugzeugen transportiert. Vor diesem Hintergrund zeigt der hohe Anteil der Fracht, dessen nächste Destination eine interkontinentale ist, dass die Verfügbarkeit von Langstreckendestinationen im Personenverkehr für den Luftfrachtstandort Zürich zentral ist.

³Ausgewertet wurden die Aussenhandelsdaten aus Konjunktursicht (d.h. ohne Gold in Barren und andere Edelmetalle, Münzen, Edel- und Schmucksteine sowie Kunstgegenstände und Antiquitäten). Die Konjunktursicht wird gewählt, da die Schweiz eine aktive Rolle im Handel mit Edelmetall einnimmt, was zu einer beträchtlichen Ein- und Ausfuhr insb. von Gold führt, die nichts mit den wirtschaftlichen Produktionsprozessen in der Schweiz zu tun hat. Zudem wurden die Luftverkehrsdaten um getanktes Kerosin, das von der Aussenhandelsstatistik als Import resp. Export erfasst wird, bereinigt.

Abbildung 8: Anteil des Luftverkehrs am Aussenhandel im Jahr 2016, gemessen in CHF



Die Wertdichte von per Luftfracht versendeten Exportgütern hat im letzten Jahrzehnt um mehr als 50% zugenommen. 1 t Luftfrachtexport ist im Mittel über CHF 700'000 wert. Dies entspricht rund dem Wert von:

- 90 t Strassenverkehrsexporten
- 120t Schiffsverkehrsexporten
- 270t Schienenverkehrsexporten

Im Gegensatz dazu weist der Luftfrachtersatzverkehr eine deutlich tiefere Wertdichte auf als die Luftfracht. Dies kann als Hinweis gewertet werden, dass der Luftfrachtersatzverkehr kein direktes Substitut für Luftverkehr ist.

In der Betrachtung ausgeklammert wurde der Handel mit Dienstleistungen. Die Schweiz exportierte im Jahr 2016 Güter im Wert von rund CHF 210 Mrd. und Dienstleistungen im Umfang von CHF 113 Mrd. Im Gegensatz zum Warenhandel können Dienstleistungen nicht direkt einem Verkehrsträger zugeordnet werden. Dennoch ist der Luftverkehr auch für den Dienstleistungshandel relevant, da dieser oft Geschäftsreisen erforderlich macht. 55% der Dienstleistungsexporte gehen in ein Land ausserhalb der EU. Für Geschäftsreisen in diese Länder ist der Luftverkehr in der Regel unverzichtbar.