

Auch Luftverkehr ist öffentlicher Verkehr



Flugverbindungen ab dem Flughafen Bern-Belp im Jahr 2010.

Unter öffentlichem Verkehr werden in der Schweiz gemeinhin Eisenbahn-, Tram- und Buslinien verstanden. Gewisse Kantone wie z.B. Genf rechnen ausserdem die Linien-Schiffahrt dazu. Im Kanton Basel-Stadt sowie im Kanton Wallis gehört laut kantonaler Verordnung auch der Luftverkehr zum öffentlichen Verkehr. So hat der Kanton Basel-Stadt für den bisherigen Ausbau und Betrieb der öffentlich-rechtlichen Unternehmung „Flughafen Basel-Mülhausen“ immer wieder öffentliche Finanzmittel bereitgestellt. Abgesehen von der gesetzlichen Anerkennung des Flugverkehrs als öffentlichen Verkehr unterstützen viele Kantone ihre Flughäfen finanziell. Der Kanton Zürich beispielsweise ist mit 33,36% grösster Aktionär des dortigen Landesflughafens und unterstützt den Flughafen zusätzlich mit Darlehen. Auch der Kanton Tessin und vor allem die Stadt Lugano engagieren sich massiv beim Flughafen Lugano-Agno. Der Flughafen Lugano-Agno ist wie der Flughafen Bern-Belp ein Regionalflugplatz und hat auch Linienverkehr.

Laut BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) gibt es in der Schweiz elf solche Regionalflugplätze. Sie dienen in erster Linie der Geschäfts-, Touristik und Arbeitsfliegerei. Dazu heisst es explizit: „Sie ergänzen die Landesflughäfen als Träger des öffentlichen Luftverkehrs mit direkten Verbindungen ins In- und Ausland.“ Laut Mathias Häberli, Direktor Flughafen Bern-Belp, dienen sie vor allem in der Business Aviation in Spitzenzeiten auch als Entlastung für die überfüllten Landesflughäfen Zürich und Genf. Von den elf Regionalflugplätzen betreiben aber nur vier Linien- und Charterverkehr: Bern-Belp, Lugano-Agno, St. Gallen-Altenrhein und Sion.

Minimale Unterstützung des Luftverkehrs in Bern

Während der Luftverkehr an anderen Standorten aktiv und langfristig gefördert wird, fällt die finanzielle Unterstützung in Bern bescheiden aus. Auch im Gesetz über den öffentlichen Verkehr (1993) im Kanton Bern wird der internationale Linienverkehr nicht als öffentlichen

Verkehr anerkannt. Der Regionalflugplatz Bern-Belp wird privatwirtschaftlich – frei von Subventionen und öffentlichen Betriebsbeiträgen – von der Alpar AG als konzessionierte Infrastrukturanlage des öffentlichen Luftverkehrs betrieben.

Europäischer Trend: Attraktiver Regional-luftverkehr als Standortvorteil

Im Regionalluftverkehr in Europa setzt sich eine neue Entwicklung durch: Strukturschwache Regionen stärken ihre Standortattraktivität durch Investitionen in eine bessere internationale Anbindung mittels Flugverkehrsverbindungen. Der Flughafen kann ein entscheidender Faktor bei der Standortwahl eines Unternehmens sein. Die Untersuchung von Gantenbein (Universität Bern, 2008) zur volkswirtschaftlichen Bedeutung von Flughäfen, bestätigt „einen positiven Zusammenhang zwischen der Anbindung einer Region ans Luftverkehrsnetz und den Standortentscheidungen von Unternehmen.“ Speziell in der heutigen Zeit mit fortgeschrittener Globalisierung ist die Anknüpfung an ein internationales Verkehrsnetz von zentraler Bedeutung. Nach Ansicht von Denis Grisel, Leiter Wirtschaftsförderung Kanton Bern, sollte der Luftverkehr in der heutigen Zeit eigentlich zum öffentlichen Verkehr gehören.

Allerdings hat die internationale Anbindung ihren Preis. Der regionale Luftverkehr von Regionalflugplätzen ist nur für wenige Strecken rentabel. Dies hängt damit zusammen, dass das Verkehrsaufkommen ab Regionalflughäfen in der Regel bescheiden ist, wodurch nur kleinere Regionalflugzeuge mit bis etwa 70 Sitzen eingesetzt werden.



Sky Work Airlines

Diese Tatsache führt dazu, dass die Flugpreise dementsprechend hoch ausfallen. Für eine Fluggesellschaft stellt sich somit die Frage, ob sie Punkt zu Punkt-Verbindungen mit hohen Tarifen anbieten will oder ob sie nur zu bestimmten Hubs (Umsteigeflughäfen), beispielsweise Amsterdam oder München fliegt. Denn Punkt-zu-Punkt-Verbindungen sind nicht sehr lukrativ, weil die Flugzeuge nur selten oder nie voll sind, so dass sich Beschaffung, Einsatz und Wartung wirtschaftlich nicht lohnt.

Indem einem Drehkreuz von verschiedenen dezentralen Flughäfen aus Passagiere „zugeführt“ werden, kann die Flugauslastung auf Hauptstrecken (Interkontinentalflüge) erhöht werden. Das Prinzip der so genannten „Feeder-Flüge“ funktioniert allerdings nur, wenn die Leistungen von der gleichen Luftfahrtgesellschaft oder dessen Allianzpartner erbracht werden.

Für die Wirtschaftskraft eines Standortes ist eine solche Situation fatal, weil die Anzahl der innereuropäischen Verbindungen sinkt und diese zudem zu exorbitanten Tarifen angeboten werden. So kostet beispielsweise ein Flug von Bern nach Berlin, gebucht am 1. Juli 2010 für den 17. August 2010 mit Cirrus/Lufthansa und Rückflug am 18. August 2010 in Economy Class 1'060 CHF. Ab Zürich kostet der Flug mit der Swiss an den gleichen Tagen nur 406 CHF. Eine Berner Unternehmung, die einen Kadermitarbeiter nach Berlin entsendet, zahlt also mehr als 600 CHF zusätzlich für die Reise als ein Zürcher Konkurrent. Wird die Reise von Bern via Zürich durchgeführt, so kommen nicht nur Reisekosten sondern auch zusätzliche Reisezeit dazu, die wiederum einen Konkurrenznachteil gegenüber dem Standort Zürich bedeuten.

Im Leitbild zum Luftverkehr des Kantons Bern (1997) „...befürwortet der Kanton den öffentlichen Luftverkehr zu europäischen Zentren, sofern diese mit der Bahn nicht vergleichbar attraktiv erschlossen sind.“ Die Alternative mit der Bahn erscheint aber in diesem Fall nicht sehr attraktiv. Denn die Reise nach Berlin dauert pro Weg 8h 30min. und das Billet kostet retour, in der 2. Klasse 467 CHF.

Grosszügige Unterstützung des Flugverkehrs in anderen europäischen Ländern

Bern ist europaweit mit seinem Problem eines bescheidenen und teuren Linienflugangebotes nicht alleine. In den verschiedensten Ländern bestehen Regionalflughäfen mit dem gleichem Problem. Bekannt sind die Beispiele von Hof in Nordbayern, Nantes in Westfrankreich, Bristol in Westengland oder von Billund auf dem dänischen Festland. Alle haben ein grosses Standortbedürfnis für Hubanbindungen an zentrale europäische Städte; alle weisen aber ein relativ kleines Verkehrsaufkommen auf. Mit den ständig steigenden Kosten für Flugbewegungen sind Fluggesellschaften nur noch bereit, solche Linienverbindungen anzubieten, wenn das kommerzielle Risiko zum Flughafenbetreiber oder der Standortregion übergeht respektive eine Defizitgarantie besteht.

So zahlt beispielsweise der Freistaat Bayern pro Jahr 3 Millionen Euro für die Aufrechthal-

tung der Lufthansaverbindung zwischen Hof und Frankfurt. Die Linie Bern-Brüssel der British Airways wurde sogar gestrichen, da das Flugzeug auf die Linie Bristol umgepolt wurde, wo eben eine Million Pfund Jahressubventionen winkte. Desgleichen zahlt das westfranzösische Departement mit Nantes als Drehkreuz Subventionen an einen Operator für eine Linie nach Brüssel. Ebenfalls besteht in Saarbrücken eine viermal tägliche Linienverbindung nach Berlin, deren kommerzielles Überleben vom Saarland garantiert wird.

Aber auch in der Schweiz sind Entwicklungen gleicher Art sichtbar. So hat das BAZL im Jahr 2007 die Fluglinie Lugano-Bern öffentlich ausgeschrieben. Der Bundesrat ist bereit, die Fluglinie mit maximal 3 Millionen Franken, verteilt auf drei Jahre, zu unterstützen. Mit seinem Entscheid entsprach der Bundesrat verschiedenen Anliegen aus dem Kanton Tessin, eine Flugverbindung in die Bundeshauptstadt aufrechtzuerhalten. Der Kanton Tessin und die Stadt Lugano hatten zuvor zugesagt, sich an den Kosten zu beteiligen. Der Kanton Bern lehnte eine finanzielle Unterstützung ab, mit Verweis auf die fehlende gesetzliche Grundlage. Das ist umso bedauerlicher, als Bern-Belp auch Bundesstadt-Flughafen und somit ein wichtiger politischer Knotenpunkt, nicht nur schweizweit, ist.

Positionierung Regionalflugplatz Bern-Belp

Die schwachen Flugverbindungen beziehungsweise die teure Anbindung an europäische Topstandorte schadet wie bereits erläutert der Standortattraktivität von Bern. Zusammen mit den hohen steuerlichen Belastungen in Bern ist es deshalb kaum erstaunlich, wenn international tätige Firmen sich lieber rund um Zürich, Genf oder Basel ansiedeln.



Air France ATR 42

Dass der Flughafen Bern-Belp ein wichtiger Motor für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung der Grossregion Espace Mittelland darstellt, ist sich auch der Regierungsrat des Kantons Bern bewusst. Dies bestätigt die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons sowie das kantonale Leitbild Luftverkehr: „Im Interesse der wirtschaftlichen und touristischen Ent-

wicklung setzt sich der Kanton Bern für einen attraktiven Luftverkehr von Bern-Belp zu wichtigen europäischen Zentren ein.“

Trotz dieser schriftlich festgehaltenen Bekenntnisse, wird der Regionalflugplatz Bern-Belp beim Betrieb von der öffentlichen Hand finanziell nicht unterstützt. Nach dem Grundsatz: Worte sind noch keine Taten. Dazu fehlt wie eingangs betont die gesetzliche Grundlage respektive die Anerkennung des Kantons Bern des Luftverkehrs als öffentlicher Verkehr. Dabei gibt der Kanton Bern grosse Summen für die Förderung des öffentlichen Verkehrs aus. Pro Jahr sind es nicht weniger als 199 Mio. CHF die in die Subventionierung sinnvoller und weniger sinnvoller Bus-, Tram- und Eisenbahnlinien fließen. Erst im Juni 2010 bewilligte der Grosse Rat sogar einen Kredit von 6 Mio. CHF für die Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft. Gleichzeitig wurde ein bedingt rückzahlbares Darlehen von 700'000 CHF von 1974 in eine nicht zurückzuzahlende Subvention umgewandelt.

Wertschöpfung im Vergleich

Für die Zukunft des Regionalflugplatzes Bern-Belp und damit auch der Grossregion Bern sind 3-4 Linienflüge ab Bern-Belp unerlässlich. Wie aus dem Gespräch mit Denis Grisel, Leiter Wirtschaftsförderung Kanton Bern, deutlich wurde, ist es für die Unternehmen sehr wichtig, dass ein nachhaltiges Flugangebot besteht. Als tägliche Anflugsziele wären München, Amsterdam, Paris und London ausserordentlich zu begrüssen. Überschlagsmässig müsste pro Fluglinie eine Defizitgarantie von 1-2 Mio. CHF pro Jahr angeboten werden können, damit ein Operator das kommerzielle Risiko eingehen würde. 3-8 Mio. CHF wiederkehrend pro Jahr für den Luftverkehr wären nicht viel, im Vergleich zu den 199 Mio. CHF Abgeltungen für Bus, Tram und Regionalzüge.

DIREKTE WERTSCHÖPFUNG UND BESCHÄFTIGUNG AUF DEN REGIONALFLUGPLÄTZEN 2004						
	Bern	Lugano	St. Gallen	Sion	Regionalflugplätze mit LCh total	Regionalflugplätze ohne LCh total
Wertschöpfung (in Mio. CHF)						
Airline related	46	20	23	31	120	12
Airport related	9	5	2	5	22	5
Retail & Gastro related	2	5	1	1	9	3
Total	57	31	26	37	151	20
Beschäftigung (in VZÄ)						
Airline related	250	150	110	180	690	120
Airport related	80	80	40	60	260	30
Retail & Gastro related	40	40	20	20	110	50
Total	380	270	160	250	1'060	200

Table 18 LCh: Linien- und Charterverkehr; VZÄ = Vollzeitäquivalente Beschäftigung
Quelle: Infras i.A. BAZL (2006): Volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt in der Schweiz. Zürich, S. 87.

Die volkswirtschaftliche Wertschöpfung dagegen wäre ein Vielfaches wie die obige Tabelle zur direkten Wertschöpfung und Beschäftigung

des Regionalflugplatzes Bern-Belp zeigt, im Verhältnis zu peripheren Buslinien, ausgestorbenen Abendzügen und Moonlinern.

Im Vergleich zu den anderen Regionalflughäfen mit Linien- und Charterverkehr steht Bern mit einer direkten Wertschöpfung von 57 Mio. CHF und 380 Vollzeitstellen an der Spitze. Der indirekte Effekt des Regionalflugplatzes Bern-Belp auf die Volkswirtschaft macht laut der Infrastudie (2006) noch einmal 21 Mio. CHF aus.

Laut einer Studie des Center for Aviation Competence der Universität St.Gallen (2009) profitieren insbesondere die Tourismusdestinationen im Berner Oberland vom Flughafen Bern-Belp. Alleine die Charterflüge aus England (Nicht-Schengen) während der Wintersaison generieren jedes Jahr über 80'000 Logiernächte im Berner Oberland.

Standortvorteil für Unternehmen in der Hauptstadtregion

Der Luftverkehr von und nach Bern-Belp schafft den ansässigen und neuzugezogenen Unternehmen einen deutlichen Standortvorteil. Die Wirkungen des Luftverkehrs für die Wirtschaft speziell auf Ebene der Unternehmen, die so genannten unternehmensseitig-katalytischen Effekte, sind laut der Infrastudie (2006): Eine Ausdehnung der Absatzmärkte, eine Ausdehnung des Arbeitsmarktes, die Intensivierung des Wettbewerbsdruck, neue Investitionen und Engagements von Schweizer Unternehmen im Ausland etc.

Eine Umfrage im Rahmen der Studie des Center for Aviation Competence der Universität St.Gallen (2009) von Berner Unternehmen zeigt, dass diese vor allem die schnelle Abfertigung sowie die effizienten Abläufe am Flughafen Bern-Belp schätzen. Ein weiterer Vorteil ist der kurze und staufreie Anfahrtsweg. Weniger erfreut zeigen sich internationale Grossunternehmen wie eBay oder CSL Behring AG, die sich in Bern angesiedelt haben, über das aktuelle Linienflugangebot, welches sich seit dem Jahre 1999 erheblich reduziert hat (Gantenbein, Universität Bern, 2008). Diese international tätigen Firmen sind auf beständige und gute Luftverkehrsverbindungen angewiesen. Wenn der Kanton Bern solche Unternehmen nicht verlieren respektive weitere internationale Arbeitsplätze schaffen will, welche ökonomisch interessant sind, muss der Luftverkehr tatsächlich und nicht nur auf dem Papier gefördert werden.

Die Bilanz der Entente Bernoise:

- Der Luftverkehr in Bern-Belp wird nicht als öffentlicher Verkehr anerkannt.
- Aufgrund der fehlenden gesetzlichen Grundlage erhält der Flughafen keine öffentlichen Gelder.
- Generell erfolgt die Verteilung der öffentlichen Gelder nicht nach wirtschaftlichen Kriterien.
- Die Anzahl der innereuropäischen Verbindungen sinkt deshalb und die verbleibenden müssen zu hohen Tarifen angeboten werden.
- In Europa erhalten viele Regionalflughäfen erhebliche öffentliche Mittel, um die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten auszubauen. Diesem Trend kann sich Bern nicht entziehen.
- Der Flughafen ist sehr wichtig für internationaltätige Unternehmen, aber auch für den Tourismus im Berner Oberland.
- Der Standortfaktor Flughafen trägt zur Ansiedlung von Unternehmen bei. Dadurch entstehen neue Arbeitsplätze sowie positive volkswirtschaftliche Effekte.

Die Entente Bernoise fordert deshalb:

- Den Standortfaktor Flughafen ernst nehmen und den europäischen Trend nicht versäumen.
- Breite Unterstützung des Flughafens Bern-Belp durch Politik und Verwaltung im Kanton Bern.
- Die Anerkennung des Luftverkehrs als öffentlicher Verkehr im Kanton Bern mittels Änderung im Gesetz über den öffentlichen Verkehr.
- Die Gewährleistung eines fortwährenden Angebots mit täglichen Flügen nach München, Amsterdam, Paris und London (internationale Hubs).
- Finanzielle Unterstützung der öffentlichen Hand mit jährlich je 1-2 Mio. für den Betrieb einer Fluglinie ab Bern-Belp.

Die Entente Bernoise ist ein Verein, der bezweckt, ein für die Wirtschaft günstiges, politisches Klima in der Agglomeration Bern zu fördern. Werden Sie Mitglied auf www.ententebernoise.ch

05/2010