



Parlamentarische Gruppe Luft- und Raumfahrt

Regionalflyplätze und deren Wirkung auf das Luftfahrtssystem und die Volkswirtschaft der Schweiz

27.9.2016
Dr. Andreas Wittmer

 University of St. Gallen  CFAC
CENTER FOR AVIATION EXPERIENCE

Inhalt

- Grundlagen und Fakten
- Herausforderung der Betrachtungsweisen
- Lösungsansätze

2 28.09.2016

 University of St. Gallen  CFAC
CENTER FOR AVIATION EXPERIENCE



Quelle: wikipedia.org

Grundlagen und Fakten

3 28.09.2016

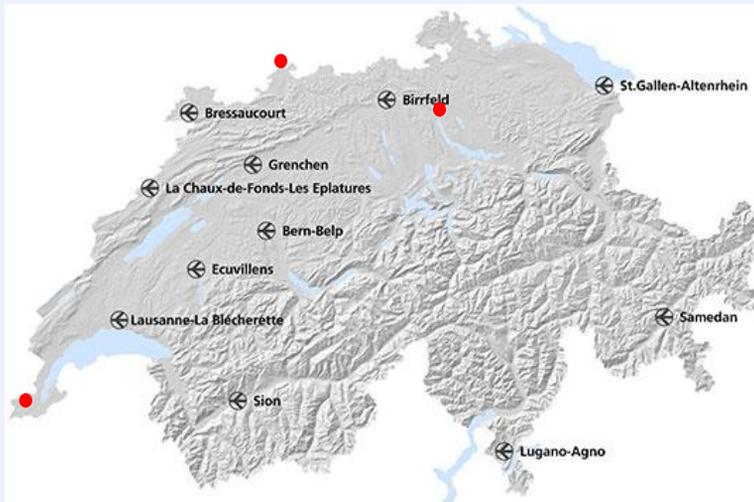
Im Luftfahrtpolitischen Bericht (LUPO) steht...

Es soll/en...

- ...eine **langfristige Koexistenz** zwischen Flugplätzen und Nutznießern sichergestellt werden.
- ...**günstige Rahmenbedingungen** für die Entwicklung von Flughafeninfrastrukturen geschaffen werden.
- ... Regionalflyghäfen als **wichtige Reserve** für den Erhalt und die weitere Entwicklung der Business Aviation und als Ausweichflyghäfen erhalten oder Militärflughäfen zivil genutzt werden.
- ... **neue Technologien** im Anflugbereich, bei der Luftraumkontrolle und im Zusammenhang mit Drohnen die Effizienz und Sicherheit steigern. (und Kosten senken)
- ... **Verkehrs- und Raumplanung** besser aufeinander abgestimmt werden.
- ... **internationale Regeln** in angemessenem Umfang in jenen Bereichen umgesetzt werden, wo deren Harmonisierung für eine sichere Luftfahrt **zweckmässig** ist.

4 28.09.2016

Von welchen Flugplätzen reden wir...



5 28.09.2016

Der Bund definiert die Funktion der Regionalflugplätze wie folgt:

«Regionalflugplätze dienen in erster Linie der Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsfliegerei. Sie ergänzen die Landesflughäfen als Träger des öffentlichen Luftverkehrs mit direkten Verbindungen ins In- und Ausland. Daneben nehmen auf den Regionalflugplätzen die Ausbildung und der Flugsport eine bedeutende Rolle ein.»

6 28.09.2016

Quelle: BAZL

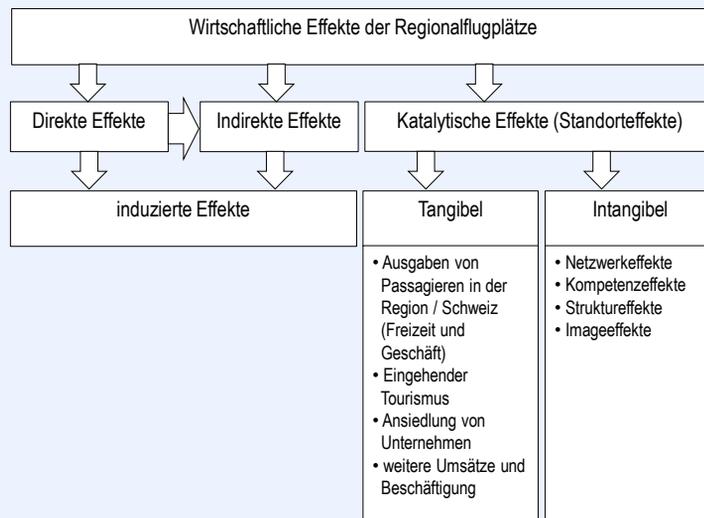
Die zentralen Funktionen sind...

- Anbindung (Linie und Business Aviation)
- Entlastung
- Ausbildung
- Luftrettung
- Tourismus / Freizeit
- Wartung

7 28.09.2016

Quelle: verschiedene Studien des CFAC-HSG

Das System der wirtschaftlichen Effekte beinhaltet auch intangible Effekte...



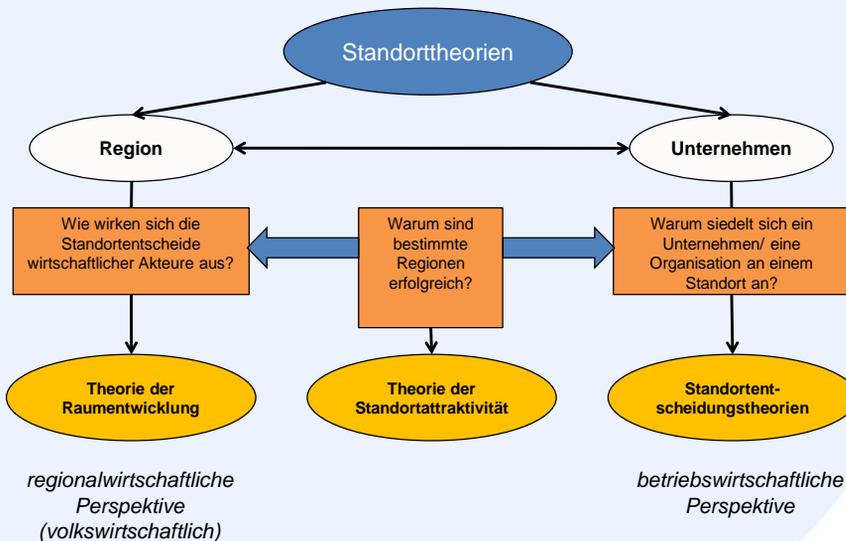
8 28.09.2016

Quelle: Regionalflugplatzstudie 2008, CFAC-HSG

Intangible katalytische Effekte

	Effekte	Beispiele
intangible katalytische Effekte	Netzwerkeffekte	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit der Region (international und regional) • Horizontale und vertikale Vernetzung der Regionallughäfen mit anderen Unternehmen • Industrieclusterbildung (Industrien siedeln sich in der Nähe eines Flughafens an) • Attraktivität der Region für die Ansiedlung von Unternehmen • Ermöglichen von Premium Events
	Kompetenzeffekte	<ul style="list-style-type: none"> • Flugausbildung • Freizeit- und Begegnungswert (Flugsport, Vereine) • Reisezeitersparnisse • Ermöglichen von Premium Events • Gesellschaftliches Verständnis für die Aviatik
	Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> • Entlastungs- und Ausweichfunktion von Landesflughäfen auf Regionallughäfen • Komplementarität durch Anschlüsse und Angebotsausdehnung • Medizinische Versorgung
	Imageeffekte	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktivität der Region für den Tourismus • Attraktivität der Region als Wohnort und damit für die Ansiedlung von KMU's • Standortmarketing

Perspektiven der Standorttheorien (katalytisch)





Herausforderung der Perspektiven

11 28.09.2016

1. Betriebswirtschaftliche Perspektive

Herausforderungen

- Beschränkte Ressourcen (personell / finanziell)
- Kaum Unterstützung auf nationaler Ebene
- Ständig mehr Ansprüche auf regulatorischer Ebene (Folge: mehr Kosten)
- Hohe Gebühren für die Luftraumüberwachung



Wachsende Kosten, stabile Erträge

12 28.09.2016

Primäre Ertragsquellen der Flughäfen

- Taxen (Landung, Passagier)
- Verkauf (Kraftstoffe)
- Vermietung (Verkaufsfläche, Werkhallen, Hangarplätze, Standplätze)
- Pacht (Land)
- Dienstleistungen (Handling, übrige)
- Parkgebühren
- Einnahmen Besucher (Freizeitangebote, Veranstaltungen, etc.)



Ein Grossteil der Einnahmen ist verkehrsabhängig



Non-Aviation Ertrag ist von Bedeutung

2. Volkswirtschaftliche Perspektive

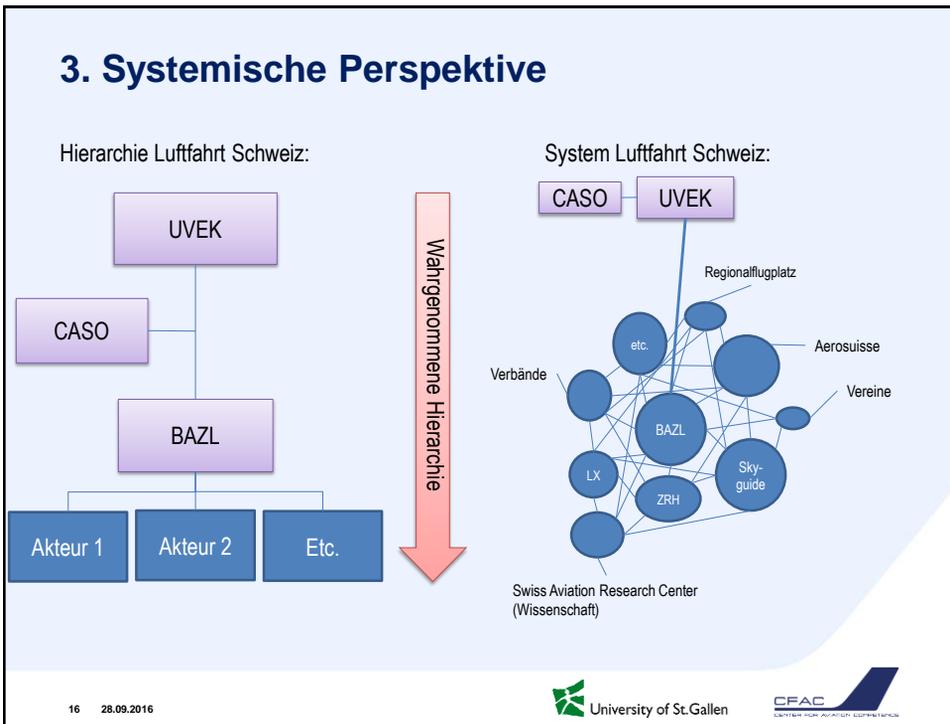
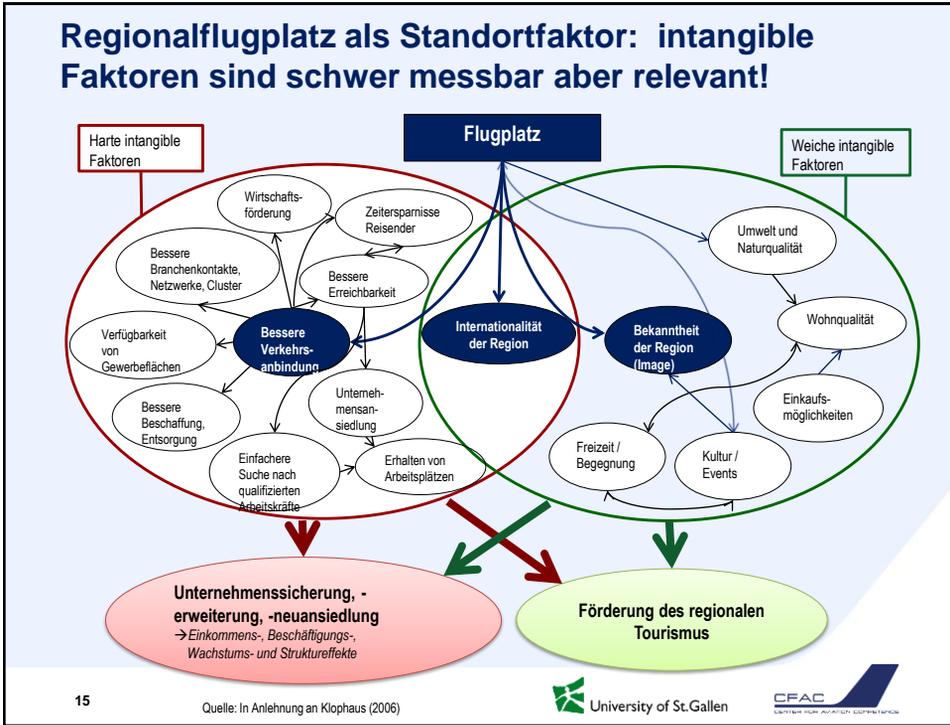
Luftfahrt auf Regionalflugplätzen ist von öffentlichem Interesse, weil...

- **Direkte Effekte**
 - CHF 160 Mio
 - 1160 VZÄ
- **Indirekte Effekte**
 - CHF 120 Mio
 - VZÄ 770
- **Induzierte Effekte**
 - CHF 340 Mio
 - VZÄ 2100
- **Katalytische Effekte (tangibel)**
 - CHF 80 Mio
 - 470 VZÄ

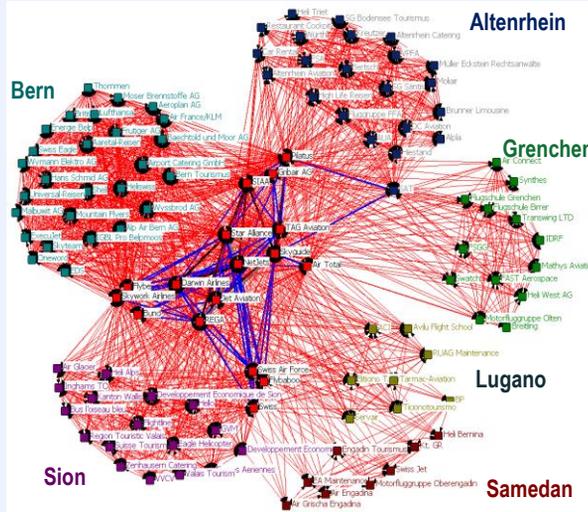


Total volkswirtschaftlicher Nutzen:

- CHF 700 Mio
- 4'500 VZÄ
- Plus intangible Effekte



Luftfahrtsystem der Schweiz aus Perspektive einiger Schweizer Regionalflugplätze



Erkenntnis

- Regionalflugplätze werden oft unter betriebswirtschaftlichen Aspekten betrachtet.
- Wenn, dann werden hauptsächlich tangible volkswirtschaftliche Effekte betrachtet, nicht aber intangible.
- Die eher hierarchische Organisation des Luftfahrtsystems Schweiz führt zu Ineffizienzen, die kostspielig sind.



Lösungsansätze

19 28.09.2016

Quelle: Peoples.at

 University of St.Gallen

 CFAC
CENTRE FOR AVIATION EXPERIENCE

Umsetzung LUPO

- LUPO definiert Rahmenbedingungen und die Luftfahrtvision für die Schweiz
- LUPO bestätigt die zentrale Bedeutung der Luftanbindung der Schweiz
- LUPO ist kein Umsetzungsplan
- LUPO definiert keinen strategischen Weg wie Ziele erreicht werden können



Es braucht einen Umsetzungsplan für die Luftfahrt Schweiz, worin auch Finanzierungsfragen geklärt werden. (z.B. vom staatlich gewollten Monopol Skyguide mit hohen Kosten für die Regionalflugplätze)

20 28.09.2016

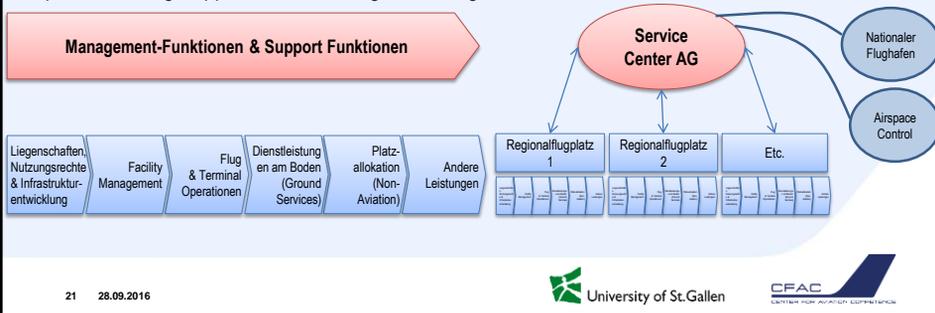
 University of St.Gallen

 CFAC
CENTRE FOR AVIATION EXPERIENCE

Betriebliche und systemische Effizienzsteigerung durch Bündelung

- Bündelung von Supportaktivitäten und Kompetenzen Flughafenübergreifend
- Bündelung der Regionalflugplätze zu einer Einheit als Ansprechpartner für den Bund (UVEK)
- Bündelung der Schnittstellen zwischen Landesflughäfen und Regionalflughäfen
- Bündelung der Schnittstellen zwischen BAZL und Regionalflughäfen

Beispiel Bündelung Supportaktivitäten Flughafenübergreifend:



Fazit

- Regionalflugplätze sind volkswirtschaftlich relevant.
- LUPO stützt dieses Faktum indem Regionalflugplatzinfrastruktur mehrfach für das funktionierende Schweizer Luftfahrtsystem erwähnt wird.
- Regionalflugplätze haben sich bisher selbst am Markt finanziert.
 - Rahmenbedingungen müssen stabil bleiben, dass das weiterhin der Fall sein kann!
- Die Luftfahrt muss als System-Partnerschaft betrieben werden.



Contact details:

Dr. Andreas Wittmer
Managing Director CFAC-HSG
T: +41 (0)71 224 25 00 | F: +41 (0)71 224 25 36
cfachsg@unisg.ch

Center for Aviation Competence (CFAC-HSG)
Universität St. Gallen
Dufourstrasse 40a
CH-9000 St. Gallen

 University of St. Gallen  CFAC
CENTER FOR AVIATION COMPETENCE