

## Medienmitteilung

Zürich, 15. April 2020

### **Die wirtschaftliche Bedeutung des Flugverkehrs wird überschätzt!**

**Seit Ausbruch des Corona-Virus steht die Luftfahrt im Fokus wie keine andere Branche. Die wirtschaftliche Bedeutung steht in keinem Verhältnis zur medialen Aufmerksamkeit. Nun nennt sogar der Bundesrat zweifelhafte Zahlen zur Anzahl der Beschäftigten, um staatliche Unterstützung zu legitimieren.**

An der Medienkonferenz vom letzten Mittwoch, 8. April 2020, strich Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga die besondere Bedeutung der Luftfahrt hervor. Angeblich seien 190'000 Arbeitsplätze indirekt betroffen. «Das sind reine Fantazahlen», beanstandet Silas Hobi, Geschäftsleiter der verkehrspolitischen Umweltorganisation umverkehrR. Diese Zahl stammt aus dem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (2016) und ist irreführend übertrieben bis falsch. Denn sie berücksichtigt sämtliche «induzierte» und «katalytische» Effekte: Darin enthalten sind beispielsweise Beschäftigte, die Geld mit den alltäglichen Ausgaben (z.B. Einkauf, Restaurantbesuch etc.) von Piloten verdienen (induzierte Effekte). Aber auch Beschäftigte, welche durch mit dem Flugzeug angereiste Touristen Geld verdienen (katalytische Effekte).

#### **Bundesrat geht Fluglobby auf den Leim**

«Der Kartenverkäufer im Kino wird auch nicht dem Taxigewerbe angerechnet, nur weil gewisse Gäste mit dem Taxi anfahren», wundert sich Hobi. Die Gelder, welche durch Schweizer Flugzeug-Touristen ins Ausland abfliessen, werden ausserdem nicht abgezogen. Gemäss Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) fliegen rund doppelt so viele Touristen aus der Schweiz ins Ausland, als Ferienbesucher einreisen. Zahlen des Bundesamts für Statistik belegen, dass nur knapp 20% der Logiernächte von Gästen aus Übersee gebucht werden, während über die Hälfte aller Logiernächte in der Schweiz auf das Konto von Einheimischen geht. Wir müssen also davon ausgehen, dass der katalytische Effekt des Flugverkehrs eher negativ ist. «Der Bundesrat ist den schöngefärbten Zahlen der Fluglobby auf den Leim gegangen», kritisiert Hobi.

#### **Sind Migros-Verkäufer beschäftigte der Luftfahrtbranche?**

Schon die knapp 67'000 Vollzeitstellen, welche dem Flugverkehr gemäss BAZL im engeren Sinne angerechnet werden, sind grenzwertig. Darin enthalten sind auch der Einzelhandel und die Gastronomiebetriebe auf den Flughäfen sowie sämtliche Zulieferer und Auftragnehmer ausserhalb der Flughafenareale. Das Verkaufspersonal von Coop, Migros, H&M, Mammut, Apotheken oder Buchhandlungen der Luftfahrtindustrie anzurechnen, nur weil die Geschäfte auf dem Flughafen angesiedelt sind, ist skandalös. Die Kundschaft würde diese Angebote mindestens teilweise in Geschäften und Restaurants im Ortskern oder in anderen Shoppingcentern konsumieren. Es ist offensichtlich, dass die Anzahl Beschäftigte des Flugverkehrs deutlich tiefer liegt und die wirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt massiv überschätzt wird. «Es ist deshalb völlig unverständlich, warum der Bundesrat mit einer Taskforce Luftverkehr dieser Branche Priorität einräumt, während Hundertausende aus anderen Wirtschaftszweigen durch die Maschen der bisher beschlossenen Massnahmen fallen und weiterhin auf eine Unterstützung hoffen», ärgert sich Hobi. umverkehrR fordert deshalb: Keinen Sonderstatus für den Flugverkehr, sondern die Förderung von Alternativen zum Luftverkehr zur Erreichung der Klimaziele!

Für weiterführende Informationen:

Silas Hobi, Geschäftsleiter umverkehrR, [shobi@umverkehr.ch](mailto:shobi@umverkehr.ch) (079 899 09 18)

Greta Stieger, Projektleiterin Zug statt Flug umverkehrR, [gstieger@umverkehr.ch](mailto:gstieger@umverkehr.ch) (044 554 24 51)

Luftfahrtpolitischer Bericht 2016; BAZL (S. 1872):

Wertschöpfung der Zivilluftfahrt: Die Wertschöpfung kann in direkte und indirekte sowie in dadurch induzierte und katalytische Effekte unterteilt werden:

**Direkte Effekte:** Wertschöpfung und Beschäftigung durch Unternehmen der Luftfahrtbranche, z. B. Fluggesellschaften, Flughäfen, Abfertigungsunternehmen, Retail, Gastro (auf den Flugplatzarealen).

**Indirekte Effekte:** Wertschöpfung und Beschäftigung durch Zulieferer und Auftragnehmer der Luftfahrtbranche, (ausserhalb der Flugplatzareale).

**Induzierte Effekte:** Umfasst die Wertschöpfung und Beschäftigung, die durch Multiplikatorwirkungen entstehen, indem die Beschäftigten und die Kapitalgeber der Unternehmen des direkten und indirekten Effekts ihr Einkommen wieder ausgeben. Fällt in verschiedensten Konsumgüterbranchen an.

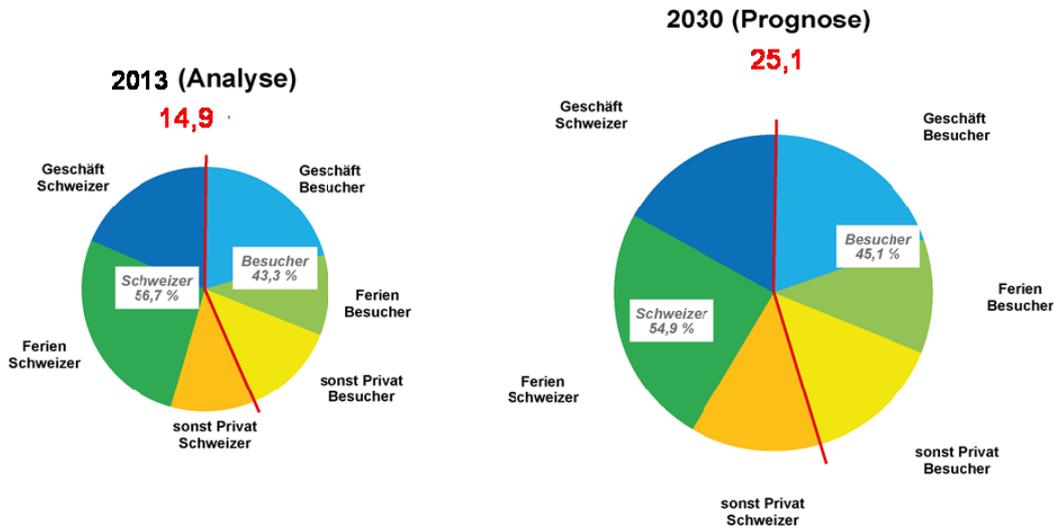
**Katalytische Effekte:** Effekte, die durch die Nutzung der Flugverkehrsdienstleistungen entstehen (und nicht durch die Luftfahrtbranche und ihre Zulieferer). Sie können insgesamt nicht exakt quantifiziert werden, sind aber unternehmensseitig volkswirtschaftlich sehr relevant:  
*Passagierseitig:* z. B. Ausgaben der mit dem Flugzeug angereisten Touristen.  
*Unternehmensseitig:* Standortattraktivität, Bedeutung als «Kerninfrastruktur».

Effekte 2014 <sup>26</sup>	Wertschöpfung (in Mio. CHF)	Beschäftigung (in Vollzeitäquivalenten)
Direkter Effekt	8 200	44 280
Indirekter Effekt	3 900	22 670
<b>Volkswirtschaftliche Bedeutung im engeren Sinn</b>	<b>12 100</b>	<b>66 950</b>
Induzierter Effekt	12 400	71 500
<b>Volkswirtschaftliche Bedeutung im weiteren Sinn</b>	<b>24 500</b>	<b>138 450</b>

Bezieht man die katalytischen Effekte mit ein (analog zum LUPO 2004) so kommt man auf einen Gesamteffekt von über 30 Mrd. CHF was übertragen auf den Arbeitsmarkteffekt über 190 000 Vollzeitäquivalenten<sup>27</sup> entspricht.

[Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030; Intraplan / BAZL 2015 \(S. 41\):](#)

**Flughafenunabhängiges Luftverkehrsaufkommen der Schweizer Regionen  
(in Mio. Reisen)**



[BFS:](#)

