



Regionalflugplätze und deren Wirkung auf das Luftfahrtsystem der Schweiz

Analyse der intangiblen regionalwirtschaftlichen Effekte

Autoren:

Andreas Wittmer

Robert Weinert

Daniel Romer

Roland Scherer

Simone Strauf

Manfred Walser

St. Gallen, September 2009

Inhaltsverzeichnis

I. Zusammenfassung	7
II. Einleitung	10
1. Problemstellung	11
2. Limitierungen	12
3. Projektorganisation	13
4. Struktur des Berichts	14
III. Grundlagen und analytischer Rahmen	16
1. Luftfahrtpolitischer Bericht der Schweiz.....	16
2. Luftfahrtregulatorische Grundlagen	18
2.1 Rechtssystematik	18
2.2 Nationale Planungsgrundlagen: SIL.....	19
2.3 Definition Regionalflugplatz durch den VIL.....	20
3. Der regionalwirtschaftliche Hintergrund.....	21
4. Der regionalpolitische Analyserahmen.....	36
5. Analytischer Rahmen auf gesamtschweizerischer Ebene.....	39
IV. Methodik und Datengrundlage	44
1. Erhebung auf regionaler Ebene	45
2. Gesamtschweizerische Perspektive	47
3. Daten.....	49
V. Regionale Analyse	52
1. Wichtigste Erkenntnisse und Schlussfolgerungen pro Regionalflugplatz.....	52
2. Aggregierte Resultate	57
2.1 Befragung der Unternehmen	57
2.2 Befragung der Hotellerie	63
2.3 Fazit	66
VI. Effekte der Regionalflugplätze im Schweizer Luftfahrtsystem	67
1. Netzwerkeffekte.....	71
1.1 Vernetzung der Regionalflugplätze mit anderen Unternehmen	71
2. Struktureffekte	74
2.1 Erreichbarkeit der Region.....	75
2.2 Entlastung der Landesflughäfen	75
2.3 Medizinische Versorgung.....	76
3. Kompetenzeffekte.....	77
3.1 Flugausbildung	77
3.2 Freizeit- und Begegnungswert.....	78

3.3	Technologische Kompetenz auf und in der Nähe von Regionalflugplätzen.....	78
4.	Fazit	79
VII. Zusammenfassender Überblick und Fazit		81
1.	Funktionen und Effekte der Regionalflugplätze im Schweizer Luftverkehrssystem	81
2.	Abschliessende Betrachtung und Ausblick	84
VIII. Literaturverzeichnis		86
IX. Anhang		89
1.	Analyse Flugplatz St. Gallen-Altenrhein.....	89
1.1	Regionales Profil	89
1.2	Flugplatz Profil.....	92
1.4	Methodisches Vorgehen	93
1.5	Fragestellungen.....	94
1.6	Resultate der qualitativen Erhebung.....	94
1.7	Resultate der quantitativen Erhebung.....	97
1.8	Limitierung und qualitative Beurteilung Fürstentum Liechtenstein.....	113
1.8	Fazit	113
2.	Analyse Flughafen Grenchen	116
2.1	Regionales Profil	116
2.2	Flughafen Profil.....	120
2.4	Methodisches Vorgehen	121
2.5	Fragestellungen.....	122
2.6	Resultate der qualitativen Erhebung.....	122
2.7	Resultate der quantitativen Erhebung.....	127
2.8	Fazit	133
3.	Analyse Flughafen Bern-Belp	135
3.1	Regionales Profil	135
3.2	Flughafen Profil.....	138
3.4	Methodisches Vorgehen	140
3.5	Fragestellungen.....	140
3.6	Resultate der qualitativen Erhebung.....	140
3.7	Resultate der quantitativen Erhebung.....	145
3.8	Fazit	154
4.	Analyse Flughafen Samedan	157
4.1	Regionales Profil	157
4.2	Flughafen Profil.....	159
4.4	Methodisches Vorgehen	160
4.5	Fragestellungen.....	161

4.6	Resultate der qualitativen Erhebung.....	161
4.7	Resultate der quantitativen Erhebung.....	165
4.8	Fazit.....	171
5.	Analyse Flughafen Sion.....	173
5.1	Regionales Profil.....	173
5.2	Flughafen Profil.....	176
5.4	Methodisches Vorgehen.....	177
5.5	Fragestellungen.....	177
5.6	Resultate der qualitativen Erhebung.....	177
5.7	Resultate der quantitativen Erhebung.....	182
5.8	Fazit.....	189
6.	Analyse Flughafen Lugano.....	191
6.1	Regionales Profil.....	191
6.2	FlughafenProfil.....	194
6.4	Methodisches Vorgehen.....	196
6.5	Fragestellungen.....	196
6.6	Resultate der qualitativen Erhebung.....	196
6.7	Resultate der quantitativen Erhebung.....	201
6.8	Fazit.....	206
7.	Experteninterviews.....	209
8.	Fragebogen Unternehmen.....	215
9.	Fragebogen Hotellerie.....	222

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Projektorganisation	14
Abbildung 2: System "Luftfahrt Schweiz"	17
Abbildung 3: System der wirtschaftlichen Effekte der Regionalflugplätze	26
Abbildung 4: Grundstruktur der Standorttheorien	28
Abbildung 5: Entwicklung der regionalwissenschaftlichen Standorttheorien	30
Abbildung 6: Einflussmodell für Standortwahlentscheide.....	32
Abbildung 7: Die wichtigsten Kriterien bei der Standortwahl für Corporate Headquarters (in der Schweiz).....	35
Abbildung 8: Wirkungszusammenhänge der Regionalflugplätze über intangible Effekte	38
Abbildung 9: Mögliche intangible Effekte im Schweizer Luftfahrtsystem	40
Abbildung 10: Das System Luftverkehrswirtschaft Schweiz.....	41
Abbildung 11: Einzugsgebiete der Regionalflugplätze und Ortschaften	46
Abbildung 12: Stichprobe der quantitativen Befragung.....	58
Abbildung 13: Wichtigkeit der Flugplätze für die Unternehmen.....	59
Abbildung 14: Nutzung der Flugplätze durch Unternehmensmitarbeiter	60
Abbildung 15: Nutzung anderer Flugplätze durch die Unternehmensmitarbeiter	60
Abbildung 16: Nutzung der Angebote der Regionalflugplätze (Mehrfachantworten möglich).....	61
Abbildung 17: Verbesserungspotenziale der Flugplätze für Unternehmen der Region (Mehrfachantworten möglich)	61
Abbildung 18: Verbesserungspotenziale der Flugplätze für Region (Mehrfachantworten möglich).....	62
Abbildung 19: Verkehrssituation	63
Abbildung 20: Anreise in den Regionen	63
Abbildung 21: Wichtigkeit der Regionalflugplätze für die Hotels	64
Abbildung 22: Verbesserungspotenziale für den Standort (Mehrfachantworten möglich).....	65
Abbildung 23: Verbesserungspotenziale für die Hotels selbst (Mehrfachantworten möglich).....	65
Abbildung 24: Qualität der Verkehrsanbindung	66
Abbildung 25: Gesamtes Aviatiknetzwerk der Regionalflugplätze	72
Abbildung 26: Aviatiknetzwerk reduziert auf Netzwerkpartner mit mehr als 1 Verbindung	74
Abbildung 27: Beziehungen zwischen Regionalflugplätzen und Landesflughäfen und einer dezentralen Gesundheitsversorgung	76
Abbildung 28: Entwicklungspotential der Schweizer Flugplätze aus Freizeitaviatikperspektive	78
Abbildung 29: Wahrgenommene Funktionen	79
Abbildung 30: Funktionen der Flugplätze und Landesflughäfen.....	82

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Funktionen der Regionalflugplätze	21
Tabelle 2: Studien über die wirtschaftlichen Effekte von Flughäfen	23
Tabelle 3: Betriebswirtschaftliche Standorttheorien im Überblick	30
Tabelle 4: Unternehmensseitige Standortqualitätskriterien (5 wichtigste pro Branche).....	33
Tabelle 5: Rangierung von Kriterien beim Standortentscheid von Produktionsunternehmen in den USA	34
Tabelle 6: Intangible katalytische Effekte.....	39
Tabelle 7: Stichprobe und Rücklauf Unternehmen	50
Tabelle 8: Stichprobe und Rücklauf Hotellerie.....	51
Tabelle 9: Stichprobenvergleich nach Region.....	51
Tabelle 10: Effekte der Regionalflugplätze im Schweizer Luftfahrtsystem	68
Tabelle 11: Wichtigkeit der Regionalflugplätze im Schweizer Aviatiksystem.....	72
Tabelle 12: Wichtigkeit der Akteure im Schweizer Aviatiksystem	73
Tabelle 13: Funktionsabhängige Klassifizierung	81

I. Zusammenfassung

Die vorliegende Studie hat zum Ziel intangible Effekte, die durch verschiedene Regionalflugplätze (St. Gallen-Altenrhein, Bern-Belp, Grenchen, Sion, Lugano, Samedan) ausgelöst werden zu identifizieren und zu beschreiben. Zudem wird geprüft, welche Effekte und Funktionen die Regionalflugplätze im Rahmen eines die Schweiz übergreifenden Luftverkehrssystem haben. Die Resultate der qualitativen Forschung durch Tiefeninterviews mit Unternehmern, Vereinsvertretern und Geschäftsleitungsmitgliedern der Regionalflugplätze sowie die Resultate der quantitativen Forschung durch Befragungen von Unternehmen und Hoteliers entstanden in den Regionen der Regionalflugplätze. Damit konnten die einzelnen Regionalflugplätze sowohl auf regionaler als auch auf gesamtschweizerischer Luftverkehrssystemebene analysiert werden.

Die Analyse hat betreffend der einzelnen Regionalflugplätze insbesondere zu folgenden Ergebnissen geführt:

- **St. Gallen-Altenrhein:** Der Flugplatz nimmt insbesondere in den Bereichen des Linienverkehrs und der Business Aviation eine Funktion wahr. Die Wichtigkeit des Flugplatzes wird von den österreichischen Unternehmen höher eingeschätzt als von den schweizerischen, was sich auch in einer intensiveren Nutzung durch dieselben niederschlägt. Der Flugplatz dient den Unternehmen als Anbindung an den internationalen Luftverkehr und erhöht die Erreichbarkeit der Kunden. In der stark industrialisierten Region ist zudem ein Unterschied bei Unternehmen mit Expansionszielen im Ausland festzustellen. Diese Unternehmen gestehen dem Flugplatz eine höhere Wichtigkeit bei der Erreichbarkeit von Kunden und als Standortfaktor für das eigenen Unternehmen im Generellen zu.
- **Bern-Belp:** Der Flughafen Bern-Belp kann gemäss den vorgenommenen Analysen als Bundesflughafen mit multifunktionaler Positionierung bezeichnet werden. Insbesondere durch die touristischen Unternehmen der Region wird die Wichtigkeit des Flughafens als hoch eingestuft. Die Hoteliers sehen den Beitrag des Flughafens in einer erhöhten Erreichbarkeit der Region und als Marketingargument. Analog zum Flugplatz Altenrhein schätzen Unternehmen mit Expansionszielen im Ausland die Wichtigkeit des Flugplatzes für die Erreichbarkeit der Kunden als höher ein, als dies Unternehmen ohne entsprechende Ziele tun.
- **Lugano:** Als wichtigste Funktion des Flughafens sind die Zubringerfunktion zum internationalen Luftverkehr sowie die Infrastruktur für Business Aviation zu nennen. Es zeigt sich, dass insbesondere der Linienverkehr intensiv durch die Unternehmen der Region genutzt wird. Ein Verbesserungspotential wird vor allem in einem grösseren Angebot an Linienflügen zu europäischen Zentren gesehen, was die Wichtigkeit der Funktion unterstützt. Als wichtigste Effekte des Flughafens haben sich in der Befragung die Standorteffekte für die Region, die Verkehrsanbindung an das internationale Netz sowie die Imageeffekte für die Region herausgestellt.

- **Sion:** Der Flughafen Sion ist ein touristischer Flughafen für die Business Aviation, der ebenfalls eine wichtige Basis für die Luftrettung darstellt. Zudem erfüllt er als Militärflughafen eine nichtzivile Zusatzfunktion. Die Unternehmen schätzen die Effekte des Flughafens insbesondere im touristischen Bereich als wichtig ein. So erhöht dieser gemäss Befragung die Erreichbarkeit der Region und ist für Hoteliers als Marketingargument von Wichtigkeit.
- **Samedan:** Aufgrund der geografischen Lage erfüllt der Flugplatz schwergewichtig eine touristischen Zubringerfunktion. Zudem dient er als Ausbildungsflugplatz im alpinen Bereich. Die befragten Hoteliers ordnen die grösste Bedeutung der touristischen Zubringerfunktion und dem Imageeffekt zu. Das am häufigsten genannte Verbesserungspotenzial liegt denn auch in einer intensiveren Kooperation mit regionalen Unternehmen. Im Bereich der Infrastruktur bildet der Flugplatz zudem eine Basis für die Bergrettung, welche ebenfalls innerhalb der touristischen Region einen wichtigen infrastrukturellen Beitrag darstellt. Für Unternehmen ausserhalb der touristischen Branche scheint der Flugplatz aufgrund der vorgenommenen Analysen nicht von Wichtigkeit zu sein.
- **Grenchen:** Der Flugplatz ist bedeutend für die Freizeitfliegerei. Durch die Beherbergung von Flugschulen und die hohe Bedeutung der Schulung auf dem Flugplatz Grenchen werden Kompetenzeffekte für das gesamte schweizerische Luftverkehrssystem ausgelöst. Die Wichtigkeit für Standortentscheide wird durch die befragten Unternehmen als gering eingestuft, was am mangelnden Angebot oder an der Nähe zu Bern, Basel und Zürich liegen kann. Der momentane Anteil an Business Aviation fällt denn auch verhältnismässig gering aus.

Die aggregierte Betrachtung der Regionalflugplätze sowie die Analyse der Effekte für das gesamtschweizerischen Luftverkehrssystem hat gezeigt, dass

- sich die einzelnen Regionalflugplätze trotz der historisch gewachsenen Struktur auf unterschiedliche Funktionen spezialisiert haben. Dabei zeigt sich insbesondere, dass die Flugschulung ein starkes Standbein der analysierten Regionalflugplätze darstellt, was auf eine gewisse Ausweichfunktion derselben für diese Betriebe hinweist. In der Folge stellen die Regionalflugplätze somit einen wichtigen Bestandteil der fliegerischen Aus- und Weiterbildung für die Schweizer Aviatikbranche dar.
- die Entwicklung des Netzwerkes historisch bedingt dezentralisiert, und ohne eine zentrale Koordination der einzelnen Akteure erfolgt ist. Es besteht somit keine aktive Führung oder Pflege des Netzwerkes. Die Dezentralität führt zu gewissen Redundanzen im Bereich der Infrastrukturen durch die parallele Bearbeitung von Kundensegmenten. Ebenfalls bleiben potentielle Synergien ungenutzt, was teilweise durch die regionale Verankerung, teilweise durch mangelnde Koordination bedingt zu sein scheint.
- die Regionalflugplätze die durch den SIL geforderten Bereiche der Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsfliegerei sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung sowie den Flugsport abdecken.

- die Regionalflugplätze durch die Kleinräumigkeit der Schweiz in grosser geografischer Nähe zueinander und zu den Landesflughäfen operieren. Daraus folgend fällt der Linien- und Charterverkehr auf den einzelnen Plätzen gering aus und die Betriebe operieren aufgrund fehlender Skaleneffekte an einer ökonomisch kritischen Schwelle.
- sich durch die vergleichsweise kleine Grösse und steigender Aufwände aufgrund zunehmender Regulierungen (Safety und Security) ein zunehmender Kostendruck entwickelt, welcher nur schwer über die momentanen Bewegungen finanziert werden kann.
- sämtliche Regionalflugplätze aufgrund des Kostendrucks nach neuen Geschäftsfeldern suchen. Als zukunftssträchtestes Geschäftsfeld wird von allen Regionalflugplätzen die Business Aviation beurteilt, welche dadurch auch einen Fokus für die zukünftige Geschäftstätigkeit bildet.
- die Regionalflugplätze in sämtlichen Regionen durch die ansässigen Unternehmen als wichtig für die Region eingestuft werden. Dagegen fällt die Einstufung der Wichtigkeit für das eigene Unternehmen geringer aus. Es stellt sich damit die Frage, ob eine Überschätzung der regionalen Effekte oder eine rückblickende Unterschätzung der unternehmensseitigen (für den Standortentscheid wichtigen) Effekte vorliegt.

II. Einleitung

Die Zivilluftfahrt stellt weltweit eine volkswirtschaftlich hoch relevanten Wachstumsbranche dar (vgl. bspw. Meier 2001, Harsche et. al. 2008, Infras 2006). Neben den direkten von der Luftfahrtindustrie ausgehenden Effekte (Einkommen, Beschäftigung etc.), welche sich positiv auf die volkswirtschaftliche Gesamtrechnung auswirken (vgl. Bundesamt für Raumentwicklung 2003), hat die Luftfahrtinfrastruktur auch indirekte Auswirkungen auf die Entwicklung und Attraktivität von Regionen und Nationen. Die Globalisierung und als Folge die internationale Vernetzung und Ausbreitung von Unternehmen hat zu einer Zunahme des Flugverkehrs geführt. Die Fluginfrastruktur ist damit auch zu einem kritischen Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung von Regionen geworden. Insbesondere die Schweiz mit ihrer starken Exportorientierung und als Land mit einer Vielzahl von Corporate Headquarters internationaler Unternehmen verfügt über ein hohes Flugaufkommen und ist auf ein funktionierendes Luftfahrtsystem angewiesen.

Von dieser Entwicklung profitieren nicht nur die Landesflughäfen sondern auch die Regionalflugplätze. So sind beispielsweise die Bewegungen der Geschäftsflieger (Businessjets) auf den Schweizer Regionalflugplätzen in den vergangenen Jahren stark angestiegen (vgl. Flughafenprofile im Anhang). Die Business Aviation wird weltweit als Wachstumsbranche betrachtet (Kurrus 2008). Das weitere Wachstum in diesem Segment dürfte durch das Aufkommen von Very Light Jets beeinflusst werden und aufgrund der limitierten Kapazitäten der Landesflughäfen insbesondere bei den Regionalflugplätzen anfallen. Eine Sättigung der Nachfrage ist trotz der kurzfristigen Rückgänge aufgrund der Konjunkturzyklen langfristig weder im Passagier- noch im Frachtluftverkehr absehbar. Es wird in den kommenden Jahren ein starkes Wachstum der Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen erwartet (Intraplan, 2005). In diesem Zusammenhang kommt der Flugplatzinfrastruktur eine besondere Bedeutung zu. Auch die europäische Verkehrspolitik lässt der Flugplatzinfrastruktur eine hohe Bedeutung zur Bewältigung des Luftverkehrsanstiegs zukommen (Klophaus 2006).

Regionalflughäfen stellen einen Teil der erwähnten Luftverkehrsinfrastruktur dar und können verschiedene Funktionen innehaben. Beispielsweise können sie die Regionen national und international anbinden und dadurch auch die Landesflughäfen entlasten. Ebenso können sie eine Pufferfunktion bei Kapazitätsengpässen einnehmen, indem beispielsweise die General Aviation auf diese ausweichen kann. Des Weiteren können sie einen monetären und nicht-monetären wirtschaftlichen Wert für die Region sowohl für die regionale Bevölkerung, wie auch für die internationalen Gäste und Geschäftspartner schaffen.

Die Luftverkehrsanbindung der Schweiz durch die Schweizer Regionalflugplätze und Landesflughäfen ist sowohl ein betriebswirtschaftliches, volkswirtschaftliches als auch politisches Thema (vgl. SIL 2000,

Teil III B-I). Durch verschiedene Studien wurden die tangiblen¹ (direkte, indirekte, induzierte und katalytische) Effekte der Schweizer Landes- und Regionalflughäfen beurteilt. Die intangiblen Effekte, Struktureffekte, Netzwerk- und Kompetenzeffekte (Spill-over Effekt) und Standorteffekte von Regionalflugplätzen wurden jedoch in diesen Studien nur teilweise und oberflächlich beurteilt, so dass eine Analyse der intangiblen regionalwirtschaftlichen Effekte weitgehend fehlt. Die Analysen basieren zudem meist auf einer rein quantitativen Betrachtung der Flughäfen und deren Effekte, wobei eine qualitative Erhebung ausbleibt.

1. Problemstellung

In den vergangenen Jahren sind im deutschsprachigen Raum mehrere Studien entstanden, die sich mit wirtschaftlichen Auswirkungen von öffentlichen und privaten Einrichtungen befassen (Klophaus 2006, Infras 2006, Scherer et al 2001, 2002, 2006, 2007, Bundesamt für Raumentwicklung 2003). Diese Untersuchungen betrachten in der Regel die Auswirkungen von Leistungen und Aktivitäten, welche durch die Infrastrukturen ausgelöst werden, auf ökonomische Grössen wie Produktion, Wertschöpfung, Beschäftigung und Einkommen innerhalb bestimmter räumlicher (regionaler) Grenzen. Es gelangen dabei verschiedene methodische Ansätze zum Einsatz, wie z. B. die Input-Output-Analyse, die Kosten-Nutzen-Analyse, die räumliche Inzidenzanalyse sowie verschiedene finanzmathematische Modelle (vgl. Laesser/Ludwig 1999)². Wie vorgängig erwähnt fokussieren die bestehenden Studien hauptsächlich auf die Erhebung tangibler Effekte weshalb sich die Methodik nicht auf die vorliegende Studie übertragen lässt. Zur Analyse der regionalwirtschaftlichen Effekte der Regionalflugplätze werden intangible Effekte anhand quantitativer und qualitativer Interviews erhoben. Die intangiblen Effekte sind von Bedeutung, da sie erweiterte Aspekte des regionalwirtschaftlichen Nutzens, der als Grundlage für politische Diskussionen benötigt wird, aufgreifen. Es werden Faktoren durchleuchtet, die nicht auf einer monetären Grundlage basieren, aber für die zukünftige Entwicklung einer Region grundlegend sein können. Zudem können intangible Effekte neben der regionalwirtschaftlichen Wirksamkeit auch für das gesamte System der Luftfahrt bedeutend sein.

Insbesondere aufgrund der in der einführenden Betrachtung angesprochenen Wichtigkeit eines funktionierenden Luftfahrtsystems für eine Volkswirtschaft, wird deshalb eine Betrachtung des schweizerischen Luftfahrtsystems vorgenommen. Auch in diesem Rahmen werden die intangiblen Effekte der Regionalflughäfen und deren Funktion im Gesamtsystem der Schweizer Luftfahrt betrachtet und diskutiert.

¹ vgl. zur Definition der Effekte Kap. III-6s

² Eine ausführliche Gegenüberstellung und Bewertung der verschiedenen methodischen Ansätze zur Wirkungsmessung wurde im Zusammenhang mit der Analyse der wirtschaftlichen Effekte des Annual Meetings des World Economic Forums 2001 durchgeführt (vgl. Bieger/Scherer/Bischof/Laesser 2003).

Ziel der Analyse der intangiblen regionalwirtschaftlichen Effekte der Regionalflughäfen ist

- die Bereitstellung von Daten und Instrumenten im Hinblick auf die Güterabwägung beziehungsweise die Konkretisierung des Öffentlichen Interesses im Rahmen von Konzessionierungen und Bewilligungsverfahren,
- die Bereitstellung von Daten für die Verbesserung der regionalwirtschaftlichen Nutzung, respektive des regionalwirtschaftlichen Nutzens aus diesen Anlagen,
- und die Bereitstellung eines Fazits als Argumentationsgrundlage über den zukünftigen Stellenwert und die zukünftige Entwicklung der Regionalflugplätze in der Schweiz.

Die Forschungsfragen, welche mit dieser Studie beantwortet werden lauten:

- *Welche regionalwirtschaftliche Bedeutung kommt den Regionalflugplätzen auf der Basis von intangiblen wirtschaftlichen Effekten zu? (Regionalwirtschaftliche Ebene)*
- *Was ist die Bedeutung der Regionalflugplätze im Luftverkehrssystem der Schweiz? (Gesamtwirtschaftliche Ebene)*

2. Limitierungen

Es werden in dieser Studie keine tangiblen ökonomischen (direkte, indirekte, induzierte, katalytische) Effekte der geschaffenen Arbeitsplätze und der Umsätze spezifisch erarbeitet oder analysiert. Die vorliegende Studie bezieht sich in diesem Bereich auf die Erkenntnisse bestehender Studien (z.B. Infrastat 2006). Es wurden Unternehmen und Hotels in den Regionen um die Regionalflugplätze befragt, weil im ersten Workshop festgestellt wurde, dass die Regionalflugplätze vor allem für internationale Unternehmen und den Tourismus in der Region von Bedeutung sein können. Die indirekte Wahrnehmung der Unternehmen und Hotels in den Regionen wurden nicht nach konkreten Zahlen, sondern vielmehr über die Bedeutung und Ausprägung verschiedener Wohn- und Arbeitsqualitätsfaktoren des jeweiligen Standorts erhoben.

Es wurden in den verschiedenen Regionen Gespräche mit Experten und je eine quantitative Befragung der Unternehmen und Hotellerie durchgeführt. Die Stichproben, die in der begrenzten Forschungsperiode erreicht werden konnten sind betreffend der Abbildung der Grundgesamtheit sowie deren quantitativen Umfang limitiert. In einzelnen Regionen ist die Datenlage im Vergleich zu anderen Studien und nach wissenschaftlicher Beurteilung ausreichend, in anderen Regionen konnte nur eine kleinere Anzahl an Unternehmen befragt werden. Durch die zusätzlichen persönlichen Interviews wurden jedoch die quantitativen Aussagen verifiziert, sodass trotz der limitierten Stichprobengrösse von einer ausreichenden Datenbasis ausgegangen werden kann. Die Datengrundlage stellt keinen Anspruch auf Repräsentativität, dient aber im Falle von teilweise kleinen Stichprobengrössen als Indiz für mögliche Effekte.

Bei der Analyse der Region um den Flugplatz St. Gallen-Altenrhein wurden die Befragungen sowohl in der Schweiz, im Vorarlberg (Österreich) und im Fürstentum Liechtenstein durchgeführt. Obwohl der Flugplatz Altenrhein einige Kunden aus dem Fürstentum betreut, waren die Unternehmen sehr zurückhaltend bei der Beantwortung des Fragebogens, weshalb für dieses Land nur eine ungenügende Datenbasis vorliegt. Damit können aus der Befragung keine Aussagen zur regionalen Bedeutung des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein für das Fürstentum Liechtenstein gemacht werden. Es wurde ergänzend die Exportorientierung der Liechtensteinischen Unternehmen betrachtet um einen Hinweis auf die Affinität der Liechtensteiner Unternehmen zum Flugplatz St. Gallen-Altenrhein zu erhalten und damit auch diese Region in die vorgenommene Betrachtung zu integrieren.

Eine weitere Limitierung des Berichts ist das Faktum, dass nicht alle Regionalflugplätze der Schweiz an dieser Studie beteiligt sind. Damit ist es keine vollständige Analyse aller Schweizer Regionalflugplätze, sondern Extrapolation der Analysen der sechs beteiligten Regionalflugplätze (St. Gallen-Altenrhein, Bern, Grenchen, Sion, Lugano, Samedan) auf das gesamte Luftfahrtsystem der Schweiz. Ebenfalls sind weitere Luftfahrtinfrastrukturen wie beispielsweise Flugfelder, Landesflughäfen, Heliports, etc., die von regionalwirtschaftlicher Bedeutung sind, nicht in diesem Bericht enthalten.

3. Projektorganisation

Die vorliegende Studie wurde durch das Center for Aviation Competence der Universität St. Gallen (CFAC-HSG) lanciert. Die folgenden Partner haben sich finanziell an der Studie beteiligt und in der Arbeitsgruppe mitgewirkt:

- Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
- Kanton SG (Volkswirtschaftsdepartement)
- Fürstentum Liechtenstein (Amt für Handel und Transport)
- Industriellenvereinigung Vorarlberg (verschiedene Unternehmen als Gönner)
- Business Airport St. Gallen-Altenrhein
- Engadin Airport
- Aeroport Sion
- Flughafen Grenchen
- Flughafen Bern-Belp
- Lugano Airport

Die Studie wurde an der Universität St. Gallen durch das CFAC-HSG in Zusammenarbeit mit dem Institut für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus (IDT-HSG) bearbeitet.

Abbildung 1: Projektorganisation



4. Struktur des Berichts

Der Bericht ist inhaltlich in sieben Kapitel unterteilt. Das erste Kapitel (I) liefert eine kurze Zusammenfassung der Resultate. In Kapitel II wird einleitend in die Problemstellung eingeführt sowie auf die Zielsetzung und die Limitierungen der Studie eingegangen. Ebenfalls wird die Projektorganisation dargestellt.

In Kapitel III werden die theoretischen Grundlagen und der analytische Rahmen für das gesamtschweizerische Luftfahrtsystem sowie die regionalökonomischen Bewertungen der einzelnen Regionalflugplätze, auf Basis verschiedener Berichte und Studien (LUPO, SIL, etc.) geschaffen. Es werden die Zusammenhänge der intangiblen Faktoren der Regionalflugplätze aufgezeigt. Ebenfalls werden die Zusammenhänge des schweizerischen Luftfahrtsystems auf Basis der Netzwerktheorie konkret für die Regionalflugplätze in der Schweiz beschrieben

In Kapitel IV wird das methodische Vorgehen beschrieben. Es werden die angefragten Interviewpartner der Expertengespräche dargelegt und die Methodik der Netzwerkanalyse erläutert. Ebenfalls werden das Forschungsvorgehen und die verschiedenen Analysemethoden der regionalen Analysen beschrieben.

Kapitel V beinhaltet eine zusammenfassende Übersicht über die regionalen Analysen der einzelnen Regionalflugplätze.

In Kapitel VI werden die Regionalflugplätze im Schweizer Luftfahrtsystem beurteilt. Das Schweizer Luftfahrtsystem wird auf der Basis aller in der Forschung genannten Geschäftspartner (Lieferanten, Kunden, Kooperationspartner) der Regionalflugplätze aufgezeichnet. Die bestehenden Verbindungen zwischen den Regionalflugplätzen und den verschiedenen Unternehmungen sowie der Unternehmungen untereinander, sollen die bestehende Vernetzung der Luftfahrtindustrie und die Bedeutung der Regionalflugplätze in der Schweiz aufzeigen.

In Kapitel VII werden die Resultate zusammengefasst und ein Fazit aus den Analysen gezogen. Die Problemstellung wird nochmals aufgegriffen und die anfänglich gestellten Fragen werden beantwortet.

III. Grundlagen und analytischer Rahmen

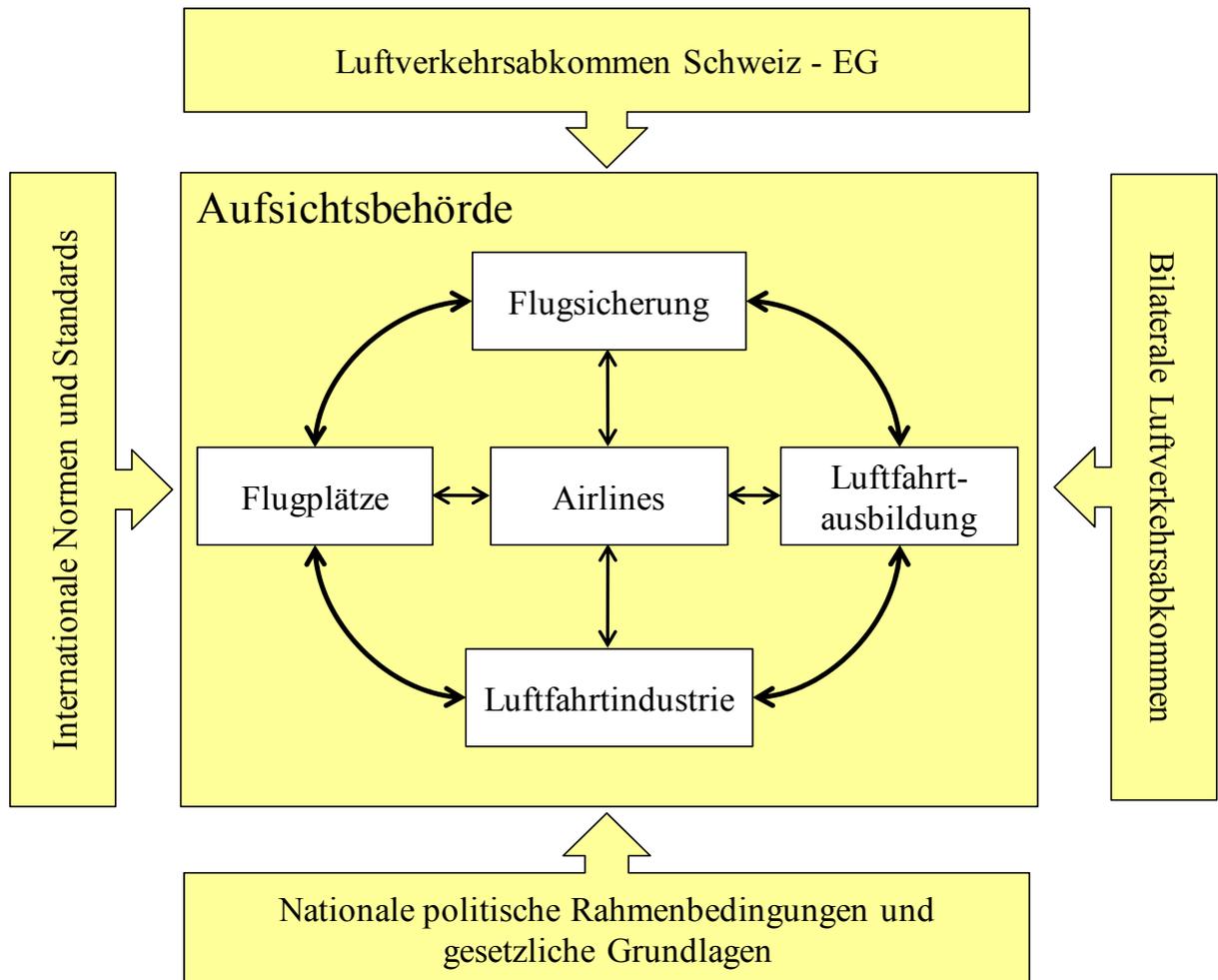
Um für die folgenden Ausführungen eine Basis zu schaffen werden im Rahmen der folgenden Kapitel grundlegende Gebiete umrissen sowie die wichtigsten Begriffe definiert. Es soll dadurch eine grösstmögliche Vergleichbarkeit und Transparenz der Studie gewährleistet werden.

In einem ersten Schritt wird ein kurzer Überblick den luftfahrtpolitischen Bericht der Schweiz wiedergeben, sowie das regulatorische Umfeld der Regionalflugplätze darstellen. Danach gilt der Fokus der regionalwirtschaftlichen Untersuchung und dem Analyserahmen, sowie der Herangehensweise an die Betrachtung des gesamtschweizerischen Luftfahrtsystems.

1. Luftfahrtpolitischer Bericht der Schweiz

Die schweizerische Luftfahrt wird gemäss dem Bericht als Gesamtsystem, dessen Träger sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene stark miteinander vernetzt sind, verstanden. Die Flugplätze gehören nebst Fluggesellschaften, Flugsicherung, Hersteller- und Ausbildungsbetrieben zu den Hauptträgern der Luftfahrt in der Schweiz. Des Weiteren spielen sogenannte flugnahe Unternehmen wie Wartungsbetriebe, Abfertigungsbetriebe und Cateringunternehmen eine wichtige Rolle im Luftfahrtssystem. Die Regionalflugplätze tragen dieses System mit. Aus politischer Perspektive sind jedoch spezifische Funktionen der Regionalflugplätze im schweizerischen Luftfahrtssystem gemäss dem Luftfahrtpolitischen Bericht der Schweiz 2004 unklar. Abbildung 2 zeigt das Schweizer Luftfahrtssystem aus politischer Perspektive.

Abbildung 2: System "Luftfahrt Schweiz"



Quelle: Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (LUPO) 2004

Die Politik setzt sich im Sinne einer nachhaltigen Luftverkehrsentwicklung für eine zusammenhängende, umfassende und prospektive Luftfahrtentwicklung in der Schweiz auf nationaler und internationaler Ebene ein. Als oberstes Ziel der Schweizer Luftfahrt gilt die optimale Anbindung der Schweiz an die europäischen und weltweiten Zentren. Für die Schweizer Volkswirtschaft kommt der Luftfahrt eine hohe Bedeutung zu. Sie ist sowohl ein wichtiges Element der Aussenwirtschaftspolitik als auch ein zentraler Standortfaktor (LUPO 2004).

Regionalflyghäfen dienen der Geschäfts-, Touristik-, und Arbeitsfliegerei sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport. Einzelne dienen auch dem Linienverkehr. Die Regionalflyghäfen haben eine ergänzende Funktion zu den auf flugplanmässigen Verkehr ausgerichteten Landesflyghäfen (LUPO 2004).

Der schweizerische Inlandluftverkehr hat lediglich eine den Bodenverkehr ergänzende Funktion. Er kann sich durchsetzen, wenn auf marktwirtschaftlicher Basis kostendeckende Preise für die Flüge und

eine genügende Auslastung gewährleistet werden kann. Diese beiden Faktoren sind abhängig von der wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung einer Region (LUPO 2004).

2. Luftfahrtregulatorische Grundlagen

Der Bundesrat fasst die luftfahrtregulatorischen Grundlagen innerhalb des eben erläuterten "Bericht über die Luftfahrt in der Schweiz"³ folgendermassen zusammen:

"Die luftfahrtpolitischen Ziele sind heute in einer untergeordneten Organisationsverordnung, im vom Bundesrat genehmigten SIL, in Antworten zu parlamentarischen Vorstössen sowie in einigen vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation des Schweiz (UVEK) erarbeiteten Berichten festgelegt. Hingegen fehlt eine Festlegung wichtiger luftfahrtpolitischer Grundlagen in einem formellen Gesetz, zu welchem sich das Parlament und im Falle eines Referendums der Souverän hätten äussern können.

Angesichts der Bedeutung der Luftfahrt drängt sich die Festlegung luftfahrtpolitischer Ziele in einem formellen Gesetz auf. Zu stipulieren sind Aussagen zur nachhaltigen Entwicklung, Sicherheit, Erreichbarkeit, Wettbewerbsfähigkeit und zur internationalen Vernetzung der schweizerischen Zivilluftfahrt."

"Praktisch sämtliche Aktivitäten in der Luftfahrt werden heute massgeblich durch internationale und zum Teil weltweit verbindliche Vorschriften geregelt und beeinflusst. Diese werden hauptsächlich von Organisationen erlassen, denen die Schweiz als Mitglied angehört (ICAO, ECAC, JAA, Eurocontrol) oder mit denen die Schweiz auf andere Weise verbunden ist (EG). Ausserdem hat die Schweiz weit über hundert zwei- oder mehrseitige Abkommen abgeschlossen, mit denen sie ihre Beziehungen zum Ausland regelt. Dies betrifft unter anderem den Umfang der Luftverkehrsverbindungen (Verkehrsrechte), die Anzahl der Flugbewegungen (Frequenzen), die Bedienung von Flughäfen sowie die Bezeichnung von Fluggesellschaften zur Durchführung von Linienflügen."

Neben den internationalen Regulierungen sind somit insbesondere der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) sowie die Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) zu beachten.

2.1 Rechtssystematik

- Das öffentliche Luftverkehrsrecht regelt insbesondere die Zulassung und den Betrieb von Luftfahrzeugen und Flugplätzen sowie die damit verbundenen sicherheits- und ordnungspolitischen Fragen.

³ Bundesrat (2004): Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004, No. 05.011, S. 1811, 1820f.)

- Das Luftprivatrecht regelt insbesondere Haftungs- und Versicherungsfragen, Rechte an Luftfahrzeugen, die Benutzung von Flugplätzen sowie nachbarrechtliche Fragen im Zusammenhang mit Immissionen.

2.2 Nationale Planungsgrundlagen: SIL

Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) ist ein Instrument des Bundes zur umfassenden Planung und Koordination seiner raumwirksamen Tätigkeiten mit überörtlichen Auswirkungen im Bereich der Zivilluftfahrt im Hinblick auf die anzustrebende nachhaltige Entwicklung des Landes. Der Festlegung im SIL unterliegen:

- die raumrelevanten Grundsätze für die Zivilluftfahrt;
- die Ziele und Vorgaben zum Gesamtnetz und zu den Teilnetzen;
- die anlagespezifischen Ziele und Vorgaben für die räumliche, zeitliche und organisatorische Koordination.

Im SIL wird die Luftfahrtinfrastruktur der Schweiz betrachtet und mögliche Entwicklungen beurteilt. Der Luftverkehr ist als Teil eines übergeordneten Systems "Gesamtverkehr" zu betrachten, welches seinerseits einer grossen Zahl widersprüchlicher Ansprüche und Interessen ausgesetzt ist. Es prallen unterschiedliche Ansprüche der Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt aufeinander.

Im Konzeptteil des SIL wird weiter der Zweck der Regionalflugplätze umschrieben. Sie dienen der Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsfliegerei sowie der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport. Einzelne von ihnen, wie Bern-Belp, Lugano-Agno, Sion oder St. Gallen-Altenrhein dienen auch dem Linienverkehr. (Bundesrat (2004): Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004, No. 05.011, S. 1811, 1820f.)

"Regionalflugplätze sind konzessionierte Flugplätze mit Zulassungszwang, Zollabfertigung und einem gegenüber den Flugfeldern höheren technischen Standard. Generell haben Regionalflugplätze ihren Stellenwert als regionale Zentren vor allem für die Sparten Geschäfts- und Touristikflüge, fliegerische Aus- und Weiterbildung und Flugsport. Mit ihrer guten Infrastruktur können sie auch wichtige Entlastungsfunktionen im Rahmen des Gesamtsystems übernehmen. Eine starke Stellung haben die Regionalflugplätze mit Linienverkehr. Sie ergänzen die Landesflughäfen als Träger des öffentlichen Luftverkehrs. Sie verschaffen ihrer Region direkte Linienverbindungen mit Zielen im In- und Ausland und damit auch die Anbindung an den internationalen Luftverkehr." (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) – 18.10.2000 Teil III B2, Sachplaninhalt – Konzeptionelle Ziele und Vorgaben/Teilnetze: Regionalflugplätze)

"Für die Flugplätze ist der vom Bundesrat am 18. Oktober 2000 verabschiedete Konzeptteil des SIL massgebend. Mit diesem bekannte sich der Bundesrat zu einer nachhaltigen Infrastrukturpolitik. Wegweisende Ziele sind die effiziente Nutzung der Luftfahrtinfrastruktur, die Einordnung in den Gesamtverkehr, ein umfassender Umweltschutz und die räumliche Abstimmung. Die bestehenden Flugplätze sollen in der Substanz erhalten, qualitativ verbessert und bedarfsgerecht entwickelt werden können. Eine generelle Begrenzung im Sinne eines Ausbaustopps ist nicht vorgesehen. Im Interesse der anzustrebenden Nachhaltigkeit legt der SIL folgende Entwicklungsgrundsätze fest:

- Die Landesflughäfen sollen sich der Luftverkehrsnachfrage folgend entwickeln können.
- Die Regionalflugplätze sollen sich dann entwickeln können, wenn ein regionalwirtschaftlicher Bedarf und ein öffentliches Interesse an Luftverkehrsleistungen vorliegen. Die Lärmemissionsgrenzwerte sind grundsätzlich einzuhalten.
- Umweltrechtliche Ausnahmen (so genannte Erleichterungen) sollen nur bei Flugplätzen mit Linienverkehr gewährt werden können.

Das Zusammenspiel der Regionalflugplätze untereinander, mit den Landesflughäfen und mit wichtigen Institutionen im gesamten Luftfahrtsystem der Schweiz wird im SIL grundsätzlich umrissen. Im Rahmen der Analyse des gesamtschweizerischen Luftverkehrssystems soll dieses Zusammenspiel weiter aufgrund der innerhalb der Studie gewonnenen Erkenntnisse beschrieben werden.

2.3 Definition Regionalflugplatz durch den VIL

Die Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL Art. 2) in der Schweiz unterscheidet unter dem Oberbegriff „Flugplatz“ zwischen „Flugfeldern“ und „Flughäfen“. Flugfelder benötigen eine Bewilligung des BAZL, es besteht kein Zulassungszwang, kein Linienverkehr, die Lärmschutzverordnung (LSV) gilt ohne Einschränkung, kein Enteignungsrecht, mit oder ohne Tower und die Piste kann einen Hartbelag- oder eine Graspiste sein. Flughäfen benötigen eine Konzession des UVEK, es besteht ein Zulassungszwang, mit oder ohne Linienverkehr, LSV mit Erleichterungen, materielles Enteignungsrecht, mit oder ohne Tower und Hartbelag- oder Graspiste. Das BAZL führt unter der Gruppe Regionalflugplätze folgende Schweizer Flugplätze auf, welche verschiedene Verkehrsarten abwickeln. Die in Tabelle 1 aufgeführten Funktionen der Regionalflugplätze wurden innerhalb eines Projektworkshops validiert:

Tabelle 1: Funktionen der Regionalflugplätze

Regionalflugplätze gem. BAZL	Linie	Touristikcharter	Geschäftscharter	Werkverkehr	Frachttransport	Training Schulung	Luftrettung	Sonstige gewerbliche	Sonstige nicht gewerbliche
Altenrhein	√	√	√	√		√	√	√	√
Samedan		√	√		√	√	√	√	√
Lugano	√	√	√		√	√		√	√
Sion		√	√			√		√	√
Bern-Belp	√	√	√			√	√	√	√
Grenchen			√			√		√	√

Quelle: in Anlehnung an Bieger/ Wittmer (2007)

3. Der regionalwirtschaftliche Hintergrund

3.1 Stand der Forschung

Die Bewertung der regionalwirtschaftlichen Effekte von (öffentlichen) Programmen, Projekten und Investitionsvorhaben ist schon seit Mitte der 70er Jahre Gegenstand der Forschung. Verschiedene methodische Ansätze wurden hierzu entwickelt. In der Regel untersuchten derartige regionalwirtschaftliche Wirkungsanalysen, welche Auswirkungen öffentliche Aktivitäten auf ökonomische Grössen wie Produktion, Wertschöpfung, Beschäftigung und Einkommen innerhalb bestimmter räumlicher Grenzen hatten. Es werden jedoch nur die tangiblen Effekte abgebildet, die direkt im Zusammenhang mit einer öffentlichen Aktivität stehen. Die langfristigen Effekte können dagegen nur begrenzt in die Betrachtung einbezogen werden. Die Erfassung der intangiblen und langfristigen Effekte hat bei der Analyse der räumlichen Auswirkungen von öffentlichen Aktivitäten in den vergangenen Jahren jedoch zunehmend an Bedeutung gewonnen. Zur Analyse der Langzeiteffekte kann ein methodischer Ansatz gewählt werden, der den Ansatz der Inzidenzanalyse durch einen Netzwerkansatz ergänzt. Dabei sollten bei der konkreten Analyse die theoretischen Vorgaben an die spezifischen Gegebenheiten der jeweiligen öffentlichen Aktivität angepasst werden. Dieser an der empirischen Wirklichkeit orientierte Umgang mit den theoretischen Vorgaben wird sogar von Frey (1984, 44), einem der „Väter“ dieses Theorieansatzes, explizit gefordert: „Man kommt in der Praxis kaum darum herum, gewisse Konzessionen an die methodische Perfektion zu machen, wenn überhaupt Entscheidungsgrundlagen beschafft werden sollen. Grobe und verbale Antworten auf wichtige Fragen sind in der Regel immer noch besser als gar keine Antworten oder präzise Antworten auf unwichtige Fragen: It is better to be roughly right than exactly wrong.“

Bei einem derartigen Vorgehen wird versucht, die verschiedenen Inzidenzen, die aus einer öffentlichen Aktivität resultieren, systematisch zu erfassen. Die primären und sekundären Inzidenzen können dabei quantifiziert werden. Es handelt sich hier um tangible Effekte. Die Güter- und Nutzeninzidenzen werden im Folgenden qualitativ dargestellt. Es handelt sich hier um intangible Effekte. Ausgehend von einem ressourcenorientierten Ansatz erweitern Bieger/Frey (1999) die klassischen und oft genannten intangiblen Effekte Image und Infrastruktur um die sogenannten Kompetenzeffekte und Netzwerkeffekte. Die Kenntnis und die gezielte Nutzung dieser Effekte bergen nach Bieger/Frey (1999,14) ein immenses Potenzial und damit die Möglichkeit, die wirtschaftlichen Effekte einer öffentlichen Aktivität nachhaltig positiv zu gestalten. Gerade die intangiblen Effekte wirken jedoch nicht nur positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung einer Region, sie können auch restriktiv wirken und wirtschaftliche Entwicklungen im Sinne von Wirtschaftswachstum auch behindern indem sie beispielsweise von einer Infrastruktur ausgehen, die eine anderweitige Entwicklung unmöglich macht.

Der Grad der Validität räumlicher Wirkungsanalysen ist in der regional- und tourismuswirtschaftlichen Fachdiskussion zum Teil umstritten. Dabei wird insbesondere auf Probleme der kausalen Wirkungsketten und der Aggregation der verschiedenen wirtschaftlichen Effekte hingewiesen. Einige Autoren identifizieren zwei grundlegende Probleme von räumlichen Wirkungsanalysen: Auf der einen Seite bestehen zwischen den methodischen Ansätzen grundlegende Unterschiede, die zu völlig unterschiedlichen Ergebnissen bei der gleichen Fragestellung führen können. So kommentieren Crompton et al. (2001,80) hierzu: "Indeed, if a study were undertaken by five different experts, it is probable that there would be five different results." Auf der anderen Seite spielt bei ökonomischen Wirkungsanalysen von Events oder von öffentlichen Infrastruktureinrichtungen wie Theatern oder Sportstätten das Problem der Auftragsforschung eine wichtige Rolle. So sehen Dietl/Pauli (1999) bei einer vergleichenden Analyse von Studien über wirtschaftliche Auswirkungen öffentlicher Sportstätten eine extrem positive Bewertung, die meist mit einer Überbewertung der positiven wirtschaftlichen Effekte einhergeht. Zwei Gründe werden hierfür verantwortlich gemacht: Einerseits werden in der Regel nur positive Studien publiziert, die zumeist von den Stadionbefürwortern in Auftrag gegeben wurden. Studien mit eher negativen Ergebnissen verschwinden dagegen meist in den Schubladen der Auftraggeber. Ebenso wird das Problem der (wirtschaftlichen) Abhängigkeit der Gutachter thematisiert: „An expert whose testimony harms his employer’s case doesn’t get much repeat business“ (Curtis 1993, 7).

Seit einigen Jahren werden vermehrt Wirkungsanalysen auch für Flughäfen durchgeführt. Auslöser für diese Studien waren oftmals intensive öffentliche Diskussionen über (mögliche) Ausbauten der Flughäfen oder über die negativen Effekte, die aus den Flughäfen für die umliegenden Regionen resultieren. Die Ergebnisse dieser verschiedenen Studien müssen deshalb auch immer in dem Kontext gesehen werden, der im Zusammenhang mit den o. g. Studien zu den Auswirkungen öffentlicher Sportstätten darge-

stellt wurde. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über zentrale Studien, die im Laufe der vergangenen Jahre in diesem Themenbereich durchgeführt wurden.

Tabelle 2: Studien über die wirtschaftlichen Effekte von Flughäfen

Jahr	Thema / Titel	Inhalt / Faktoren	Quelle
2008	Die volkswirtschaftliche Bedeutung von Flughäfen - Wirtschaftliche Effekte am Fallbeispiel Bern-Belp	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit als Standortfaktor • eingehender Tourismus (Geschäft und Freizeit) • Beeinflussung von Standortentscheidungen von Unternehmen • Beeinflussung der Wettbewerbsfähigkeit von Unternehmen 	Gantenbein, Matthias, 2008
2008	Katalytische volks- und regionalwirtschaftliche Effekte des Luftverkehrs in Deutschland	<ul style="list-style-type: none"> • Erfassung katalytischer Effekte • Standortfaktoren und deren Bedeutung • Bedeutung der Luftverkehrsanbindung auf das Standort- und Investitionsverhalten von Unternehmen (regionale Perspektive) • volks- und regionalwirtschaftliche Effekte des Luftverkehrs 	Harsche, M.; Arnd, A.; Brau, Th.; Eichinger, A.; Pansch, H.; Wagner, Ch. 2008
2008	Die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Münster/Osnabrück	<ul style="list-style-type: none"> • Nachfrageeffekte des Flughafens • Angebotseffekte des Flughafens 	Malina, R.; Wollersheim C.; Schwab, M.; 2008
2007	Die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Dortmund Airport	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastrukturelles Angebot des Dortmund Airport und seine Leistungsfähigkeit • Struktur der regionalen Wirtschaft und ihr Bedarf an Luftverkehrsangeboten 	Peltzer, S., Wollersheim C.; Malina, R.; 2007
2006	Regionalökonomische Bedeutung und Perspektiven des Flugplatzes Zweibrücken	<ul style="list-style-type: none"> • Flugplatz als Wirtschaftsmotor • Flugbetrieb als Standortfaktor • Katalysierte Effekte 	Heurer, K.; Klophaus, R., 2006
2006	Volkswirtschaftliche Bedeutung von Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen	<ul style="list-style-type: none"> • Funktion von Flugplätzen innerhalb des Luftverkehrssystems • Flugplätze als Wirtschaftsfaktor • Flugplätze als Standortfaktor 	Klophaus, R. 2006
2006	Die Bedeutung des Flughafens Zürich und dessen Flugangebot für die Standortattraktivität	<ul style="list-style-type: none"> • Rolle eines Flughafens für Standortentscheidungen von Unternehmen • Rolle eines Flughafens für Standortentscheidungen von privaten Haushalten 	Wittmer, A.; Laesser, C.; 2006
2006	Volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt in der Schweiz	<ul style="list-style-type: none"> • Tangible Effekte der Landesflughäfen, Regionalflughäfen, Flugfelder und Heliports, Luftfracht, Flugsicherung und Luftfahrtindustrie 	Peter, M.; Sutter, D.; Vogel, T.; Maibach, M.; 2006
2005	The economic & social benefits of air transport	<ul style="list-style-type: none"> • Economic benefits of air transport • Tangible and intangible effects of air transport • Social benefits of air transport 	Rochat, Ph.; 2005

2005	Expansion of regional airports: Misallocation of resources	<ul style="list-style-type: none"> • Regional airports lack the critical mass for success • Regional airports expansion swallows up subsidies • Excess airport capacities • Germany needs coherent airport policy • Private-sector financing results in greater efficiency 	Heymann, E.; 2005
2005	Regionalökonomische Auswirkungen des Flughafens Frankfurt-Hahn für den Betrachtungsraum 2003 - 2015	<ul style="list-style-type: none"> • Regionalökonomische Bedeutung heute und in Zukunft 	Heuer, K.; Klophaus, R.; Schaper, T.; 2005
2005	Evaluierung regionalwirtschaftlicher Wirkungsanalysen	<ul style="list-style-type: none"> • Regionalwirtschaftliche Wirkungen von Infrastrukturprojekten • Regionalwirtschaftliche Wirkungsanalysen 	Koch, A.; Spehl, H.; Osterbach, Z.; Benson, L.; 2005
2004	The social and economic impact of airports in Europe	<ul style="list-style-type: none"> • Airports as national and regional economic motors • Airports vital to regional accessibility and social development • Direct measureable impact of airport activities • Airports driving tourism development • Air transport in a modern society 	Burke, J.; 2004
2003	Volkswirtschaftliche Bedeutung der Schweizerischen Landesflughäfen	<ul style="list-style-type: none"> • Wertschöpfung und Beschäftigung • Flughafen als Standortfaktor • Nutzen eines Hub 	Maibach, M.; Müller, A.; Güller, M.; et al.; 2003
2001	On the use and abuse of impact analysis of airports: A critical view from the perspective of regional policy	<ul style="list-style-type: none"> • Limits of Input-Output Analyses 	Niemeier, H-M.; 2001
2000	Creating employment and prosperity in Europe: An economic impact study kit	<ul style="list-style-type: none"> • Airports making a direct contribution • Airports as economic generators • Airports as strategic catalysts 	Hume, J.; Mason, N.; 2000
2000	Regionalwirtschaftliche Effekte des Flughafens Kassel-Calden	<ul style="list-style-type: none"> • Regionale Aspekte • Aspekte der nationalen/internationalen Luftfahrt • Synergieeffekte • Beschäftigungseffekte 	Spengler, U.; 2000
2000	Volkswirtschaftliche Auswirkungen des Flughafens Zürich	<ul style="list-style-type: none"> • Strukturelle Einflussfaktoren des Luftverkehrs • Tangible wirtschaftliche Effekte des Flughafens Zürich • Zusatznutzen und -kosten des Flughafens Zürich 	Sager, D.; Graf, S.; Weiss Sampietro, T.; 2000

Quelle: Eigene Zusammenstellung

Ein systematischer Vergleich der verwendeten methodischen Ansätze zur Bewertung der wirtschaftlichen Effekte von Flughäfen zeigt, dass dort zunehmend ein methodisch vergleichbares Vorgehen angewendet wird. Mehrheitlich werden in diesen Studien die wirtschaftlichen Effekte der Flughäfen auf der Basis der Methodik des Airports Council International (vgl. ACI 2000, ACI 2004) berechnet. Dabei werden die regionalen Beschäftigungs- und Einkommenswirkungen, die vom Betrieb eines Regionalflugplatzes ausgehen, in folgende drei Kategorien unterteilt (vgl. Klophaus 2006, Infrass 2006):

- *Direkte Effekte* entstehen durch Arbeitsplätze und Einkommen (Umsätze) bei den auf dem Flugplatzgelände angesiedelten Unternehmen und lassen sich als Zahl der Erwerbstätigen und als direkte Bruttowertschöpfung ausdrücken.
- *Indirekte Effekte* werden geschaffen, durch Leistungen von Zulieferbetrieben, welche die Unternehmen auf dem Flugplatzgelände beliefern. Wiederum werden sie durch die Anzahl geschaffener Arbeitsplätze und die Bruttowertschöpfung gemessen.
- *Induzierte Effekte* entstehen durch die Ausgaben der direkten und indirekten Einkommen der Arbeitnehmer und schaffen damit wiederum Einkommens- und Beschäftigungseffekte.

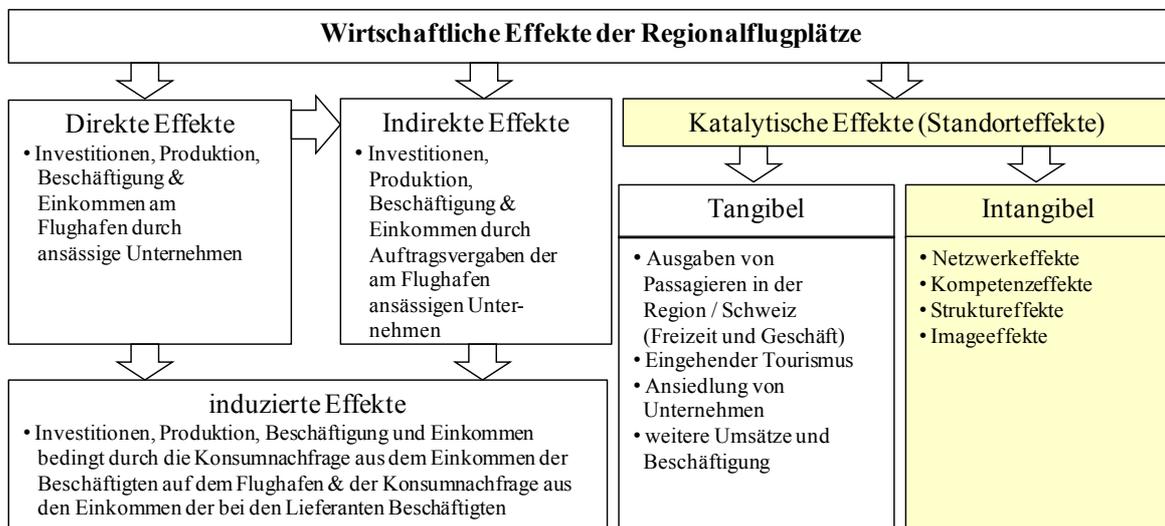
Der ACI führt eine vierte Kategorie "*katalytische Effekte*" auf, welche infolge einer erhöhten Attraktivität der Region durch die Nähe zu einem Flugplatz entstehen können (vgl. ACI 2000, ACI 2004). Die entstehenden Wirkungen werden wiederum durch Einkommens- und Beschäftigungszuwächse in der Region bewertet. So ist eine Luftverkehrsanbindung für viele Branchen ein Standortfaktor, der zu Neuan siedlungen und Erweiterungen von Unternehmen in der Umgebung des Regionalflugplatzes führen kann (Klophaus 2006). Diese katalytischen Effekte, welche auch als Standorteffekte bezeichnet werden, können in tangible und intangible⁴ katalytische Effekte unterteilt werden:

- *Tangible katalytische Effekte* sind diejenigen, welche in der Vergangenheit in verschiedenen Studien für verschiedene Flugplätze berechnet wurden und sich auf die ACI Methode berufen. Solche katalytischen Effekte entstehen beispielsweise durch die Ausgaben von Flugpassagieren in der An kunftsregion für Freizeit- oder geschäftliche Aktivitäten, Ausgaben im Tourismus, durch die An siedlung von Unternehmen welche dann wiederum Arbeitsplätze und Einkommen generieren.
- *Intangible katalytische Effekte* sind diejenigen, welche nicht einfach in Form von geschaffenen Arbeitsplätzen oder Einkommen gemessen werden können, aber trotzdem eine grosse Wirkung auf die Standortattraktivität einer Region haben können. Dieser praktische Ansatz wird implizit durch Flugplatzvertreter und Politiker in der Öffentlichkeit genutzt. Es wird oft mit anderen Faktoren, als Arbeitsplätzen und Einkommenseffekten argumentiert und stattdessen die Imagewirkung, die Erreichbarkeit der Region (international und regional), Reisezeitersparnisse für Top-Manager, das Ermöglichen von Premium Events, das gesellschaftliche Verständnis für die Aviatik, der Freizeit- und Begegnungswert der Gesellschaft, die Flugausbildung, die Ausweichfunktion für andere Flughäfen, etc. erwähnt.

⁴ Bei Wirkungsanalysen ist es heute Stand der Forschung, die ökonomischen Effekte anhand ihrer monetären Bewertbarkeit in tangible und intangible Effekte unterteilen. Zu den tangiblen Effekten zählen die Wirkungen, die unmittelbar über beobachtete Marktpreise und gehandelte Mengen bewertet werden können, während die intangiblen Effekte alle Wirkungen umfassen, die sich einer direkten monetären Bewertung entziehen. Zu den intangiblen Effekten zählen Bekanntheits- und Imageeffekte sowie Netzwerk-, Kompetenz- und Struktureffekte.

In der folgenden Abbildung 3 sind die verschiedenen regionalwirtschaftlichen Effekte, die grundsätzlich aus einem Flughafen resultieren können, schematisch dargestellt. Betrachtet man nun die vorliegenden Studien insbesondere zu den wirtschaftlichen Effekten von Regionalflughäfen, so zeigt sich deutlich, dass bislang fast ausschliesslich die tangiblen Effekte, d.h. die monetär bewertbaren Effekte analysiert und bewertet wurden. Eine systematische Analyse und Bewertung der intangiblen katalytischen Effekte wurde bislang bei all diesen Studien nicht vorgenommen. Dies erstaunt, da andere regionale Wirkungsanalysen deutlich die grosse Bedeutung von intangiblen Effekten für die langfristigen Wirkungen einer Einrichtung oder eines Events für die Standortregion aufzeigen (vgl. z.B. Spilling 1996, Bieger/Scherer 2003 oder Strauf/Scherer 2008).

Abbildung 3: System der wirtschaftlichen Effekte der Regionalflugplätze



Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an ACI (2004) sowie Harsche et al. (2008)

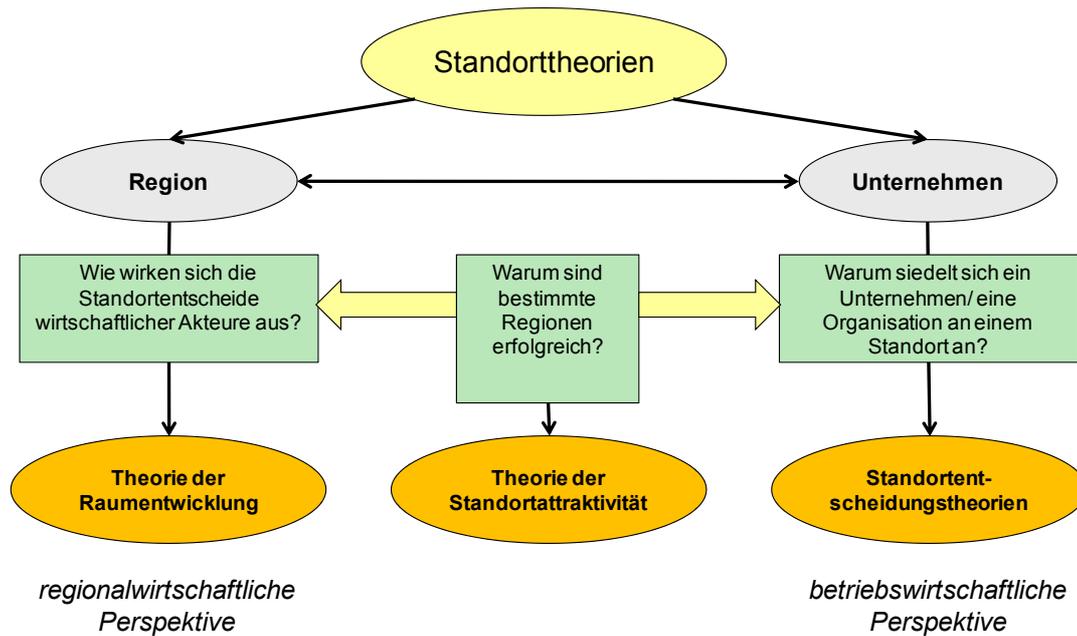
Im Zusammenhang mit den katalytischen Effekten wird in den vorliegenden Studien vor allem auf die (positive) Bedeutung, die die Regionalflughäfen für den jeweiligen Standort bzw. die Standortregion haben eingegangen. Auffallend dabei ist, dass die meisten dort genannten Effekte normativ abgeleitet sind und sich meist nicht oder nur sehr begrenzt aus der umfangreich vorhandenen Literatur über die Bewertung von (wirtschaftlichen) Standorten abgeleitet wurde. Im Rahmen der vorliegenden Studie wird versucht, die zu untersuchenden katalytischen Standorteffekte aus den vorhandenen regionalökonomischen Standorttheorien systematisch abzuleiten. Dies wird aller Voraussicht nach dazu führen, dass Aussagen aus anderen Studien, die dort normativ formuliert wurden (z. B. „Regionalflughäfen sind für die Standortwahl von Unternehmen von zentraler Bedeutung“) relativiert werden müssen. Im folgenden Kapitel wird deshalb versucht, aufzuzeigen welche „Erfolgsfaktoren“ heute in der (internationalen) regionalökonomischen Theoriediskussion für sich positiv entwickelnde Regionen aufgeführt werden.

Gleichzeitig wird in diesem Kapitel auch dargestellt, wie in der heutigen (betriebswirtschaftlichen) Diskussion die Standortwahl- bzw. Investitionsentscheide von Unternehmen theoretisch erklärt werden. Vor diesem Hintergrund dieser beiden raumwirtschaftlichen Theoriestränge ist es dann möglich, konkrete Aussagen über die kausalen Wirkungszusammenhänge einzelner Standorteffekte von Regionalflughäfen und deren Relevanz für die gesamte wirtschaftliche Entwicklung einer Region zu formulieren. Diese Aussagen werden dann im Rahmen der Regionalstudien zu den zu untersuchenden Regionalflughäfen überprüft.

3.2 Räumliche Standorttheorien

Die Regionalwissenschaft beschäftigt sich schon seit langem mit der Frage, wie sich Standorte entwickeln, und welches die Faktoren sind, die den Erfolg eines Standortes – empirisch gestützt – erklären können. Dazu gibt es in den Wirtschaftswissenschaften verschiedene, teilweise auch widersprüchliche Theorieansätze. In der folgenden Abbildung sind die verschiedenen Theorieansätze, die sich mit Fragen der räumlichen Entwicklung beschäftigen im Überblick dargestellt. Grundsätzlich kann hier zwischen einer regionalwissenschaftlichen Perspektive und einer betriebswirtschaftlichen Perspektive unterschieden werden. In der regionalwissenschaftlichen Perspektive wird zwischen Theorien der Raumentwicklung einerseits und zwischen Theorien der Standortattraktivität andererseits unterschieden. Grundsätzlich wird hier mit den Theorieansätzen versucht zu erklären, wie sich Standorte entwickeln und was die relevanten Einflussfaktoren dafür sind. Bei der betriebswirtschaftlichen Perspektive steht dagegen das Unternehmen im Fokus und es wird mithilfe von Standortentscheidungstheorien versucht darzustellen, wieso Unternehmen sich für einen bestimmten Standort entscheiden. Für eine Bewertung der katalytischen Effekte, die aus den Schweizer Regionalflughäfen resultieren, ist es notwendig, hier die entsprechenden Theorien aus beiden Perspektiven zu betrachten.

Abbildung 4: Grundstruktur der Standorttheorien



Quelle: Scherer (2007)

Die regionalwissenschaftlichen Standorttheorien blicken bereits auf eine lange wissenschaftliche „Kariere“ zurück. Bereits Mitte des 17. Jhd. wurden hier grundlegende Arbeiten publiziert, die auch heute noch einen wichtigen Betrag zur Erklärung der räumlichen Entwicklung der Wirtschaftsstruktur leisten. So wurde beispielsweise von D. Ricardo das Modell der komparativen Kostenvorteile entwickelt, durch das sich die Entwicklung von zwei Staaten erklären lässt, die im intensiven Warenaustausch untereinander stehen und die sich aufgrund dieses interregionalen Handels beide positiv entwickeln. Diese klassische Außenhandelstheorie wurde auf die regionale Ebene übertragen und leistet auch hier einen wichtigen Beitrag zur Erklärung der (wirtschaftlichen) Entwicklung von Regionen. In der klassischen Regionalwissenschaft waren es vor allem die neoklassischen Wachstumsmodellen (zusammenfassend z.B. Schätzl 2001) oder Polarisierungstheorien und deren Weiterentwicklungen zu Zentrum-Peripherie-Modellen (vgl. Maier/ Tödtling/ Trippel 2006) die eine dominierende Funktion eingenommen haben. In diesen Theorieansätzen spielt vor allem die Ausstattung einer Region und insbesondere deren Erreichbarkeit eine zentrale Rolle, da nur über gut funktionierende und „hindernisfreie“ Verbindungen ein entsprechender Austausch von Waren, Gütern, Kapital und Menschen erfolgen kann.

In den vergangenen zwei Jahrzehnten wurden eine ganze Reihe neuer regionalwissenschaftlicher Theorieansätze entwickelt, die stark dynamische Faktoren des Wissensaustauschs in den Vordergrund stellen: Netzwerke erleichtern den Austausch von Wissen und den Zugang zu Märkten (Theorie regionaler Produktionssysteme - Priore / Sabel 1984, Netzwerktheorie - Grabher 1993). Innovative Milieus kombinieren räumliche Nähe mit funktionalen Beziehungen (Theorie der kreativen Milieus - GREMI, Maillat 1996) und die Qualität der Zusammenarbeit zwischen Wirtschaftsakteuren und anderen institutionellen

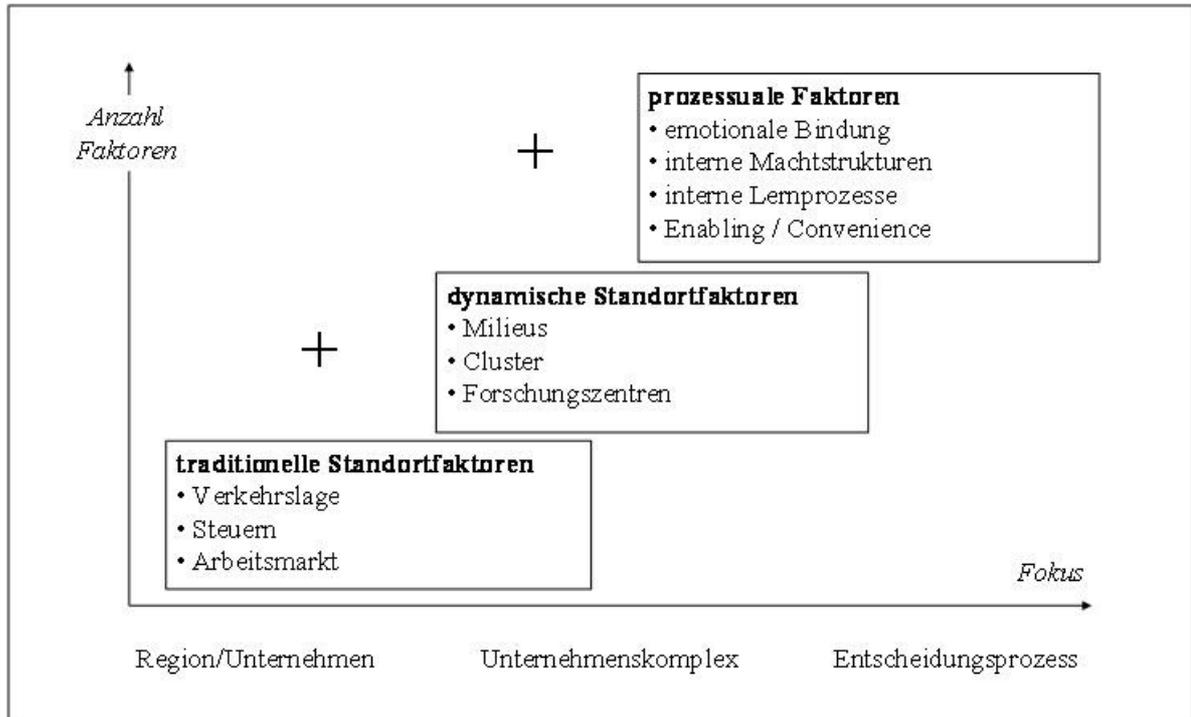
Akteuren beeinflusst die Qualität der Netzwerke (Theorie der 'Institutional Thickness' - Amin / Thrift 1995) und verringert die Transaktionskosten (Theorie der 'Untraded Interdependencies' - Storper 1995). Und generell korreliert das soziale Kapital einer Region mit ihrer ökonomischen Entwicklung (Sozialkapitaltheorien - Putnam 2000). Immer mehr geraten dabei Faktoren in das Blickfeld, die eigentlich die Entwicklungsfähigkeit von Unternehmen erklären und auf die räumliche Entwicklung übertragen wurden. Der Wettbewerb zwischen Unternehmen ist geprägt von Technologie und Konkurrenz, von Know-how und der Entwicklung und Verbreitung von Kompetenzen.

Die Regionalwissenschaften haben diese betriebswirtschaftliche Sicht adaptiert und für ihren Forschungsgegenstand nutzbar gemacht. Thierstein & Walser (2000) sahen bereits vor mehreren Jahren einen dreifachen Paradigmenwechsel in der Regionalwissenschaft:

- Der theoretische Blickwinkel wechselt von einer exogenen zu einer endogenen Sicht.
- Die Theorien verändern ihre Orientierung weg von den Produktionsfaktoren im engen Sinn hin zu einer Orientierung auf interaktive Zusammenhänge zwischen Institutionen bzw. Akteuren.
- Der Schwerpunkt der Theorien verlagert sich von einer statischen Sicht auf die Standortfaktoren hin zu Entwicklungsprozessen.

Dieser letztgenannte Paradigmenwechsel zeigt sich auch, wenn die wichtigsten regionalwirtschaftlichen Theorien in ihrer historischen Entwicklung betrachtet werden. Wie in der folgenden Abbildung dargestellt, zeigt sich, dass die klassischen Standorttheorien, die sich primär auf die sog. 'harten' Standortfaktoren bezogen haben, um dynamische und prozessorientierte Standorttheorien ergänzt werden müssen. Dabei muss aber angemerkt werden, dass diese 'neuen' Ansätze der Standorttheorie die 'klassischen' Ansätze nicht ersetzen, sondern ergänzen. D. h. konkret, dass die Ausstattung einer Region mit bestimmten Standortfaktoren auch weiterhin einen erheblichen Einfluss auf dessen wirtschaftliche Entwicklung hat, es aber zusätzliche Standortfaktoren gibt, die ebenfalls einen Einfluss haben können. Diese Ausführungen über die aktuellen regionalwissenschaftlichen Diskussionen zeigen deutlich, dass es heute nicht mehr eine zentrale und umfassende Regionaltheorie gibt. Es müssen vielmehr eine Reihe von unterschiedlichen theoretischen Ansätzen herangezogen werden, mit denen sich der Erfolg von Standorten erklären lässt und aus denen Erfolgsfaktoren für Standorte abgeleitet werden können.

Abbildung 5: Entwicklung der regionalwissenschaftlichen Standorttheorien



Quelle: Bieger/Scherer (2006)

Auch die Betriebswirtschaft beschäftigt sich schon seit langem mit raumrelevanten Fragestellungen. Dabei geht es vor allem um die Frage, was der optimale Standort für eine Investitionsentscheidung ist. Als eigentlicher Begründer der betriebswirtschaftlichen Standorttheorie kann *Alfred Weber* angesehen werden, der mit seinen industriegeografischen Studien erstmalig systematisch die Entscheidungsfaktoren für Unternehmen dargestellt hat (Weber 1929). In seinem Modell spielten drei Standortfaktoren die zentrale Rolle für einen erfolgreichen Unternehmensstandort: die Transportkosten, die Arbeitskosten und die Agglomerationswirkung. In der Folge wurden die betrieblichen Standorttheorien weiterentwickelt, wobei sich hier wie in der folgenden Abbildung darstellt drei Theoriestränge unterschieden lassen.

Tabelle 3: Betriebswirtschaftliche Standorttheorien im Überblick

	Neoklassischer Ansatz	Behavioristischer Ansatz	Institutioneller Ansatz
Firma als...	<i>homo oeconomicus</i>	<i>homo satifcens</i>	<i>homo agens</i>
Standortwahl als Ergebnis der...	Gewinnmaximierung/ Kostenminimierung unter vollkommener Information und Sicherheit	Bedürfnisbefriedigung unter unvollkommener Information und Unsicherheit (beschränkte Rationa- lität)	Verhandlungen mit und in einer dynamischen Umwelt

Einflussgrößen/ Fokus	klassische Standortfaktoren (Push- und Pull)	Entscheidungsprozess, Fähigkeit zur Informationsverarbeitung (individuelle Wahrnehmung, mental maps, Image)	Intra- und extra-regionale Netzwerke/ Kooperationen, Lern – und Innovationsfähigkeit, Vertrauen, Sozialkapital
Stärken/ Schwächen	+ klare Kausalstruktur - (zu) abstraktes Niveau - nur firmenexterne Einflussfaktoren -statische Umwelt	+ firmeninterne Faktoren + nicht-ökonomische Faktoren - (zu) starker Fokus auf psychologisch-subjektive Beweggründe - statische Umwelt	+ Berücksichtigung des kontextuellen Rahmens - v.a. für MNU relevant - generelle Konzepte
Vertreter	Weber (1929), Christaller (1933), Lösch (1939,1944)	Pred (1979), Schmenner, (1982), Townroe (1991, 1972, 1971), Keeble (1979)	McNee (1968), Taylor (1975), Rees (1981), Stafford (1995), Storper (1995/1997), Dicken (1998)

Quelle: Scherer/Derungs (2007)

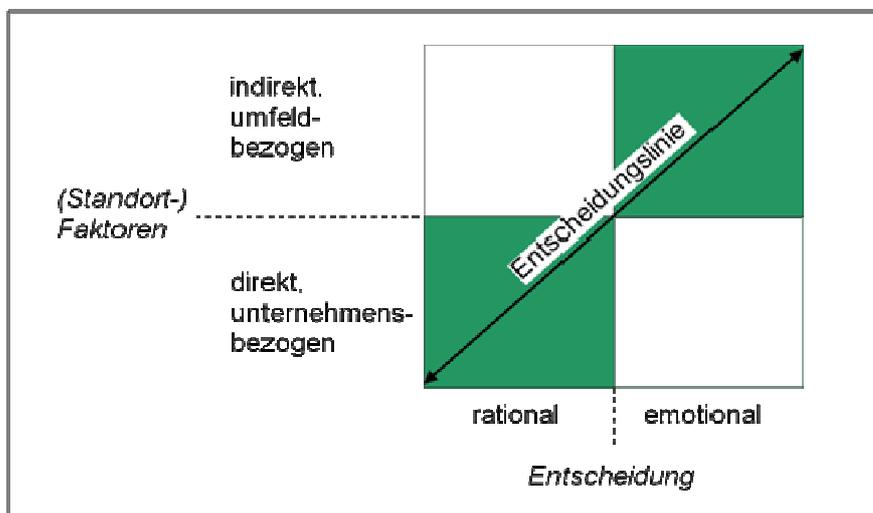
Betrachtet man nun die betriebswirtschaftliche Forschung, so kann eine deutliche Veränderung in der Bewertung des Standortwahlverhaltens von Unternehmen festgestellt werden. Diese Veränderung zeigt sich bereits in der Bezeichnung der Faktoren, die als relevant für den Entscheidungsprozess angesehen wurden. Man kann anhand der verwendeten Dualität der Einflussfaktoren grob drei unterschiedliche Phasen (vgl. Thiessen 2005) unterscheiden:

1. **Ökonomische Faktoren vs. ausserökonomische Faktoren:** Bis Mitte der 1980er Jahre wurden nur "reine ökonomische" Faktoren als zentral für die Standortentscheide von Unternehmen angesehen. Es war eine sehr statische Sichtweise, die aufbauend auf den „klassischen“ Standorttheorien lange Zeit reine kostentheoretische Ansätze verfolgte. Es war quasi eine „fordistische“ Standorttheorie, nach der Unternehmen ausschliesslich aufgrund von Kostenoptimierungsgesichtspunkten ihren jeweiligen Standort auswählten.
2. **Harte Faktoren vs. weiche Faktoren:** Seit Anfang der 1980er Jahre zeigt sich eine zunehmend dynamische Sichtweise auf die Standortentscheidung von Unternehmen, die auf den „modernen“ Standorttheorien aufbaut. Auch in dieser Sichtweise besteht ein Primat der sogenannten "harten" Faktoren, d.h. den Faktoren die direkt für den ökonomischen Erfolg eines Unternehmens verantwortlich sind. Es sich gezeigt hat, dass in einem gewissen Masse eine Ubiquität der harten Standortfaktoren besteht. So wurde die Theorie um die sog. „weichen“ Standortfaktoren als Ausschlaggeber bei gleichwertigen Standorten ergänzt. Nach dieser sog. "Zünglein-an-der-Waage"-Sichtweise sind unternehmerische Standortentscheide linear-logischer Entscheidungsprozesse, bei denen primär die direkt unternehmensbezogenen Faktoren die entscheidende Rolle spielen, bei denen aber auch nicht-unternehmensbezogene Aspekte in die schlussendliche Bewertung mit einfließen können.
3. **Rationale Faktoren vs. emotionale Faktoren:** In den letzten Jahren veränderte sich die Sichtweise aufbauend auf betriebswirtschaftlichen Strategiemodellen hin zu einer eher prozessorientierten Betrachtung des unternehmerischen Standortentscheidungsprozesses. Demnach handelt es sich auch

bei Standortentscheidungen um „emergente“-Entscheidungsprozesse mit starken akteursbezogenen Aspekten, bei denen rationale und emotionale Entscheidungsfaktoren Ausschlaggeber in unterschiedlichen Phasen dieser Prozesses sein können.

Fast man die theoretischen Diskussionen über das Standortwahlverhalten von Unternehmen zusammen, so kann man heute davon ausgehen, dass es nicht mehr nur die "klassischen" unternehmensbezogenen Faktoren sind, die hier von Bedeutung sind, sondern auch umfeldbezogenen Faktoren, die ebenfalls einen Einfluss haben können. In der folgenden Abbildung ist das Einflussmodell, wie es heute für Standortwahlentscheide für Unternehmen angesehen werden kann, schematisch dargestellt. Aus diesem Modell wird deutlich, dass es auch weiterhin eine ganze Reihe von "harten" Standortfaktoren gibt, die grundsätzlich den Standortentscheid eines Unternehmens determinieren. Diese Standortfaktoren haben in der Regel aber immer einen direkten Unternehmensbezug und damit Auswirkungen auf die wirtschaftliche Tätigkeit des Unternehmens. Es stellt sich die Frage, welche Rolle die Regionalflughäfen bei diesen direkten unternehmensbezogenen Faktoren spielen. Im Folgenden wird deshalb versucht, einen systematischen Überblick über vorhandene empirische Studien über Standortbewertungen von Unternehmen zu geben und dabei insbesondere auf die Bedeutung von Flughäfen als Standortfaktor einzugehen.

Abbildung 6: Einflussmodell für Standortwahlentscheide



Quelle: Scherer/Derungs (2008)

3.3 Empirische Erkenntnisse über Standortfaktoren

In den vergangenen Jahren wurde eine Reihe von empirischen Studien durchgeführt, die entweder auf eine Bewertung der Standortqualität zielten oder die die konkreten Standortwahlkriterien identifizieren wollten. Grundsätzlich zeigen die verschiedenen Studien deutlich, dass eine grosse Heterogenität in der Bedeutung einzelner Standortfaktoren zu beobachten ist. Es zeigen sich hier erhebliche Unterschiede

zwischen verschiedenen Branchen, verschiedenen Betriebsteilen oder zwischen Unternehmen in verschiedenen „Lebensphasen“. Dies gilt insbesondere auch für die Bewertung von Flughäfen als unternehmensrelevanten Standortfaktoren, wie beispielhaft eine Studie von Glaser und Menze (2003) zeigt, die für die Region Dresden zwischen verschiedenen Branchen differenziert. Infrastruktur, worunter auch ein Flughafen und damit verbunden ein entsprechendes Angebot (Konnektivität) gezählt werden kann, ist nicht überraschend insbesondere in der Transportbranche zentral. Bei den übrigen Branchen scheinen diese jedoch lediglich von nachrangiger Bedeutung und findet sich nicht unter den fünf wichtigsten Standortqualitätskriterien. Der Grund hierfür könnte in der Ubiquität von Verkehrsinfrastruktur und -konnektivität liegen, wie sie heute vielen Wirtschaftszentren Mitteleuropas besteht. Dies hätte zur Folge, dass das Kriterium der verkehrlichen Erreichbarkeit bei der Bewertung von Standortfaktoren kaum mehr im Vordergrund steht und stattdessen andere Standortfaktoren, die stärker auf die konkreten Bedürfnisse der Unternehmen wirken, in den Vordergrund rücken.

Tabelle 4: Unternehmensseitige Standortqualitätskriterien (5 wichtigste pro Branche)

Industrie	Bau	Einzelhandel	Transport	Dienstleistungen
Qualifikation der Arbeitskräfte	Wirtschaftsklima/ Image	Flächen- und Grundstückspreise	Lohnniveau	Wirtschaftsklima/ Image
Kommunale Abgaben/ Steuern	Beihilfen/ Förderung	Kommunale Abgaben/ Steuern	Kommunale Abgaben/ Steuern	Qualifikation der Arbeitskräfte
Energie-/ Wasserversorgung	Lohnniveau	Qualifikation der Arbeitskräfte	Infrastruktur	Beihilfen/ Förderung
Lohnniveau	Infrastruktur	Lohnniveau	DL-Qualität Verwaltung	Lohnniveau
Verfügbarkeit Arbeitskräfte	Qualifikation der Arbeitskräfte	ÖPNV	Verfügbarkeit Arbeitskräfte	Flächen- und Grundstückspreise

Quelle: Glaser 2003

Aus dieser geringen Bewertung der Erreichbarkeit als Standortfaktor, kann jedoch kein Rückschluss darüber gezogen werden, welche Folgen die Abwesenheit einer guten Verkehrsinfrastruktur und -konnektivität hätte. Empirisch gestützte Antworten auf diese Frage können aufgrund der verkehrlichen Situation gerade in Mitteleuropa gewonnen werden. Einen Eindruck in diese Fragestellung können aber zwei Beispiele von Studien in den USA geben, wo der Zugang zu sehr guter Transportinfrastruktur und insbesondere die grossräumige Konnektivität nicht immer gegeben ist (und damit die meist automatische Erfüllung der entsprechenden Standortkriterien nicht gesichert ist). Jungthirapanich und Benjamin (1995) haben eine umfassende Inhaltsanalyse mehrerer Studien zum Standortwahlverhalten amerikanischer Produktionsunternehmen vorgenommen und sind hierbei aufgrund der Resultate eines Rankings unterschiedlicher Faktoren zu dem Schluss gekommen, dass Transport explizit zu den zentralsten

Standortkriterien gehört (vgl. Tabelle 5). Dieses Ranking lässt vermuten, dass sich die Faktoren mit Abnahme ihrer ordinalen Bedeutung von Basisanforderungen (welche nur Unzufriedenheit verhindern können) zu Motivatoren (welche nur Zufriedenheit, nicht aber Unzufriedenheit stiften können), entwickeln.

Tabelle 5: Rangierung von Kriterien beim Standortentscheid von Produktionsunternehmen in den USA

Factor	Metrics
1. Market	Proximity to markets, local consumers' purchasing power
2. Transportation	Land transportation, water transportation, air transportation
3. Labour	Availability of general employees, availability of science and engineering employees, labour unionisation, work stoppages
4 Site consideration	Cost of land, cost of plant construction
5. Raw materials and services	Availability of raw materials, availability of business services
6. Utilities	Energy generating capacity, energy costs, fuel availability, water availability
7. Government concerns	Federal aid to local government, government's debt, taxes, state supported employee training
8. Community environment	Housing availability, education, health and medical considerations, human services, security, environmental considerations, cost of living, business climate, physical climate

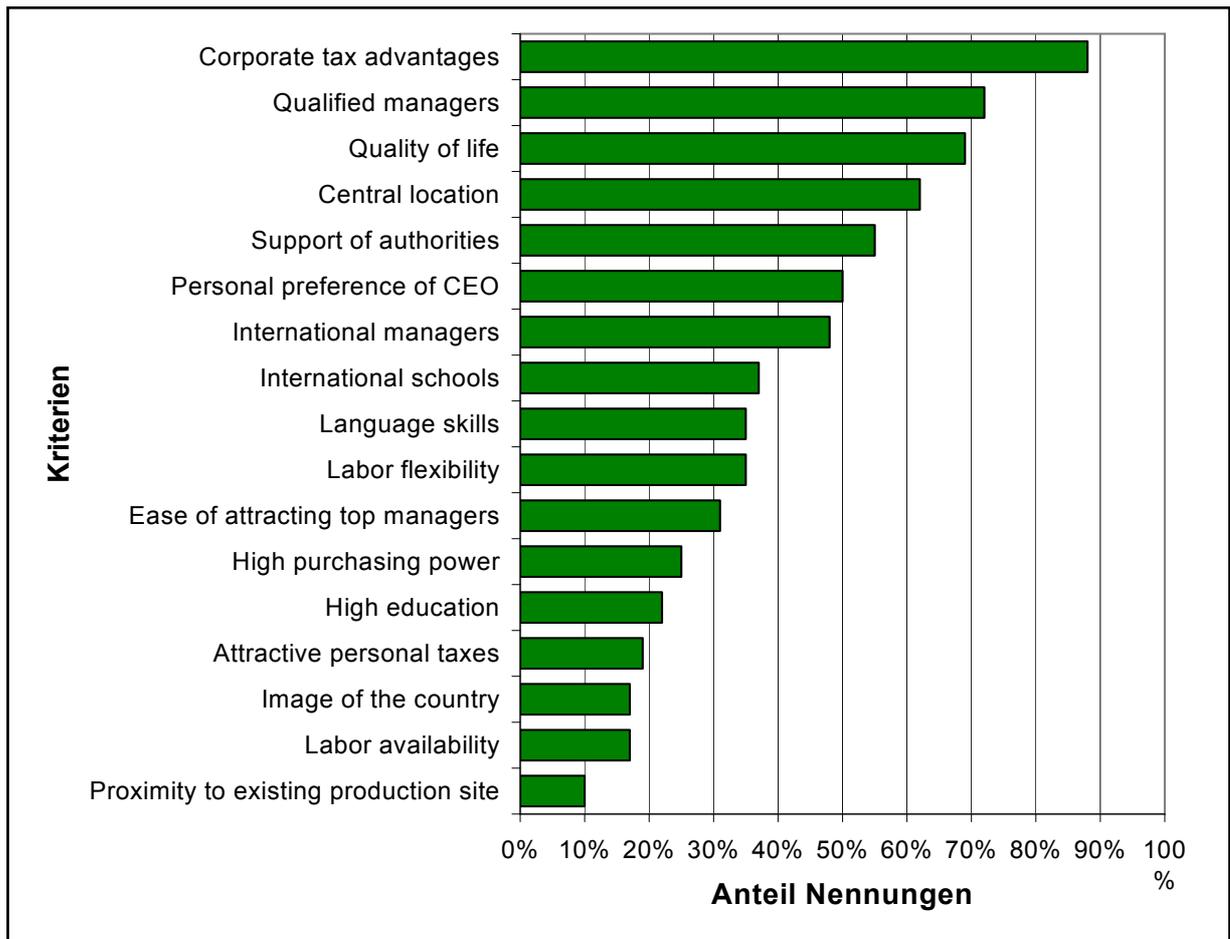
Quelle: Jungthirapanch/Benjamin (1995)

Auf ein ähnliches Ergebnis kommt bspw. auch eine Untersuchung von Walter und Suzuki (2002) bzgl. Standortwahlverhalten von produzierenden Unternehmen im Mittleren Westen der USA. Diese zeigt auf, dass auch hier der Zugang zu Transportfazilitäten und -angeboten durchaus eine hohe Wichtigkeit erlangen kann. Anders dagegen die Kosten von Flugverbindungen, welche eine vergleichsweise nachrangige Bedeutung haben (man vergegenwärtige sich hinsichtlich dieses Resultates und des Zeitpunktes der Tatsache, wonach mindestens 30% des US Luftmarktes von hohen Flugpreisen betroffen sind; vgl. Pins 1998). Grundsätzlich sind die Erkenntnisse aus den USA nicht oder nur sehr begrenzt auf die mitteleuropäische Situation übertragbar. Aber es auch in Europa Regionen, deren gute Verkehrsanbindung erst seit kurzer Zeit quasi selbstverständlich geworden ist, so etwa in den neuen Bundesländern Deutschlands. Es ist deshalb von Interesse, wie in derartigen Regionen die verkehrliche Erreichbarkeit bewertet wird. Hier hat eine Studie der Prognos AG (2005) zu den Standortfaktoren für Investitionsentscheidungen in Sachsen gezeigt, dass neben der Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte auch Lagefaktoren und Verkehrsinfrastruktur für die Wahl dieses Bundeslandes gesprochen haben.

Grundsätzlich zeigen die meisten empirischen Studien über Standortqualität aber, dass die verkehrliche Erreichbarkeit heute kein explizites Thema mehr ist. Oftmals kann aber von einem impliziten Konnektivitätsanspruch ausgegangen werden. Diese Einschätzung wird beispielhaft gestützt durch eine Untersuchung von Arthur D. Little (2002) bei der für die Schweiz wichtigen Corporate Headquarters (vgl. Abbildung 7). Obschon weder Infrastruktur noch Konnektivität explizit als Faktoren in Erscheinung treten, werden sie dennoch für die Erfüllung verschiedener anderer vorausgesetzt. Hierzu zählen etwa *Central Location* (Zentralität benötigt Konnektivität), *International Managers* (welche persönliche Beziehungen aufrecht erhalten können müssen) oder auch *Ease of attracting Top Managers* (gleiche Begründung).

Auf der anderen Seite illustriert diese Studie neben den verschiedenen fachlichen Aspekten auch die Relevanz der Macht-Akteure (bspw. *Personal Preference CEO*). In weitaus grösserem Ausmass zeigt sich diese Rolle bei Standortentscheiden von KMU, wo persönliche Gründe fachliche mitunter übersteuern und bspw. ein enger Zusammenhang zwischen dem Standort der Unternehmung und dem Mehrheitseigentümer besteht (vgl. hierzu bspw. die Studie von Mazzarol/ Cho 2003 zu Standortfaktoren bei Multimediaunternehmen).

Abbildung 7: Die wichtigsten Kriterien bei der Standortwahl für Corporate Headquarters (in der Schweiz)



Quelle: Arthur D. Little (2002)

Die systematische Auswertung vorhandener empirischer Studien über Standortqualität und über Standortwahlkriterien zeigt deutlich, dass aus diesen Studien keine direkten Aussagen über (positive) Standorteffekte von (Regional-) Flughäfen für Unternehmen abgeleitet werden können. Möglicherweise können aber indirekte Aussagen bzgl. der Rolle von Flughäfen und Flugverbindungen auf Basis deren relativen (im Vergleich zu unterschiedlichen unternehmerischen Tätigkeiten) Bedeutung gemacht werden. So zeigt das Resultat einer Studie des Netherlands Economic Institute und Ernst & Young im Auftrag der EU-Kommission, dass der Nähe zu einem Haupt-Flughafen abhängig von der Haupt-Tätigkeit an einem bestimmten Standort unterschiedliche Bedeutung zugemessen wird Während für Produktionsan-

siedlungen diese Nähe zu einem Hauptflughafen im Landeskontext nur für 9% (bzw. im regionalen Kontext für 6%) der befragten Unternehmen kritisch war, betrug dieser Wert bei der Ansiedlung von Head Offices 46% im regionalen Kontext bzw. 23% im Landeskontext. Für Distributionsaktivitäten beträgt der Wert für beide Kontexte 25%, wogegen er bei Dienstleistungen 7% beträgt.

Zusammenfassend kann nach Auswertung regional- und betriebswirtschaftlichen Standorttheorien und der entsprechenden empirischen Analysen festgehalten werden, dass sich die katalytischen Effekte der Regionalflughäfen, d.h. deren Standorteffekte, daraus nicht explizit ableiten lassen. Ein allgemeingültiger (positiver) Standorteffekt von Regionalflughäfen kann deshalb nicht aus der Standorttheorie abgeleitet werden. Gleichwohl kann vor dem Hintergrund der Standorttheorie und entsprechender empirischer Studien ein Analyseraster formuliert werden, mithilfe dessen eine Identifizierung der (intangiblen) katalytischen Effekte von Regionalflughäfen vorgenommen werden kann. Wichtig erscheint dabei, dass hier Wirkungsketten aufgezeigt werden, da aller Voraussicht nach die meisten dieser Effekte impliziter und indirekter Art sein werden.

4. Der regionalpolitische Analyserahmen

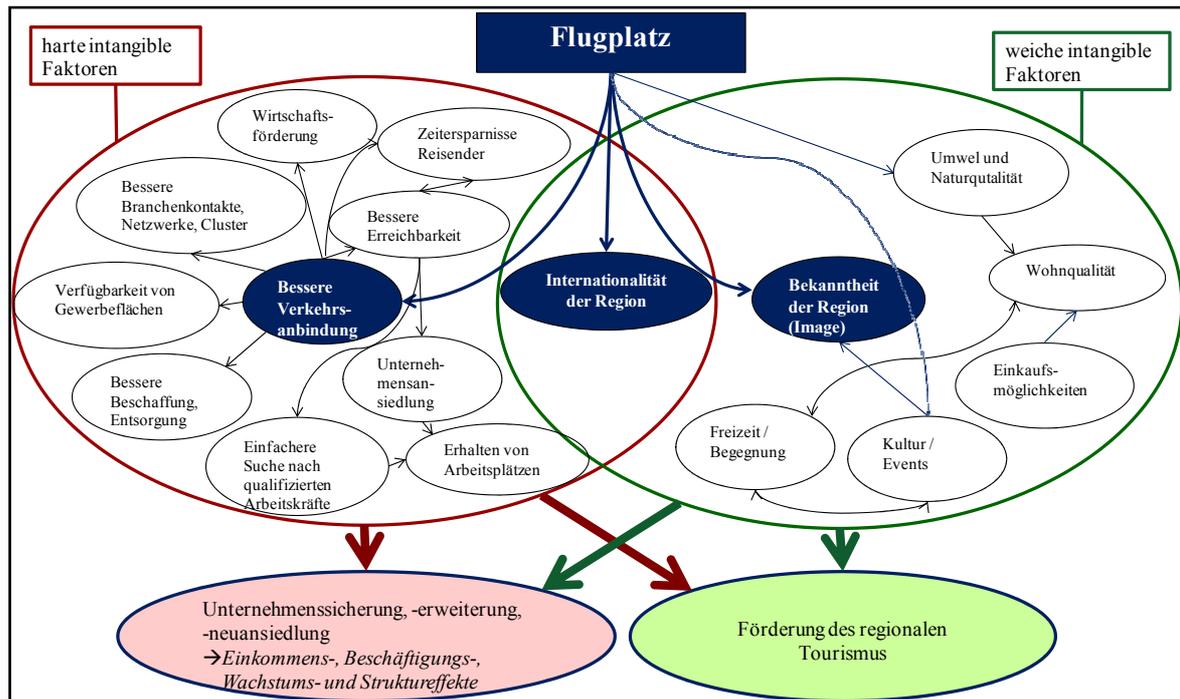
Die systematische Auswertung der regional- und betriebswissenschaftlichen Standorttheorien im Hinblick auf die Bedeutung der Regionalflugplätze (Infrastruktur) und von Flugverbindungen (Konnektivität) als Standortfaktor zeigt ein eher ernüchterndes Bild. Der Aussage des Airports Council International und York Aviation (2004): "*Access to markets and external and international transport links are regarded as absolutely essential to enterprises making location decisions*" kann deshalb auch nicht in dieser Direktheit zugestimmt werden. In der (internationalen) regionalwissenschaftlichen Diskussion ist aber unbestritten, dass eine gute Verkehrsverbindung ein wichtiger Faktor für die Standortqualität ist. Die Verkehrsanbindung einer Region ist generell als harter Standortfaktor klassifiziert. Im Detail bestehen jedoch Unterschiede zwischen verschiedenen Verkehrsträgern, welche die Verkehrsanbindung ausmachen. Als harter Standortfaktor ist dabei die nachfragegerechte Zahl und Auswahl von Flugverbindungen in einer überschaubaren Distanz anzusehen, der heute zu den Grundvoraussetzungen eines Standortes zählt. Die hochwertige Mobilität des Luftverkehrs ist dabei gerade für international tätige Unternehmen ein relevanter Standortfaktor (Klophaus 2006). Diese Verkehrsfunktion wird in der Schweiz vor allem durch die Landesflughäfen übernommen, die quasi aus allen Landesteilen in einem überschaubaren Zeitfenster von 1 – 1.5 Stunden erreichbar sind. Möglicherweise übernehmen auch die Regionalflughäfen hier bestimmte Funktionen bezüglich der Erreichbarkeit der Region, da diese als Schnittstelle zwischen Luft- und Bodenverkehr eine Region sowohl aus- als auch inländisch mit Wirtschaftszentren verbindet. Die Erreichbarkeit einer Region kann dadurch für Geschäftsreisende und Luftfrachtgüter verbessert werden (ACI 2004). Beispielsweise in Lugano wäre eine Anbindung an das internationale

Luftverkehrsnetz bei Absenz des Regionalflughafens in Frage gestellt, womit der Regionalflughafen sehr wahrscheinlich eine Anbindungsfunktion übernimmt.

Die Regionalflughäfen können aber auch ein weicher Standortfaktor sein, welcher nicht unbedingt eine aktuelle Nutzung der Infrastruktur (Regionalflugplatz) durch Unternehmen, sondern die mögliche Nutzung in irgendeiner Form (auch privat) zur Folge hat. Der Regionalflugplatz ist damit als ein Faktor des gesamten Leistungspotentials (Gesamtheit aller möglichen Leistungen) einer Region anzusehen. Auch wenn er selber keine Hauptleistung für bereits angesiedelte Unternehmen darstellt, trägt er als Nebenleistung dazu bei, dass die Hauptleistung überhaupt in der Region statt findet. Bei der subjektiven Standortentscheidung wird das Leistungsbündel der Standortfaktoren als Ganzes gesehen, sodass nur schwer einzelne Standortfaktoren herauskristallisiert werden können. Im Fall der Regionalflugplätze stellt sich somit die Frage nach der Wichtigkeit des Standortfaktors Regionalflugplatz im Verhältnis zu anderen Standortfaktoren, die sich im Leistungsbündel eines Standorts befinden und für die Neuansiedlungs- oder Umsiedlungsentscheidung von Bedeutung sind (Kinberg/ Sudit 1979).

Für eine Analyse der Standorteffekte eines Regionalflughafens ist es deshalb von besonderer Bedeutung, die Wirkungszusammenhänge dieses Flughafens für seine umgebende Standortregion zu kennen. In Abbildung 8 sind diese Wirkungszusammenhänge schematisch dargestellt. Es zeigt sich, dass es vor allem zwei grosse Wirkungsrichtungen geben kann, wie ein Regionalflughafen wirken kann. Es handelt sich dabei einerseits um den Bereich der Unternehmensentwicklung und -ansiedlung sowie andererseits um den Bereich der Tourismusförderung.

Abbildung 8: Wirkungszusammenhänge der Regionalflugplätze über intangible Effekte



Quelle: In Anlehnung an Klophaus (2006)

Darüber hinaus können potentiell noch weitere Effekte eintreten, die von einem Regionalflughafen auf die umgebende Standortregion ausgehen.

Dem (möglichen) regionalwirtschaftlichen Nutzen stehen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung immer die Umweltkosten (Lärm und Emissionen) entgegen. Während ein Regionalflughafen der regionalen Gesellschaft und Wirtschaft einen Nutzen stiften kann, schafft er auch Umweltkosten, die durch die Nutzenseite aufgefangen werden muss.

Vor dem Hintergrund der verschiedenen Wirkungszusammenhänge, die von einem Regionalflughafen auf die umgebende Standortregion ausgehen können, ist es möglich die intangiblen katalytischen Effekte zu identifizieren, die eine potentiell positive Wirkung auf einen Standort haben können. In der folgenden Tabelle 6 sind diese Standorteffekte im Überblick dargestellt. Im Rahmen der Fallstudien zu den einzelnen Regionalflughäfen wird im Folgenden versucht, Aussagen über die konkrete Ausprägung der verschiedenen Standorteffekte zu treffen. Dabei wird davon ausgegangen, dass die einzelnen Regionalflughäfen sehr unterschiedliche Funktionen für die jeweilige Region haben und sich damit auch die regionalen Effekte grundlegend unterscheiden können. Gleichwohl wird aufbauend auf den Ergebnissen der einzelnen Fallstudien ein systematischer Vergleich der jeweiligen Wirkungen vorgenommen um damit verallgemeinerbare Aussagen über die Standorteffekte von Regionalflughäfen zu erhalten.

Tabelle 6: Intangible katalytische Effekte

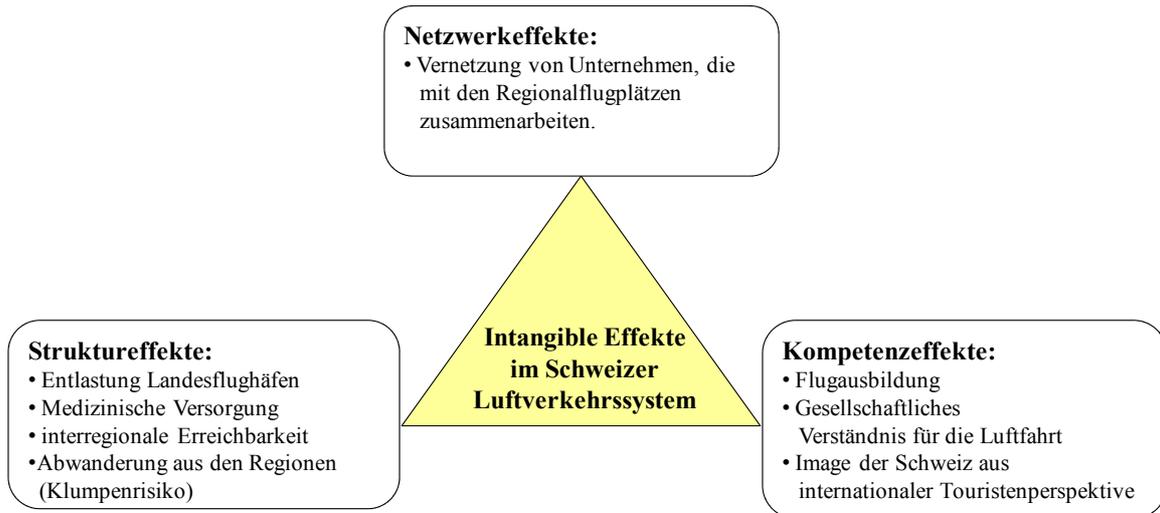
	Effekte	Beispiele
intangible katalytische Effekte	Netzwerkeffekte	<ul style="list-style-type: none"> • Horizontale und vertikale Vernetzung der Regionalflughäfen mit anderen Unternehmen • Industrieclusterbildung (Industrien siedeln sich in der Nähe eines Flughafens an) • Ermöglichen von Premium Events
	Kompetenzeffekte	<ul style="list-style-type: none"> • Kompetenzen zum Thema Luftfahrt und Industrien • Flugausbildung • Freizeit- und Begegnungswert (Flugsport, Vereine) • Ermöglichen von Premium Events • Gesellschaftliches Verständnis für die Aviatik
	Struktureffekte	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit der Region (international und regional) • Attraktivität der Region für die Ansiedlung von Unternehmen • Entlastungs- und Ausweichfunktion von Landesflughäfen auf Regionalflughäfen • Reisezeitersparnisse • 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

Quelle: in Anlehnung an Bieger/Frey (2001)

5. Analytischer Rahmen auf gesamtschweizerischer Ebene

Auf gesamtschweizerischer Ebene werden intangible ökonomische Effekte im Kontext des Schweizer Luftfahrtsystems ermittelt. Abbildung 9 zeigt die intangiblen Effekte, die sich in der Analyse der bisherigen Forschungsergebnisse innerhalb der Thematik herauskristallisiert haben und somit auch zur Beurteilung des gesamtschweizerischen Luftfahrtsystems herangezogen werden. Die Imageeffekte werden auf überregionaler Ebene nicht beurteilt, da solche durch die Eigenheiten der Regionalflugplätze nur regional und nicht national anfallen.

Abbildung 9: Mögliche intangible Effekte im Schweizer Luftfahrtsystem



Quelle: Eigene Darstellung

Die gesamtschweizerische Analyse richtet sich demnach an folgenden forschungsleitenden Fragestellungen aus:

1. Welche Netzwerkeffekte können im Rahmen eines Systems der Schweizer Regionalflugplätze identifiziert werden?
2. Welche Kompetenzeffekte gehen von den Schweizer Regionalflugplätzen aus?
3. Welche Struktureffekte gehen von den Schweizer Regionalflugplätzen aus?

Neben diesen im zweiten Teil des Berichts spezifisch zu beantwortenden Fragen, sind auch die aggregierten Resultate der quantitativen Erhebung zu beachten, welche ein Bild der Effekte der Regionalflugplätze für die jeweiligen Regionen ergeben. Zudem geben die aus den qualitativen Interviews mit den Flugplatzdirektoren und den flugplatznahen Unternehmen erhaltenen Funktionendiagramme einen Einblick, welche Funktionen die jeweiligen Regionalflugplätze aus der Eigenbetrachtung und aus der Fremdbetrachtung wahrnehmen. Die Untersuchung der drei Effekte soll deshalb zum Schluss der Betrachtung nochmals mit dieser funktionalen Betrachtung gespiegelt werden.

Im Folgenden werden die drei möglichen Effekte kurz umrissen und dargelegt, inwiefern sich solche bei Regionalflugplätzen manifestieren können. Die jeweiligen Effekte sind dabei nicht unabhängig voneinander zu betrachten. So können teilweise Kompetenzeffekte als Folge eines Struktureffekts auftreten.

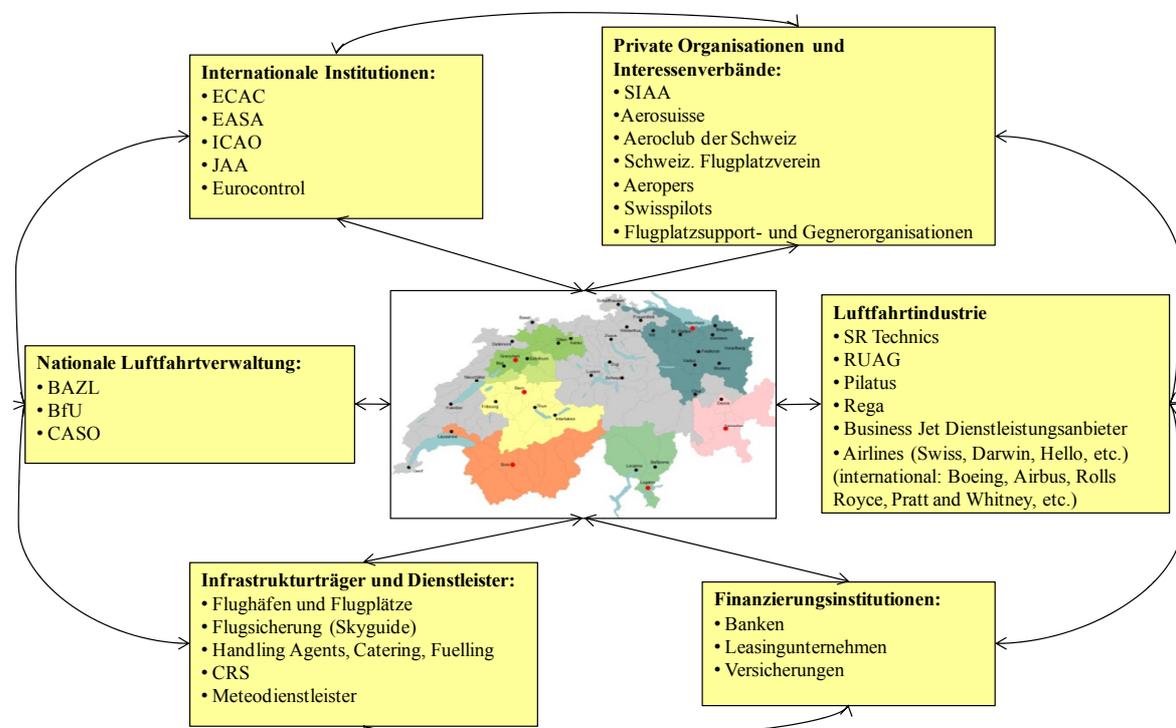
5.1 Netzwerkeffekte

Die Wissenschaft verwendet das Instrument der Systembildung um die Analyse der komplexen Realität von Wirtschaftszusammenhängen, Märkten oder Tätigkeitsfeldern von Unternehmen übersichtlicher zu gestalten und die beteiligten Wirtschaftssubjekte, ihre Funktionen und Verbindungen leichter erkennen und präziser feststellen zu können (Pompl 2007, Luhmann 1968). Im Luftverkehr werden im Zusam-

menhang mit dem System verschiedene Institutionen, Organisationen, Unternehmen und Konsumenten als die wichtigsten Systemkomponenten dargestellt (Pompl 2007). Aus systemtheoretischer und internationaler Perspektive stellen die Fluggesellschaften, Infrastruktur- und Dienstleistungsträger (z.B. Flugplätze), Hersteller und Wartungsbetriebe, private Organisationen und Interessenverbände, Finanzierungsinstitutionen, internationale und nationale Luftverkehrsinstitutionen und -verwaltung die zentralen Komponenten des Systems dar (Pompl 2007).

Systeme sind also Verbindungen oder Netzwerke einzelner Organisationen. Der Begriff "Netz" bzw. "Netzwerk" wird in unterschiedlichsten Bereichen verwendet: Unternehmensnetzwerke, Verteilernetzwerke, soziale Netzwerke, usw. Gemeinsam ist all diesen Netzwerken jedoch, dass sie Systeme mit Beziehungen zwischen einzelnen Elementen (z.B. Unternehmen) sind. Die Elemente stehen unter wechselseitiger Beeinflussung, welche auch indirekt, ohne direkte Beziehung, zwischen Elementen möglich ist (Döring 1999). Ein Netzwerk ist die Summe aus Elementen und Verbindungen und damit ein System (Casti 1995). Dieses System "Netzwerk" ist allerdings nicht auf die geographische Dimension beschränkt (Karlqvist 1995), vielmehr beinhaltet es viele Attribute mit multidimensionalen Beziehungen von denen die Konfiguration und Zusammenarbeit innerhalb des Systems abhängig ist. Abbildung 10 zeigt die zentralen Elemente im Schweizer Luftfahrtsystem.

Abbildung 10: Das System Luftverkehrswirtschaft Schweiz



Quelle: In Anlehnung an Pompl 2007

Die Bedeutung der Regionalflugplätze im gesamtschweizerischen Luftfahrtsystem kann über die Unternehmensnetzwerke dargestellt werden. So wird die Verankerung der Regionalflugplätze in der Region und in der Schweiz gezeigt. Ebenfalls spielen die Verbindungen zwischen verschiedenen Unternehmen und Organisationen (Kunden, Lieferanten, Kooperationspartner der Regionalflugplätze), welche in einer Netzwerkbeziehung zu einem oder mehreren Regionalflugplätzen stehen, eine wichtige Rolle. Damit kann die Bedeutung der Regionalflugplätze über deren Vernetzung durch verschiedene Netzwerkpartner in der Schweiz beurteilt werden.

In der vorliegenden Studie wurde konkret die Vernetzung der an dieser Studie beteiligten Regionalflugplätze untereinander, die Vernetzung mit den Landesflughäfen, die Vernetzung mit drei zentralen Betrieben (REGA, RUAG und Pilatus) und den verschiedenen Geschäftspartnern (Kunden, Lieferanten, Kooperationspartner) der Regionalflugplätze beurteilt und dargestellt. Verschiedene Perspektiven, welche durch qualitative und quantitative Forschung auf regionaler Ebene ermittelt werden, können auf nationale Ebene transferiert werden. Es wurden folgende Perspektiven in der Forschung berücksichtigt:

- Perspektive Regionalflugplätze: Der Fokus der Regionalflugplatzperspektive liegt auf der Funktion der Regionalflugplätze im Schweizerischen Luftfahrtsystem.
- Perspektive Landesflughäfen: Die Funktionen und Bedeutung der Regionalflugplätze auf übergreifender Ebene und die konkreten Verknüpfungen zwischen Regionalflugplätzen und Landesflughäfen über die verschiedenen Aufgaben und Flugoperators (BA, GA, Linie, Charter, LCC, etc.).
- Perspektive Air Operators (Airlines und Business Jet Operators): Der Fokus liegt auf dem Nutzen der Regionalflugplatzinfrastruktur aus operativer Sicht.
- Perspektive Skyguide: Die Herausforderung des Luftverkehrsmanagements auf verschiedenen Schweizer Flugplätzen.
- Perspektive Unternehmen auf oder am Regionalflugplatzgelände: Die Stärke der Abhängigkeit dieser Betriebe von den Regionalflugplätzen.
- Perspektive Unternehmen der Region, die den Regionalflugplatz bei der Ansiedlung als wichtigen Standortfaktor angegeben haben oder den Regionalflugplatz häufig nutzen.

5.2 Kompetenzeffekte

Neben den grösstenteils von quantitativen Grössen abhängigen Netzeffekten bestehen weiter Kompetenzeffekte, welche sich nicht direkt anhand tangibler Grössen erfassen lassen. Diese Art von Effekten sind qualitativer Natur, indem aufgrund einer Infrastruktur oder eines Unternehmens die Herausbildung einer Kompetenz (technische oder Dienstleistungskompetenz) gefördert wird (vgl. zu Kompetenzeffekten auch Strauf. / Behrendt, 2006 sowie Strauf, 2007). Kompetenzeffekte sind bei der Betrachtung von Regionalflugplätzen hauptsächlich in der Flugausbildung zu erwarten. Zusätzlich sind Kompetenzeffek-

te im technischen Bereich denkbar, indem sich eine luftfahrtaffine Industrie in Flughafennähe niederlässt.

5.3 Struktureffekte

Struktureffekte beziehen sich auf die Bereitstellung einer Infrastruktur, welche sich auf das Umfeld auswirkt und für dasselbe einen Nutzen generiert (vgl. zu Struktureffekten auch Strauf/Behrendt 2006 sowie Strauf 2007). Die Infrastruktur kann ebenfalls einen Einfluss auf die Angebotsfülle- und Qualität innerhalb eines Systems oder einer Region haben.

Die Regionalflugplätze ermöglichen eine Ausweichfunktion, welche für die am Kapazitätslimit operierenden Landesflughäfen möglicherweise ein auftretender Struktureffekt (insbesondere für die General Aviation) darstellt. Eine weitere denkbare Wirkung im Bereich der Strukturen ist bei der medizinischen Versorgung und der Rettung zu finden, für welche Regionalflugplätze Infrastrukturen zur Verfügung stellen. So tragen die Regionalflugplätze und Flugfelder/Heliports möglicherweise über die entsprechende Infrastruktur zu einer flächendeckenden medizinischen Versorgung bei. Ebenfalls zu den Struktureffekten ist ein potentieller Beitrag der Regionalflugplätze zur Erreichbarkeit der Region sowie die Bereitstellung von Infrastruktur für die Flugausbildung zu zählen.

IV. Methodik und Datengrundlage

Im Rahmen der Untersuchung der Regionalflugplätze kann grundlegend eine regionale und eine gesamtschweizerische Perspektive unterschieden werden. Im Rahmen der regionalen Perspektive erfolgt eine Betrachtung der Effekte der Flugplätze für die Region, in welcher diese beheimatet sind. Im Rahmen der gesamtschweizerischen Betrachtung stehen die Effekte auf nationaler Ebene im Vordergrund.

Die Untersuchungsmethodik folgte dieser Logik, indem im Rahmen eines Kick-off Workshops mit den beteiligten Flughäfen und weiteren Projektpartnern die grundlegenden Funktionen und Charakteristika auf gesamtschweizerischer Ebene sowie für die einzelnen Flugplätze erarbeitet und kritisch diskutiert wurden. Der Workshop diente wiederum als Grundlage zur Konzeption des qualitativen Untersuchungsrasters für die einzelnen Regionalflugplätze. In weiteren qualitativen Interviews wurden die Flughäfen tiefer analysiert und eine Basis für die quantitative Erhebung in den einzelnen Regionen gelegt. Die quantitative Erhebung dient der Identifikation von Effekten der Regionalflugplätze auf die Standortqualität. Die regionalen Analysen bilden gleichzeitig die Basis, auf welcher die Analyse des gesamtschweizerischen Systems aufbaut. Einerseits sollen die qualitativen Interviews Hinweise auf Funktionen liefern, welche die Regionalflugplätze innerhalb des Gesamtsystems wahrnehmen. Zudem soll die aggregierte Betrachtung der regionalen Effekte zeigen, welche Effekte den Flughäfen durch die verschiedenen Unternehmen zugesprochen werden. Das zusammengefasste Vorgehen stellt sich wie folgt dar:

1. Literaturrecherche
2. Workshop mit den Regionalflugplatzdirektoren, Vertretern des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, einem Vertreter des Kantons St. Gallen und einem Vertreter der Liechtensteinischen Regierung über die Funktionen der Regionalflugplätze.
3. Qualitative Tiefeninterviews mit den Regionalflugplatzdirektoren.
4. Qualitative Tiefeninterviews mit am Flugplatz angesiedelten Unternehmen.
5. Befragung der Unternehmen und Hotels im Einzugsgebiet.
6. Workshop mit den Regionalflugplatzdirektoren, Vertretern des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und einem Vertreter des Kantons St. Gallen und Diskussion der Forschungsergebnisse
7. Qualitative Interviews mit zentralen Unternehmen der Schweizer Luftfahrtindustrie (Akteure im Aviatiksystem Schweiz).

Im Folgenden wird die Vorgehensmethodik detaillierter erläutert. Die Trennung der beiden Untersuchungsschritte dient lediglich der Verständlichkeit des Vorgehens. Wie erwähnt bauen die Analysen aufeinander auf und sollen schlussendlich in ihrer Gesamtheit zu einer Beurteilung der einzelnen Regionalflugplätze sowie einer Skizzierung der Wirkung innerhalb der gesamten Schweizer Luftfahrt führen.

1. Erhebung auf regionaler Ebene

Die Untersuchung der Effekte einzelner Flughäfen erfolgte auf der Stufe der einzelnen Regionen anhand des durch den Workshop und dem in der Literaturanalyse (vgl. Literaturtabelle S. 23ff) erarbeiteten Untersuchungsrahmens. Die Literaturrecherche beinhaltet frühere Studien und Texte welche sich auf die Analyse von wirtschaftlichen Effekten beziehen. Auf der Basis der Literaturanalyse wurden Interviews mit den Flugplatzdirektoren, je einem Geschäftsleitungsmitglied von in unmittelbarer Nähe oder auf dem Flugplatzgelände angesiedelter Unternehmen, sowie den Präsidenten der ansässigen Flugsportvereine- und Regionalverbänden des Aeroclubs der Schweiz vorgenommen. Mit folgenden Unternehmen wurden Tiefeninterviews durchgeführt:

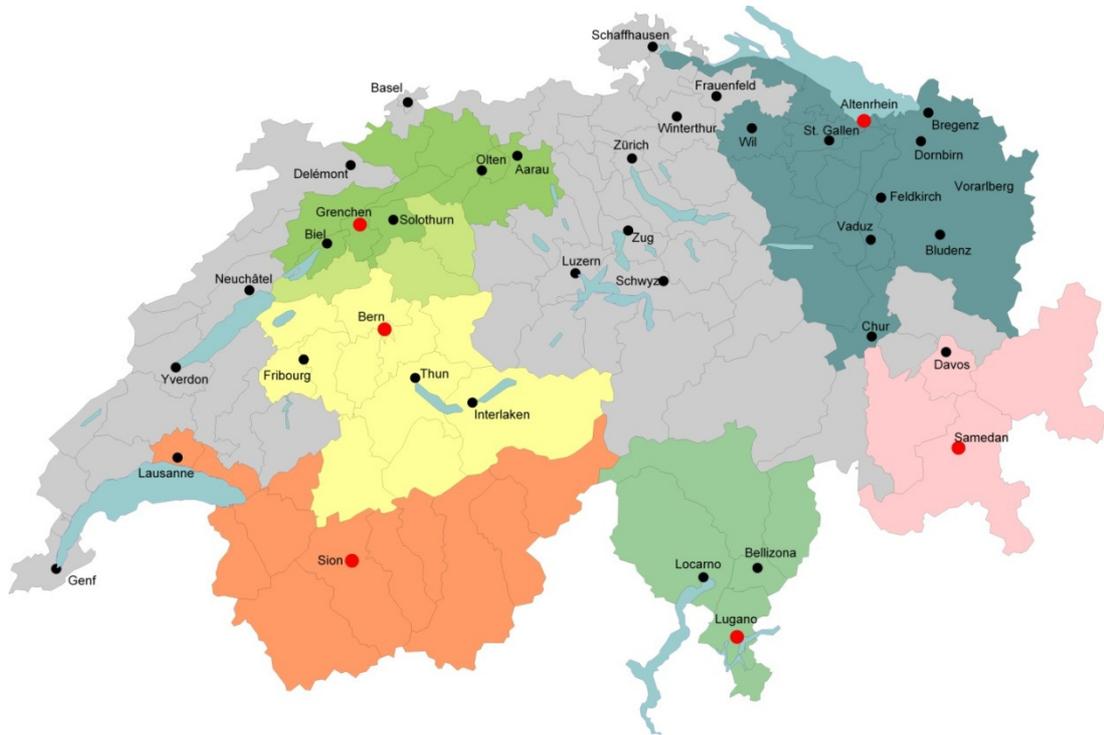
- Altenrhein Aviation, Altenrhein
- Stadler Rail, Altenrhein
- Heliswiss, Bern
- Rega, Samedan
- Heli Bernina, Samedan
- Air Grischa-Engiadina, Samedan
- Air Engiadina, Samedan
- Darwin Air, Lugano
- Swiss, Lugano
- Swatch Group, Grenchen
- Megaplex, Grenchen
- Flugschule Solothurn, Grenchen
- Taxiflugunternehmen, Pilot, Grenchen
- Helitransportunternehmen, Grenchen

Das Vorgehen entspricht einer vergleichenden Mehrfallstudie, mit dem Ziel einer Charakterisierung der einzelnen Flugplätze und einer Priorisierung der Funktionen derselben. Zu diesem Zweck wurden an jedem Regionalflugplatz die erwähnten qualitativen Interviews mit dem Flughafendirektor, ansässigen Unternehmen sowie den Vereinen durchgeführt. Parallel zur empirischen Arbeit wurden die Basisdaten der Flughäfen bezüglich deren regionaler Profile, den regulatorischen Voraussetzungen und den wichtigsten Verkehrszahlen erhoben. Diese Daten dienten dazu, das Umfeld der jeweiligen Regionalflugplätze darzustellen und regionale Profile zu erarbeiten.

Die regionalen Profile liefern einen Überblick über die geografische Lage, die Bevölkerung, den Arbeitsmarkt und die Wirtschaftsregion sowie das touristische Umfeld der einzelnen Regionalflughäfen. Zur Beschreibung der Einzugsgebiete der sechs Regionalflughäfen der Schweiz wurde die Ebene der MS Regionen der Schweiz verwendet, sowie zusätzlich das österreichische Bundesland Vorarlberg und

das Fürstentum Liechtenstein. Die Einzugsgebiete zeigen Gebiete mit maximal 60 Minuten Anreisezeit. Auf der untenstehenden Karte (vgl. Abbildung 11) sind die sechs Einzugsgebiete sowie einige Ortschaften eingezeichnet. Zwischen Grenchen und Bern wurden drei MS Regionen hellgrün eingefärbt. Diese drei Regionen können sowohl zum Einzugsgebiet von Grenchen gezählt werden als auch zu Bern.

Abbildung 11: Einzugsgebiete der Regionalflugplätze und Ortschaften



Die gesammelten Informationen der qualitativen Interviews dienen in einem weiteren Schritt einer Einteilung der Regionalflughäfen bezüglich deren wichtigsten Funktionen. Des Weiteren dienen die qualitativen Interviews mit den Flugplatzdirektoren der Erhebung des Eigenbildes der jeweiligen Flugplätze. Die Interviews mit den ansässigen Unternehmen und den Vereinen bilden die Basis für eine erste Validierung dieses Eigenbildes anhand eines qualitativen Fremdbildes. Ebenfalls werden die Informationen und Ergebnisse der qualitativen Interviews für die Erarbeitung der quantitativen Befragung genutzt. Die Zuteilung der Funktionen dient der Entscheidung, welche Unternehmen (touristisch, nicht touristisch) innerhalb der sechs verschiedenen Regionen zu befragen sind.

Die quantitative Erhebung basiert einerseits auf dem durch die Literaturanalyse erarbeiteten Untersuchungsraaster zur Erhebung der intangiblen Effekte. Des Weiteren wurde das im Rahmen der qualitativen Interviews erhobene Fremdbild dahingehend validiert, als dass die Nutzung der einzelnen Funktionen erhoben wurde.

Auf der Basis der Resultate der qualitativen Interviews wurden die Fragebögen für die Befragung von Unternehmen und Hotels in den jeweiligen Regionen erstellt. Die Befragungen wurden im Januar und Februar 2009 durchgeführt. So konnten in den Einzugsgebieten der Regionalflugplätze verschiedene Stichproben erhoben werden, die zwar nicht genügend gross sind um statistisch repräsentativ zu sein, aber trotzdem wichtige Hinweise über die Bedeutung der Regionalflugplätze in den Regionen geben. Detaillierte Angaben zur Stichprobe und der Datenstruktur finden sich in Kap. II 3.

2. Gesamtschweizerische Perspektive

Zur Beschreibung der intangiblen Effekte innerhalb einer gesamtschweizerischen Perspektive wurde in einem ersten Schritt ebenfalls auf die Literaturanalyse zurückgegriffen, welche zum in Abschnitt IV-1, dargelegten Untersuchungsraaster führte. Die Zusammenhänge und Effekte der Regionalflugplätze werden im Folgenden deshalb anhand der resultierenden Netzwerk, Struktur, Kompetenz- und Imageeffekten beurteilt.

Zur Identifikation und Beurteilung der Effekte wurden zusätzliche Tiefeninterviews mit Experten aus der Luftfahrtindustrie geführt. Tiefeninterviews stellen eine wertvolle Methodik zur Generierung qualitativer Daten und Einblicke in eine Problemstellung dar (Carsen/Gilmore/Perry/Gronhaug 2001). Die Methodik eignet sich insbesondere bei Fragestellungen, welche noch verhältnismässig wenig durchdrungen sind. Des Weiteren wurde die gesamtschweizerische Perspektive und die Rolle der Regionalflugplätze im Rahmen der Workshops auf einer qualitativen Ebene thematisiert und diskutiert. Auf Basis der Workshops und der Tiefeninterviews wurden die Abhängigkeiten der Schweizer Luftverkehrsinfrastruktur diskutiert um zu verstehen, ob Verbindungen zwischen einzelnen Infrastrukturen (Flughäfen) bestehen und welche Funktionen die einzelnen Regionalflugplätze einnehmen. Bei den ausgewählten Experten wurde darauf geachtet, dass Vertreter verschiedener Bereich der Luftfahrtindustrie berücksichtigt sind. Es wurden Gespräche mit Vertretern aus verschiedenen Perspektiven geführt (vgl Interviewleitfäden in Anhang):

- Perspektive Regionalflugplätze: Es wurden Tiefeninterviews mit den Regionalflugplatzdirektoren der an dieser Studie beteiligten Regionalflugplätze durchgeführt und die Funktion aus ihrer Sicht im Schweizerischen Luftfahrtsystem diskutiert.
- Perspektive Landesflughäfen: Es wurden Expertengespräche mit Vertretern der drei Schweizer Landesflughäfen über die Funktionen und Bedeutung der Regionalflugplätze auf übergreifender Ebene diskutiert.
- Perspektive Air Operators (Airlines und Business Jet Operators): Die verschiedenen Schweizer Airlines, Air Taxi und Business Jet Operator wurden über die Schweizer Luftverkehrsinfrastruktur auf nationaler Ebenen befragt. Der Fokus lag auf dem Nutzen der Regionalflugplatzinfrastruktur.

- Perspektive Skyguide: Ein Expertengespräch mit einem Vertreter von Skyguide gab Auskunft über die Herausforderung des Luftverkehrsmanagements auf verschiedenen Schweizer Flugplätzen.
- Perspektive Unternehmen auf oder am Regionalflugplatzgelände: Durch Tiefeninterviews konnte die Stärke der Abhängigkeit dieser Betriebe von den Regionalflugplätzen ermittelt werden.
- Perspektive Unternehmen der Region, die den Regionalflugplatz regelmässig brauchen und ihn als wichtigen Standortfaktor beurteilen. Es wurden Gespräche mit Geschäftsleitungsmitgliedern wichtiger Betriebe in den Regionen der Regionalflugplätze geführt.

Die Erhebung der einzelnen Perspektiven erfolgte anhand der Befragung verschiedener Akteure der jeweils einzunehmenden Perspektive. Im Folgenden sind die befragten Akteure der einzelnen Perspektiven aufgeführt, mit welchen qualitative Tiefeninterviews durchgeführt wurden. Die Unternehmen im näheren Umfeld der einzelnen Regionalflugplätze sind nicht mehr aufgeführt, für eine Übersicht zu dieser Perspektive wird auf die Beschreibung der regionalen Analyse (Kap. V) verwiesen.

Regionalflugplatzdirektoren:

- Business Airport St. Gallen-Altenthein: Armin Unternährer (CEO)
- Engadin Airport: Corado Manzoni (COO)
- Lugano Airport: Patrick Montalbetti (CEO)
- Aeroport Sion: Bernard Karrer (CEO)
- Grenchen Airport: Andreas Wegier (CEO)
- Flughafen Bern-Belp: Charles Riesen (CEO)

Nationale Flughäfen:

- Flughafen Zürich: Thomas Kern (CEO), Felix Keller (Verfahrenskoordinator)
- Flughafen Basel

Schweizer Fluggesellschaften und Operators:

- Swiss:
- Darwin Air: Maurizio Merlo (Accountable Manager)
- Hello Airlines: Herr Ringolf (Ground Operations Manager & Operations Coordinator)
- ExecuJet Cedric Gitschenke (COO)
- Swiss Jet: Renata Laitenberger (Head Business Development & Marketing)
- Malaysia Airlines: Matthias Albrecht (Sales Manager Switzerland)
- Board of Airline Representatives: Matthias Albrecht (Officer-at-large)

Wichtige Unternehmen und Organisationen für die der Regionalflughafen in der Nähe von Bedeutung ist:

- Tourismusverband Engadin: Franziska Rohner (Junior Public Relations)
- St. Moritz Polo AG, St. Moritz: Gabriela Egli (Assistentin der Geschäftsleitung)
- Ski WM St. Moritz: Angela Nussbaum Rennorganisation
- Synthes, Grenchen: Markus Hostettler (Human Resources)
- GM intico solar corporation AG Switzerland, Widnau: Detlev Koch (CEO)
- Fun Trade AG, Rorschacherberg: Claus-Jürgen Maier (CEO)
- Bauhaus Gruppe, Bern: Heinz Baus (Inhaber der Bauhaus Gruppe)
- Skyguide, Dübendorf: Heinz Wipf (Projektleiter Skyguide)

Auf der Basis der Tiefeninterviews wurden Zusammenhänge auf überregionaler Ebene ermittelt. Ziel war die Darstellung der Geschäftspartnernetzwerke der einzelnen Regionalflugplätze. Über die Darstellung der Netzwerke erfolgt eine Beurteilung, inwiefern die Geschäftspartner der einzelnen Regionalflugplätze in einem System Schweiz vernetzt sind. Im Rahmen der Tiefeninterviews mit den einzelnen Akteuren wurden deshalb jeweils die vier wichtigsten Kunden, Lieferanten und Geschäftspartner erfragt. Die Nennung erlaubt es, die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Akteuren anhand einer Netzwerkanalyse darzustellen. Die durchgeführte Netzwerkanalyse soll weiter aufzeigen, welchen Einfluss das Wegfallen eines Geschäftspartners oder Regionalflugplatzes für das gesamte Aviatiksystem der Schweiz hat. Die Netzwerkzusammenhänge und damit die Bedeutung einzelner Netzwerkpartner im System wurden mittels dem Freeman's Degree Centrality berechnet. Dafür wurde die Netzwerksoftware UCINET verwendet. Der Grad der Zentralität (Freeman's Degree of Centrality) ist ein Mass der Stärke und Macht eines individuellen Akteurs in einem Netzwerk. Er wird durch die Anzahl von direkten Verbindungen mit anderen Akteuren gemessen. Je mehr Verbindungen ein Akteur hat, desto zentraler und umso wichtiger ist er im Netzwerk.

Neben der Beurteilung der Netzwerkeffekte sowie der Struktur- und Kompetenzeffekte aufgrund der qualitativen Interviews dienen auch die Daten aus der quantitativen Befragung der Identifikation von Effekten der Regionalflugplätze auf das gesamtschweizerische Luftfahrtsystem. Zusätzlich gibt das im Rahmen der regionalen Analyse erhobene Eigen- und Fremdbild bezüglich der Funktionen der einzelnen Regionalflugplätze Hinweise darauf, welche Funktionen die einzelnen Akteure im Rahmen eines Luftfahrtsystems Schweiz aktuell wahrnehmen.

3. Daten

Die Selektion der Stichproben bezog sich auf die Grösse der Unternehmen. Die Unternehmensgrösse wurde auf der Basis der Anzahl Mitarbeiter selektiert. Diese Kenngrösse wurde nach verschiedenen

Gesprächen mit Handelskammern und Wirtschaftsvereinigungen gewählt. Generell wurden alle Unternehmen in den jeweiligen Einzugsgebieten mit mehr als 50 Mitarbeitern für die Befragung selektiert. In Liechtenstein wurde eine selektierte Liste von 11 Großunternehmen durch die Liechtensteinische Handelskammer empfohlen und verwendet.

Die Selektion der Hotels wurde auf der Basis der Sterne Kategorie vorgenommen. Es wurden alle drei - fünf Sterne Hotels in den jeweiligen Einzugsgebieten der Regionalflugplätze berücksichtigt.

Gesamthaft sollte ein Rücklauf von 500 Fragebögen erreicht werden. Diese Zahl wurde auf der Basis der Populationen und des Forschungsfokus in den Regionen festgelegt. Folgende Zielgrößen der verwendbaren Fragebögen wurden auf der Basis des regionalen Forschungsfokus angestrebt:

- Altenrhein: 150 Unternehmen, 5 Hotels (Fokus Industrie)
- Bern: 100 Unternehmen, 60 Hotels (Fokus Tourismus und Industrie)
- Grenchen: 50 Unternehmen, 0 Hotels (Fokus Industrie)
- Lugano: 50 Unternehmen, 5 Hotels (Fokus Industrie)
- Sion: 10 Unternehmen, 30 Hotels (Fokus Hotellerie)
- Samedan: 10 Unternehmen, 30 Hotels (Fokus Hotellerie)

Die folgenden Tabellen zeigen den effektiven Rücklauf aus den Unternehmens- und Hotelbefragungen. Gesamthaft betrachtet wurde ein Rücklauf von 629 ausgefüllten Fragebögen erreicht. Dieser übertrifft die angestrebten 500. Die Tabellen zeigen, dass die Stichprobenzielvorgabe der Unternehmensbefragung für Altenrhein, Bern, Sion und Samedan erfüllt wurde. In Grenchen und Lugano konnten die Vorgaben auch nach mehrmaligem Nachfassen nicht ganz erreicht werden. Bei der Hotelbefragung konnten die Vorgaben bei Altenrhein, Bern, Samedan und Grenchen erfüllt werden. Trotz mehrmaligem Nachfassen konnte die Vorgabe für Lugano und Sion nicht erreicht werden.

Tabelle 7: Stichprobe und Rücklauf Unternehmen

Stichprobe Unternehmen	Altenrhein	Bern	Grenchen	Lugano	Samedan	Sion	Total
versandte Fragebögen	630	1188	160	177	248	40	2443
Stichprobengrösse	188	209	29	41	14	19	500
Rücklaufquote %	29.84	17.59	18.13	23.16	5.65	47.50	20.47

Tabelle 8: Stichprobe und Rücklauf Hotellerie

Stichprobe Hotellerie	Altenrhein	Bern	Grenchen	Lugano	Samedan	Sion	Total
versandte Fragebögen	21	277	14	35	79	291	717
Stichprobengrösse	5	68	1	2	31	22	129
Rücklaufquote %	23.81	24.55	7.14	5.71	39.24	7.56	17.99

Tabelle 9: Stichprobenvergleich nach Region

	Unternehmen		Hotels		Total	
	Häufigkeit	%	Häufigkeit	%	Häufigkeit	%
Altenrhein	188	38%	5	4%	193	31%
Bern	209	42%	68	53%	277	44%
Engadin	14	3%	31	24%	45	7%
Grenchen	29	6%	1	1%	30	5%
Lugano	41	8%	2	2%	43	7%
Sion	19	4%	22	17%	41	7%
TOTAL	500	1	129	1	629	1

V. Regionale Analyse

Die folgenden Ausführungen fassen die wichtigsten Ergebnisse der einzelnen Regionalanalysen und deren Schlussfolgerungen zusammen. Die detaillierten Analysen zu jedem der untersuchten Regionalflugplätze befinden sich im Anhang (vgl. Anhang). In die Analysen wurden regionale und flugplatzspezifische Daten sowie die Einschätzungen aus den qualitativen und quantitativen Befragungen einbezogen. Es wurde somit sowohl eine Eigen- als auch eine Fremdbetrachtung integriert. Die Struktur der einzelnen Berichte orientiert sich einheitlich am folgenden Aufbau:

1. Regionales Profil: Beschreibung des regionalen Hintergrunds (Lage, Bevölkerung, Arbeitsmarkt, Wirtschaftsstruktur, Tourismus, Besonderheiten)
2. Flughafen Profil: Beschreibung der derzeitigen Situation und der zukünftigen Entwicklung in Bezug auf Flughafenangebot und -nachfrage
3. Regulatorischer Hintergrund: Schilderung der rechtlichen Ausgangslage
4. Methodisches Vorgehen: Erläuterung des methodischen Vorgehens
5. Fragestellungen: Darstellung der zentralen Forschungsfragen
6. Resultate der qualitativen Erhebung: Präsentation der relevanten Aussagen aus den Tiefeninterviews mit den Flughafendirektoren und den angesiedelten Unternehmen
7. Resultate der quantitativen Erhebung: Illustration der statistischen Auswertungen der quantitativen Befragung
8. Beantwortung der Forschungsfragen: Basierend auf den Ergebnissen folgt die Beantwortung der Forschungsfragen (Einbezug der Ergebnisse der Netzwerkanalyse)
9. Argumentation: Abschliessend werden Schlussfolgerungen gezogen und Argumente entworfen.

1. Wichtigste Erkenntnisse und Schlussfolgerungen pro Regionalflugplatz

Wie bereits erwähnt, zeigt das vorliegende Kapitel eine Zusammenfassung der einzelnen Regionalanalysen. Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammengefassten Resultate für die analysierten Regionalflugplätze.

Flugplatz St. Gallen-Altenrhein
<ul style="list-style-type: none"> • Der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein ist ein grenznaher Business-Airport im Vierländereck (Deutschland, Österreich, Schweiz und Liechtenstein). Die Region um den Flugplatz Altenrhein (St. Gallen inkl. Rheintal, Thurgau, Appenzell AI & AR, Graubünden, Liechtenstein und Vorarlberg) ist stark industrialisiert. Deshalb erfüllt der Flughafen vor allem für internationale Unternehmen eine Funktion. Hauptsächlich die Vorarlberger Unternehmen nutzen den Flugplatz regelmässig. Für die Hotellerie spielt der Flugplatz eine untergeordnete Bedeutung, da nur wenige Gäste über den Flugplatz Altenrhein anreisen. • Die Anzahl Flugbewegungen hat sich zwischen 2003 und 2008 stabilisiert. Der Einfluss einzelner Berei-

che auf die Anzahl Flugbewegungen ist dabei unterschiedlich: Die Business Aviation hat an Bedeutung zugenommen. Der Linienverkehr und die General Aviation haben dagegen an Bedeutung verloren. Diese Entwicklung geht mit der strategischen Entwicklung des Flugplatzes einher und spiegelt die weltweite Entwicklung der Flugbewegungen im Bereich Business Aviation wider.

- Der Flugplatz erfüllt insbesondere zwei Funktionen: Linienverkehr (Anbindung über Wien in die Welt) und Business Aviation. Darüber hinaus wird er von der Freizeitfliegerei beansprucht. Zudem bestehen verschiedenen Flugschulen, welche einen Beitrag in der aviatischen Ausbildung leisten.
- Nach Einschätzung der (quantitativ) befragten Unternehmen haben folgende Funktionen des Flugplatzes die grösste Wichtigkeit: Erreichbarkeit der Region, Standortfaktor Region und Verkehrsanbindung internationales Netz. Diese drei Faktoren stehen in einer Abhängigkeit zu einander. Die Erreichbarkeit der Region wird als Standortfaktor der Region beurteilt und die Verkehrsanbindung ans internationale Netz ist wiederum ein Standortfaktor, der unter anderen über den Flugplatz sicher gestellt werden kann. Die regionalwirtschaftliche Bedeutung wird (statistisch signifikant) von den österreichischen und schweizerischen Unternehmen unterschiedlich beurteilt. Die Wichtigkeit des Flugplatzes wird von den österreichischen Unternehmen als höher eingeschätzt. Insbesondere die Erreichbarkeit der Kunden, die Erreichbarkeit der Region sowie die Verkehrsanbindung an das internationale Netz sind für die Vorarlberger Unternehmen wichtiger.
- Die negative Ausprägung der Funktionen "Standortfaktor eigenes Unternehmen" steht der positiven Ausprägung der Funktion "Standortfaktor Region" gegenüber. Der Standortfaktor Flugplatz kann nur bei einem Investitionsentscheid ein Rolle spielen. Bei bestehenden Unternehmen, die bereits investiert haben dürfte er keinen starken Einfluss mehr ausüben. (vgl. Gesamtdokument, Kapitel III, Abschnitt 5.2)
- 47.8% der befragten Unternehmen haben Filialen und Niederlassungen im Ausland. 47.2% der Unternehmen planen eine Expansion in den kommenden zwei Jahren (11.7% davon an einem anderen Standort im Ausland). Die österreichischen Unternehmen sind internationaler orientiert (Filialen & Niederlassungen im Ausland bei 70% der österreichischen Unternehmen). Auch zukünftig wollen diese internationaler agieren (21.1% planen eine Expansion im Ausland in den kommenden zwei Jahren), was auch ihre positivere Beurteilung des Flugplatzes als internationaler Anbindungsort unterstützt.
- Österreichische Unternehmen nutzen das Angebot des Flugplatzes häufiger (Linienflüge: 92.7%). Nur 7.3% der österreichischen Unternehmen nutzen den Flughafen gar nicht. So bewerten die österreichischen Unternehmen die Wichtigkeit des Flugplatzes höher als die schweizer Unternehmen, welche den Flugplatz nur selten nutzen.
- Weitere Unterschiede lassen sich bei Unternehmen mit Expansionszielen im Ausland finden. Der Flugplatz hat hier eine signifikant höhere Bedeutung für die Erreichbarkeit der Kunden (Mittelwert: 0.8095) und als Standortfaktor des eigenen Unternehmens (Mittelwert: 0.2857).
- Die befragten Unternehmen sind generell mit der Standortqualität zufrieden. Österreichische Unternehmen bewerten die Standortqualität signifikant besser. Die Erreichbarkeit durch den Luftverkehr ist für die österreichischen Unternehmen sehr wichtig. Sie ist zudem signifikant wichtiger im Vergleich mit Schweizer Unternehmen. So schätzen die österreichischen Unternehmen eine potenzielle Entschädigung bei der Schliessung des Flugplatzes mehr als viermal so hoch ein wie Schweizer Unternehmen.
- Insbesondere der Ausbau der Linienflüge in europäische Zentren wird von den meisten befragten Unternehmen gewünscht. Der Grossteil der ab Altenrhein abfliegenden Passagiere fliegt mit der Linienverbindung nach Wien, ein kleinerer aber wachsender Anteil nutzt den Flugplatz mit der Business Aviation.
- Struktureffekte: Einerseits bietet der Flugplatz Arbeitsplätze (durch Airport Altenrhein AG und durch die ansässigen Unternehmen) an, die indirekt und induziert vor allem in der Ostschweizer Region St. Gallen anfallen. Andererseits kann der Flugplatz die Wettbewerbsfähigkeit beeinflussen und als Faktor bei Ansiedlungsentscheiden wirken. Vor allem die Vorarlberger Unternehmen nutzen den Flugplatz regelmässig und beurteilen ihn als Faktor für einen Investitionsentscheid im Vorarlberger Rheintal.
- Imageeffekte: Die Imageeffekte des Flugplatzes werden durch die Unternehmen und Hotellerie unterschiedlich beurteilt. Während die Unternehmen die Imagewirkung des Flugplatzes für die Region als positiv beurteilen, hat dieser gemäss der Meinung der Hoteliers einen leicht negativen Einfluss auf das Image.
- Kompetenzeffekte: Durch die Ansiedlung neuer Unternehmen und die Möglichkeit der Zusatzausbildung in der Region werden Kompetenzeffekte ausgelöst. Es werden durch den Flugplatz Ausbildungsmöglich-

keiten in der Luftfahrtbranche (Flugschulung, Wartung, Luftraumkontrolle, Flughafenoperation, etc.) geschaffen. Zusätzlich werden Ausbildungsmöglichkeiten in Betrieben, die flughafenaffin sind angeboten. Daraus entstehen Kompetenzeffekte in der Region.

Flugplatz Bern-Belp

- Bern ist der Bundesflughafen mit multifunktionaler Positionierung. Die Flughafenfunktionen fokussieren sich auf den Linien- & Charterverkehr, die allgemeine Luftfahrt (BA und GA) sowie Flüge des Bundes.
- Die Anzahl Flugbewegungen hat zwischen 2003 und 2007 um rund 15% abgenommen (von 60'549 im Jahr 2003 auf 51'217 im Jahr 2007). Verantwortlich für diese Entwicklung sind vor allem die Rückgänge im Bereich des Linienverkehrs, der Freizeit und der Flugausbildung. Die Bedeutung der Business Aviation und des Charterverkehrs hat in diesem Zeitraum dagegen zugenommen.
- Folgende Funktionen des Flugplatzes haben nach Einschätzung der befragten Unternehmen die grösste Wichtigkeit: Standortfaktor Region, Tourismus und Verkehrsanbindung internationales Netz. Unwichtig werden dagegen die "Erreichbarkeit Kunden", "Standortfaktor eigenes Unternehmen" und "Argument für qualifizierte Mitarbeiter" eingeschätzt.
- Die Ergebnisse zeigen, dass der Flughafen ein Entscheidungsfaktor bei der Ansiedlung neuer Unternehmen sein kann. Die Annahme ist, dass bei Ansiedlungsentscheiden oft subjektiv die ganze Region beurteilt wird und dann der Flugplatz einen Einfluss haben kann. Für Unternehmen, die bereits in der Region niedergelassen sind, spielt der Flugplatz eine beschränkere Rolle, da in diesen Fällen der Investitionsentscheid bereits gefallen ist(vgl. dazu insbesondere Kapitel II, Abschnitt 5).
- Für Unternehmen mit Expansionszielen im In- und Ausland hat der Flughafen eine signifikant (aufgrund eines T-Tests) höhere Bedeutung für die Erreichbarkeit der Kunden als für Unternehmen ohne Expansionsziele.
- Weitere signifikante Differenzen sind bei Unternehmen mit geografisch unterschiedlichen Absatzmärkten erkennbar. Unternehmen, deren Hauptabsatzmarkt innerhalb der Region D/A/CH liegt, schätzen die Wichtigkeit folgender Faktoren signifikant höher ein als Unternehmen, deren Märkte ausserhalb dieser Region liegen: Erhalt Arbeitsplätze Region, Unternehmensansiedlungsfaktor, Tourismus, Verkehrsanbindung internationales Netz und Imagefaktor.
- Die befragten Hoteliers schätzen die Wichtigkeit des Flughafens prinzipiell höher ein als die befragten Unternehmen. Die drei höchsten Mittelwerte erzielen Erreichbarkeit der Region, Tourismus (allgemein) und Marketingargument. Die internationalen Tourismusdestination im Berner Oberland profitieren von der Charter und Business Aviation Infrastruktur des Flugplatzes Bern. Es bleibt offen, welche Funktion der Flugplatz Saanen in Bezug auf die touristische Business Aviation inne hat.
- Während die Unternehmen mit der Luftverkehrssituation zufrieden sind (durchschnittliche mittlere Zufriedenheit), schätzen die Hoteliers die negativ ein. Vor allem in folgenden Punkten sehen die Unternehmen und die Hoteliers ein hohes Verbesserungspotenzial: Mehr Linienflüge sowie intensivere Kooperationen mit dem Tourismus, den regionalen Unternehmen und der Wirtschaftsförderung. Darüber hinaus sehen die Hoteliers Verbesserungsmöglichkeiten in Bezug auf Charterflüge.
- Struktureffekte: Es bestehen Struktureffekte, die durch den Flughafen ausgelöst werden und die einen Einfluss auf die Standortqualität durch beispielsweise eine touristische Anbindung (Charter, Linie, BA) haben. Der Struktureffekt gilt insbesondere auch für technisch anspruchsvolle Arbeitsplätze und international tätige Unternehmen. Er wird durch die am Flughafen angesiedelten Unternehmen und die Geschäftsleitung des Flughafens als wichtiges Element der vorhandenen Infrastruktur gesehen. Einerseits bietet der Flugplatz Arbeitsplätze (durch Alpar AG und durch die ansässigen Unternehmen) an, die indirekt und induziert vor allem in der Region Bern - Berner Oberland anfallen. Andererseits kann der Flugplatz die Wettbewerbsfähigkeit beeinflussen und als standortentscheidender Faktor für Unternehmensansiedlungen von internationalen Unternehmen dienen.
- Imageeffekte: Die Imageeffekte des Flugplatzes auf die Region werden durch die Unternehmen und Hoteliers als auch den Flughafendirektor positiv beurteilt. Die positive Abstimmung zur Pistenverlängerung gibt einen Hinweis darauf, dass der Flugplatz auch bei der Bevölkerung auf Unterstützung stösst.
- Kompetenzeffekt: Die Anziehungskraft für grosse Unternehmen wird durch den Flughafen erhöht. Durch

die Ansiedlung neuer Unternehmen und die Möglichkeit der Zusatzausbildung in der Region werden Kompetenzeffekte ausgelöst. Es werden durch den Flugplatz Ausbildungsmöglichkeiten in der Luftfahrtbranche (Flugschulung, Wartung, Luftraumkontrolle, Flughafenoperation, etc.) geschaffen. Zusätzlich werden Ausbildungsmöglichkeiten in Betrieben, die Flughafenaffin sind angeboten. Daraus entstehen Kompetenzeffekte in der Region.

Flugplatz Lugano

- Der Flughafen Lugano ist ein Zubringerflughafen zum internationalen Luftverkehr und für die Business Aviation der Region.
- Die Anzahl transportierter Passagiere hat sich zwischen 2003 und 2007 positiv entwickelt (lediglich im Jahr 2004 kam es zu einem Rückgang der Passagierzahl). Die verschiedenen Bereiche des Flugverkehrs haben sich im Zeitraum von 2003 und 2007 unterschiedlich entwickelt: Die Bewegungen im Linienverkehr (- 6.7%) und der Freizeit (- 33.3%) sind rückläufig. Der Bereich Flugausbildung konnte das Niveau halten. Business Aviation (+ 12.9%) und die General Aviation (+ 5.8%) konnten dagegen an Bedeutung gewinnen.
- 87.2% der befragten Unternehmen benutzen den Flugplatz für Linienflüge. 10.3% benutzen den Flughafen überhaupt nicht. Diese Zahlen spiegeln den hohen Nutzen des Flughafens durch den Linienverkehr und die damit zusammenhängende Anbindung an das internationale Netz wider. Im Vergleich mit den anderen Regionalflughäfen wird der Flugplatz Lugano häufiger benutzt (durch die Mitarbeiter der befragten Unternehmen). Insbesondere Regionalflughäfen mit einem Angebot an Linienflügen werden häufig benutzt (vgl. dazu auch das Kapitel der aggregierten Ergebnisse).
- Die Wichtigkeit des Luftverkehrs wird ähnlich hoch eingeschätzt wie die restlichen Verkehrsträger. Die Zufriedenheit damit liegt aber leicht im negativen Bereich (ebenfalls im Bereich der Einschätzungen der anderen Verkehrsträger). Verbesserungen der Infrastruktur könnten zu einer Erhöhung der Zufriedenheit führen. Die Mehrheit der befragten Unternehmen fordern mehr Linienflüge in europäische Zentren und sehen darin ein Verbesserungspotenzial für den Standort Tessin und ihr eigenes Unternehmen. Ein weiteres Verbesserungspotenzial wird in intensiveren Kooperationen (mit WIFO, reg. Unternehmen und im Tourismus) sowie dem Ausbau der Business Aviation und der Charter gesehen.
- Folgende Funktionen des Flugplatzes haben nach Einschätzung der befragten Unternehmen die grösste Wichtigkeit: Standortfaktor Region, Verkehrsanbindung internationales Netz und Imagefaktor. Damit bestätigt sich die hohe Bedeutung der Anbindung an den Hub Zürich, welche ebenfalls als Standortfaktor für die Region beurteilt wird. Im Vergleich zu den anderen Regionalflugplätzen ist die Erreichbarkeit der Kunden, der Standortfaktor für das eigene Unternehmen und die Sicherung der Lebensqualität der Region überdurchschnittlich positive beurteilt worden.
- Standorteffekte: Durch den Flughafen ist ein Standortqualitätsfaktor. Sowohl die Unternehmen am Flughafen als auch die Geschäftsleitung des Flughafens beurteilen, dass Standorteffekte vor allem im Tourismus und im Bankensektor ausgelöst werden. Beide Branchen haben eine hohe Bedeutung für die Tessiner Wirtschaft.
- Imageeffekt: Die Imageeffekte des Flugplatzes in der Bevölkerung werden durch die Unternehmen und Hotellerie als auch den Flughafendirektor positiv beurteilt. Der Flughafen beeinflusst die touristische Vermarktung und das Image des Tessins.

Flugplatz Sion

- Der Flughafen Sion ist ein touristischer Flughafen für Business Aviation und die Flugrettung. Er übt insbesondere für die Top-Destinationen des Wallis eine Angebotsfunktion aus, welche sowohl durch die Unternehmen als auch die Hotellerie bestätigt wird. Die Tourismusbranche profitiert nach Ansicht der befragten Unternehmen am stärksten vom Flughafen Sion. Damit werden die Effekte des Flughafens nicht nur am Standort sondern in der ganzen Region ausgelöst.
- Betrachtet man die Bewegungen des Flughafens Sion, sind unterschiedliche Entwicklungen zwischen 2003 und 2007 erkennbar: Business Aviation hat stark an Bedeutung gewonnen (+ 183%). Die Anzahl der

Bewegungen hat dagegen bei der Freizeit (- 19.4%) und bei der Ausbildung (- 34.7%) abgenommen.

- Folgende Funktionen des Flugplatzes haben nach Einschätzung der befragten Unternehmen die grösste Wichtigkeit: Erreichbarkeit Region und Tourismus. Für die Hoteliers haben darüber hinaus der Flugplatz als Marketingargument eine hohe Wichtigkeit. Damit übt der Flughafen auf den gesamten Kanton Wallis und dessen touristisches Angebot Effekte aus.
- Um eine stärkere bzw. breitere Nutzung des Flughafens und eine grössere Zufriedenheit zu erreichen, wird prinzipiell ein Ausbau des Linienverkehrs gefordert. Insbesondere der Ausbau der Charterflüge, der Business Aviation, der Freizeitfliegerei und intensivere Kooperationen mit regionalen Unternehmen werden gefordert.
- Struktureffekte: Die Struktureffekte werden insbesondere im Tourismus ausgelöst.
- Imageeffekte: Der Flughafen geniesst eine hohe Bekanntheit in der Bevölkerung. Das Image ist aber nicht einheitlich positiv. Der Flughafen wird teilweise als Lärmquelle gesehen. Der Fluglärm entsteht vor allem auch durch die militärische Nutzung aufgrund der Jetbewegungen. Die Flugrettung ist prinzipiell akzeptiert und erfüllt ebenfalls eine unterstützende Funktion für den Tourismus in der Region.

Flugplatz Samedan

- Der Flugplatz Samedan ist ein Zubringerflughafen für die Hotellerie in der Region und ein Ausbildungsflugplatz im alpinen Bereich. Auf dem Flugplatz verkehren weder Linien- noch Charterflüge, sondern hauptsächlich die General Aviation inklusive der Business Aviation.
- Die Anzahl der Flugbewegungen ist nach dem Tiefstand im Jahr 2005 (Anzahl Flugbewegungen: 16'570) wieder auf 19'270 im Jahr 2007 angestiegen (Wachstum: ca. 16.3%). Die Anzahl der Passagiere verharrte im gleichen Zeitraum auf konstantem Niveau. Die Ankünfte für den Tourismus (mittels Business Aviation) sind zwischen 2003 und 2007 um ca. 9% zurück gegangen. Weiter ist auffällig, dass sich die Flugausbildung im Jahr 2007 mehr als verdoppelte (im Vergleich zu den beiden Vorjahren).
- Folgende Funktionen des Flugplatzes haben nach Einschätzung der befragten Unternehmen und der Hotellerie die grösste Wichtigkeit: Tourismus, Imagefaktor und Sonstiges (Helikopterflugplatz und Veranstaltungen). Die Ergebnisse spiegeln die starke touristische Ausrichtung der Region wider, welche auf Kunden im Topsegment angewiesen ist. Insofern scheint der Flughafen einen Beitrag als Zulieferer wie auch als Imageträger zu leisten. Folgende Funktionen des Flugplatzes werden als unwichtig eingestuft: Erreichbarkeit Kunden, Standortfaktor eigenes Unternehmen und Argument für qualifizierte Mitarbeiter. Da im Engadin nur wenige internationale Unternehmen angesiedelt sind, für welche eine internationale Anbindung von hoher Bedeutung ist und internationale Kunden nicht erreicht werden müssen, weist der Flugplatz als Standortfaktor für die Unternehmen eine geringe Bedeutung auf. Ein weiterer Nutzen wird insbesondere durch die Infrastruktur des Flugplatzes für nicht aviatische Zwecke wie Events in Hangars generiert. Zudem nimmt der Flughafen eine bedeutende Funktion für die Flugrettung und Ausbildung (Flugschulung, Alpenflugschulung, Luftraumkontrolle, etc.) ein.
- Das Verbesserungspotenzial für den Standort wird unterschiedlich betrachtet. Am häufigsten werden intensivere Kooperationen mit den regionalen Unternehmen und (mehr) Linienflüge genannt. Für einzelne Befragte besteht kein Verbesserungspotenzial, entweder weil es für die Region nicht interessant ist oder weil die Situation als zufrieden stellend erachtet wird. Die Hoteliers sehen bei häufigeren Linienflügen ein Verbesserungspotenzial sowohl für den Standort als auch für die Hotellerie selbst.
- In den qualitativen Interviews konnte ein vielseitiges Bedürfnis nach Nachhaltigkeit festgestellt werden. Deshalb wird auch der Fokus auf ein qualitatives Wachstum immer wieder betont.
- Struktureffekte: Die stärksten Effekte übt der Flughafen auf den Standort Engadin und dessen touristisches Angebot aus. Der Flughafen ist ein wesentliches Element in der touristischen Angebotskette (Rohstoffe, Catering etc.), generiert Übernachtungen und dient zur besseren Auslastung der Hotelbetten. Als Standortfaktor nimmt der Flughafen damit bezüglich des Tourismus eine bedeutende Rolle ein. Für die übrigen Branchen ist die Bedeutung klein. Die Flugrettung stellt innerhalb der touristischen Region ebenfalls einen wichtigen infrastrukturellen Beitrag dar.
- Imageeffekte: Es kann angenommen werden, dass der Flughafen die Marke "Engadin" unterstützt und

damit einen positiven Einfluss auf die externe touristische Wahrnehmung der Region hat.

Flugplatz Grenchen

- Der Flughafen ist bedeutend für die Freizeitfliegerei. Rund 75'000 Flugbewegungen wurden 2008 abgewickelt, davon knapp 19'000 Bewegungen durch die Freizeitfliegerei.
- Die Flugausbildung ist mit 44'050 Bewegungen im Jahr 2008 ein zentraler Geschäftsbereich des für den Flugplatz Grenchen. Gemäss dem Interview mit Herr Hayek (Swatch Group) stellt der Flugplatz auch eine willkommene Infrastruktur im Bereich der Freizeitaktivitäten für seine Mitarbeiter dar.
- Die Bekanntheit des Flugplatzes über die Grenzen von Grenchen hinaus wird als gering beurteilt. Die Bedeutung der Business Aviation ist ebenfalls gering (gemessen am Anteil der Flugfrequenzen). Die Bedeutung der Business Aviation als Einnahmequelle für den Flughafen ist dagegen hoch. Die zukünftige Entwicklung der Business Aviation ist einerseits von der wirtschaftlichen Entwicklung und andererseits von der Infrastruktur des Flughafens abhängig (u.a. Pistenlänge, Hangars).
- Die Unternehmensmitarbeiter der Region haben hohe Mobilitätsbedürfnisse (internationale Industriecluster und Unternehmen, z.B. Uhrencluster, Medizinalcluster, etc.). Diese Mobilitätsbedürfnisse (insbesondere in der Business Aviation) können unter den heutigen Voraussetzungen in Grenchen nicht erfüllt werden. Die eingeschränkte Luftanbindung über Grenchen ist nicht existenzbedrohend, da die Distanz zu Bern und Basel aber auch zu Zürich nicht sehr gross ist. Sie ist aber nicht förderlich für Unternehmensansiedlungen. Die tiefe Einschätzung der Wichtigkeit des Flughafens für die Unternehmen ist möglicherweise auf die derzeitige Infrastruktur (Pistenlänge) für die Business Aviation und die internationale Unbekanntheit des Flughafens zurückzuführen, kann aber auch durch die räumliche Nähe zu den Landesflughäfen und Bern-Belp bedingt sein.
- Der Flughafen Grenchen hat gemäss den Unternehmen am Flughafen und der Geschäftsleitung des Flugplatzes einen Freizeitwert für die Bevölkerung der Region indem Rundflüge, Fallschirmabsprünge, ein Kinderspielplatz und Air Shows organisiert werden. Er stiftet einen hohen Freizeitwert für die Region Grenchen. Durch die Möglichkeit der Freizeitfliegerei wird sowohl der Bevölkerung als auch den Unternehmen ein Mehrwert geboten.
- Imageeffekt: Die Verankerung des Flughafens im Bewusstsein der Bevölkerung und der Unternehmen ist unterschiedlich. Qualitative Befragungen mit der Geschäftsleitung des Flughafens und den auf dem Flughafen angesiedelten Unternehmen weisen auf eine Identifikation der Bevölkerung mit dem Flughafen hin. Die quantitative Befragung der Unternehmen in der Region gibt dagegen Hinweise über eine tiefe Einschätzung der Bedeutung des Flughafens für die Region. Imageeffekte werden insbesondere durch die Nutzer des Flughafens ausgelöst.
- Durch die Ausbildungsmöglichkeiten in der Aviatik am Flughafen Grenchen werden Kompetenzeffekte und soziale Netzwerkeffekte ausgelöst, die durch die Infrastruktur möglich sind. Durch die Infrastruktur Flughafen Grenchen entstehen Struktureffekte, die Kompetenz- und Netzwerkeffekte zur Folge haben. Als wichtigster Kompetenzeffekt im Zusammenhang mit dem Flughafen Grenchen ist die Flugausbildung hervorzuheben.

2. Aggregierte Resultate

2.1 Befragung der Unternehmen

Die folgenden Abbildungen zeigen die Ergebnisse in einer aggregierten und grösstenteils vergleichenden Form. Die relevanten Ergebnisse für die einzelnen Regionalflugplätze wurden bereits in den regionalen Kapiteln kommentiert.

Den Ergebnissen in den Regionalkapiteln ist ein grösserer Stellenwert beizumessen, da diese keine Verzerrungen aufgrund der Stichprobengrösse aufweisen. Abbildung 12 zeigt auf, dass in den Regionen Altenrhein und Bern die meisten Unternehmen für die Befragung gewonnen werden konnten. In den Regionen Sion, Lugano, Grenchen und Samedan konnten nicht so viele Unternehmen für die Befragung gewonnen werden, was teilweise auf die kleinere Population von Unternehmen und Hotels in diesen Regionen zurückzuführen ist. Diese ungleichmässige Verteilung hat bei der Interpretation der Ergebnisse zwei Konsequenzen:

- Der Einfluss der Regionen mit einer kleineren Stichprobe (Sion, Lugano, Grenchen und Engadin) ist in der zusammenfassenden Betrachtung kleiner.
- Aufgrund der unterschiedlichen Stichprobengrösse wurden in den vergleichenden Abbildungen Prozentwerte verwendet.

Abbildung 12: Stichprobe der quantitativen Befragung

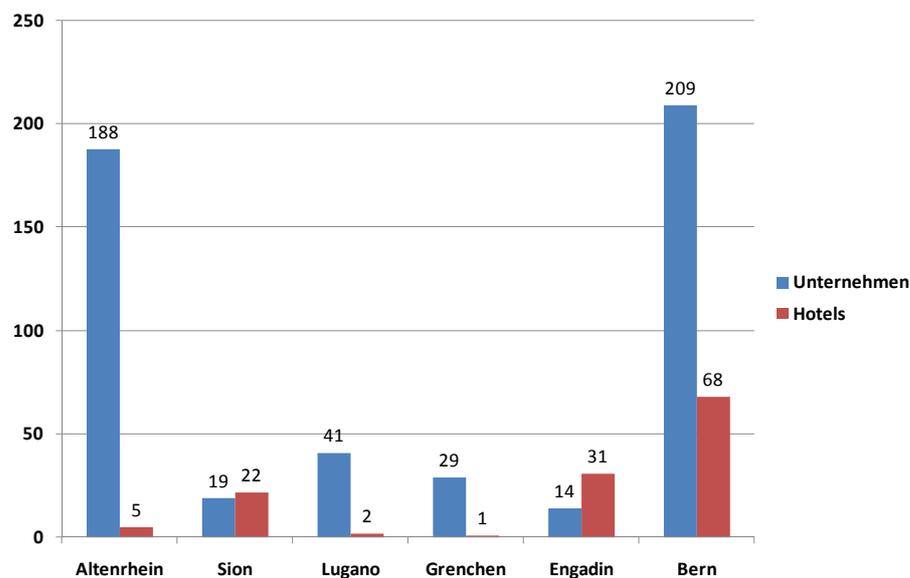
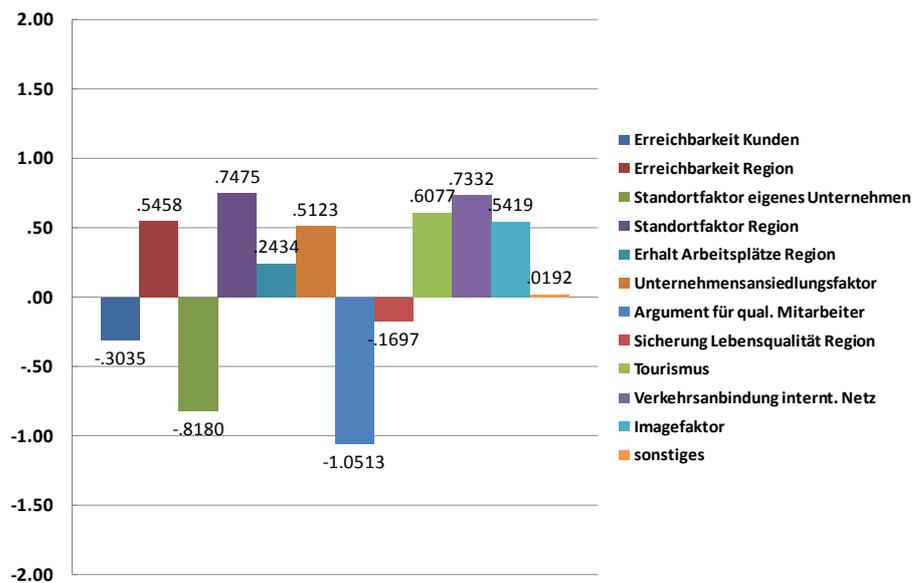


Abbildung 13: Wichtigkeit der Flugplätze für die Unternehmen



Hinweis: 2 = sehr wichtig; 1 = wichtig; 0 = weder noch; -1 = unwichtig; -2 = völlig unwichtig

- Folgende Funktionen der Flugplätze haben nach Einschätzung der befragten Unternehmen die grösste Wichtigkeit: Standortfaktor Region, Tourismus und Verkehrsanbindung internationales Netz.
- Folgende Funktionen der Flugplätze werden als unwichtig eingestuft: Erreichbarkeit Kunden, Standortfaktor eigenes Unternehmen und Argument für qualifizierte Mitarbeiter.
- Einzelne Funktionen wurden von Unternehmen mit Filialen im Ausland signifikant anders bewertet:
 - Folgende Funktionen wurden von Unternehmen mit Filialen im Ausland wichtiger beurteilt: Erreichbarkeit der Kunden und Standortfaktor eigenes Unternehmen.
 - Folgende Funktionen wurden von Unternehmen mit Filialen im Ausland unwichtiger beurteilt: Standortfaktor Region, Unternehmensansiedlungsfaktor und Tourismus.
- Einzelne Funktionen wurden von Unternehmen mit Expansionsplänen in den nächsten zwei Jahren signifikant wichtiger bewertet:
 - Erreichbarkeit der Kunden, Standortfaktor eigenes Unternehmen, Argument für qualifizierte Mitarbeiter und sonstiges.
- Die Flughäfen werden durch die Unternehmensmitarbeiter insbesondere in Altenrhein, Lugano und Bern-Belp genutzt. Diese drei Flughäfen sind diejenigen mit Linienverkehr.
- Grenchen und Samedan sind die Flughäfen, die von den befragten Unternehmen am häufigsten gar nicht benutzt werden.
- Die Mitarbeiter der Unternehmen in der Region Altenrhein und Grenchen nutzen am häufigsten (im Vergleich mit den vier anderen Regionen) andere Flughäfen. Hier besteht ein grosse Flugnachfrage ausserhalb des regionalen Flughafens.

Abbildung 14: Nutzung der Flugplätze durch Unternehmensmitarbeiter

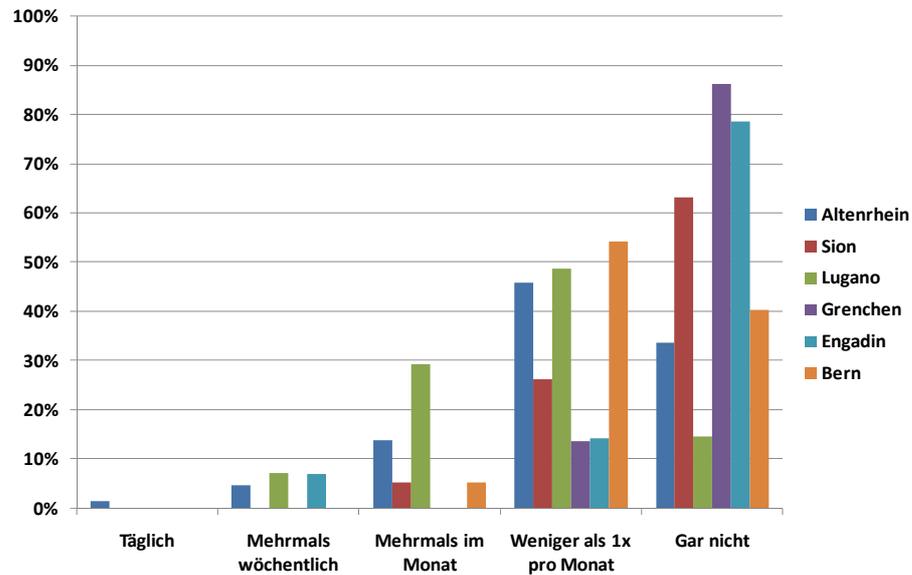


Abbildung 15: Nutzung anderer Flugplätze durch die Unternehmensmitarbeiter

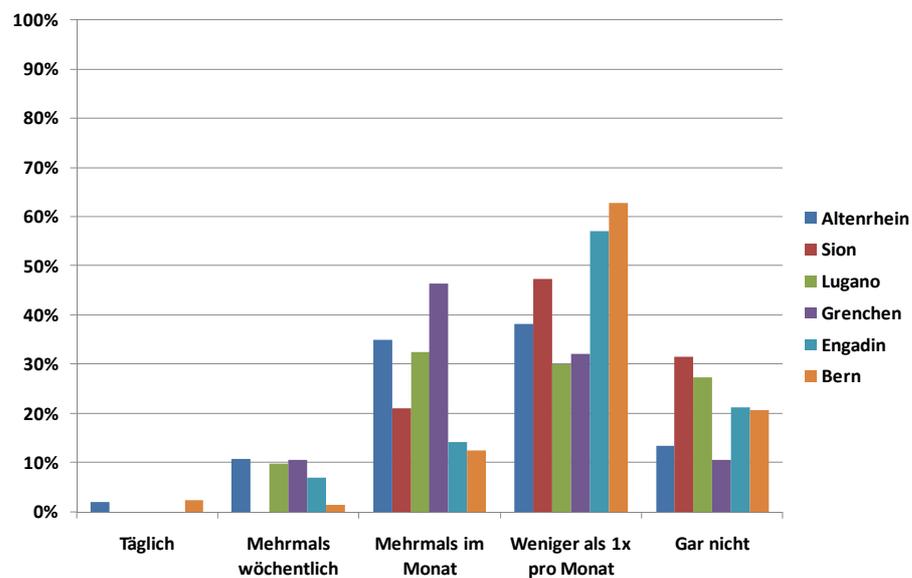
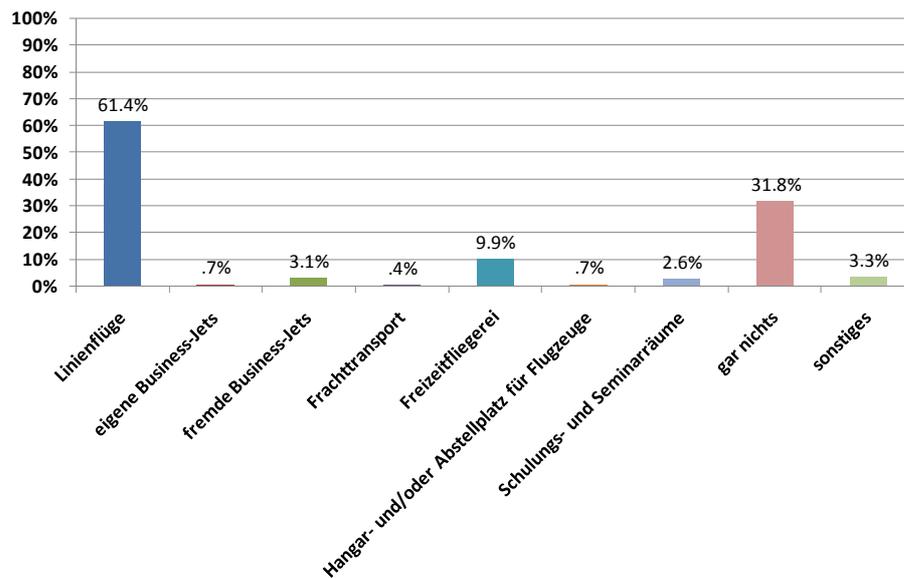
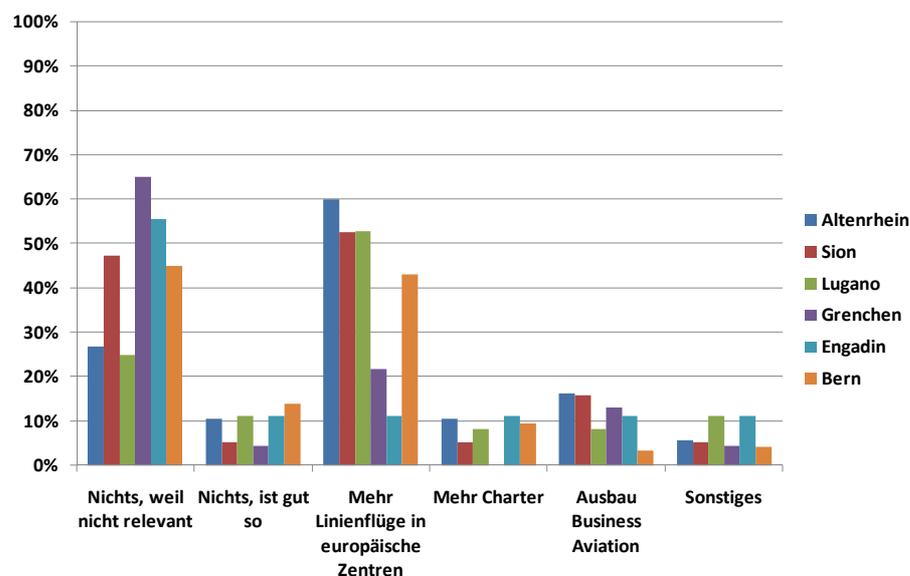


Abbildung 16: Nutzung der Angebote der Regionalflugplätze (Mehrfachantworten möglich)



- Von den angebotenen Flughafenleistungen werden insbesondere die Linienflüge (61.4%) genutzt. 9.9% der Befragten nutzen die Freizeitfliegerei und 3.1% nutzen fremde Business Jets an den Flugplätzen.
- Rund 31.8% der Befragten nutzen keine Angebotelemente.

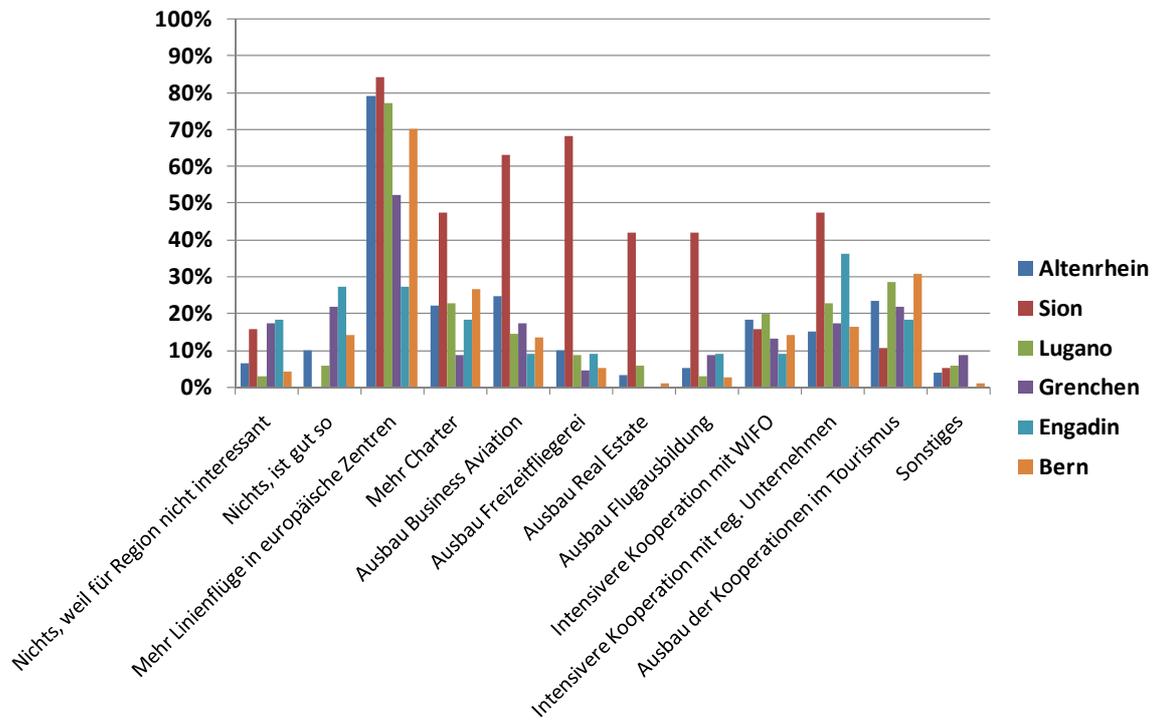
Abbildung 17: Verbesserungspotenziale der Flugplätze für Unternehmen der Region (Mehrfachantworten möglich)



- Als ein wesentliches Verbesserungspotenzial der Flugplätze sowohl für die Region (vgl. Abbildung 18) als auch für die Unternehmen (vgl. Abbildung 17) wird der Ausbau der Linienflüge gesehen. Am wenigsten werden die Potenziale in Grenchen und in Samedan angegeben.

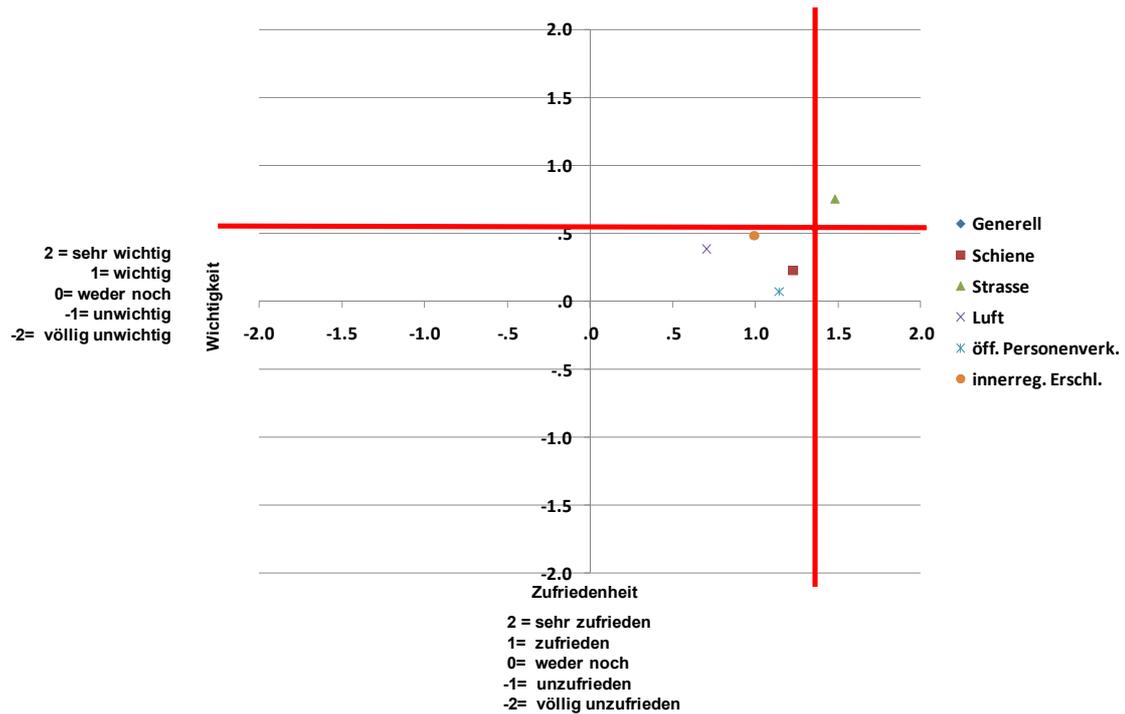
- Weitere Verbesserungen werden für die Business Aviation und verschiedene Kooperationsformen angegeben.
- Es fällt auf, dass die befragten Unternehmen der Region Sion am meisten Verbesserungspotenzial der Flugplätze für die Region sehen.

Abbildung 18: Verbesserungspotenziale der Flugplätze für Region (Mehrfachantworten möglich)



- Bei der Frage nach Wichtigkeit und Zufriedenheit einzelner Verkehrsträger beurteilen die Unternehmen die Wichtigkeit des Luftverkehrs am tiefsten. Jedoch ist auch die Zufriedenheit mit dem Luftverkehr tiefer als mit der generellen Verkehrssituation.

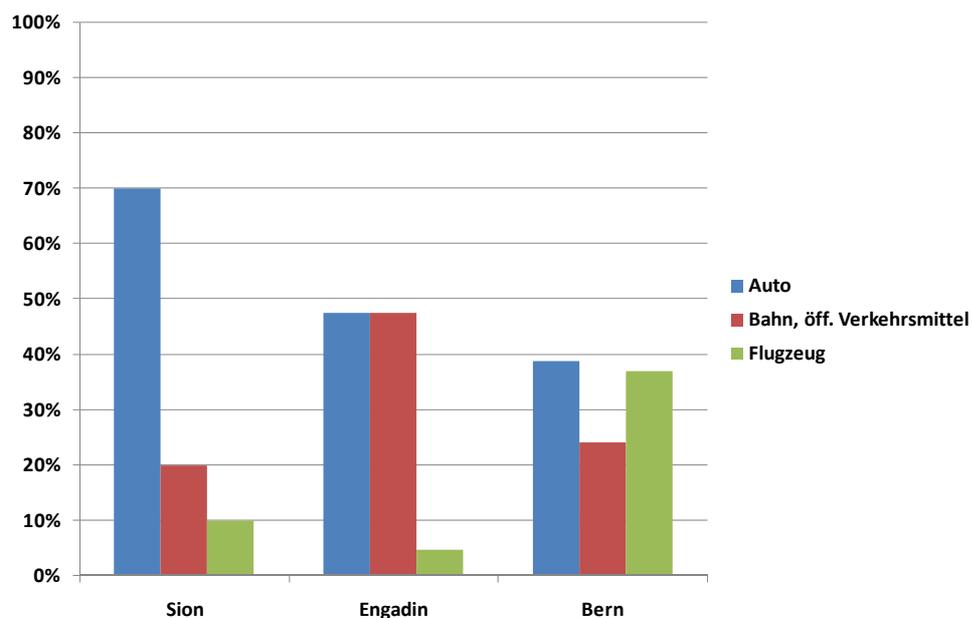
Abbildung 19: Verkehrssituation



2.2 Befragung der Hotellerie

- Aufgrund der Stichprobengrösse wurden nur befragten Hoteliers der Regionen Sion, Samedan und Bern in die Auswertung miteinbezogen.

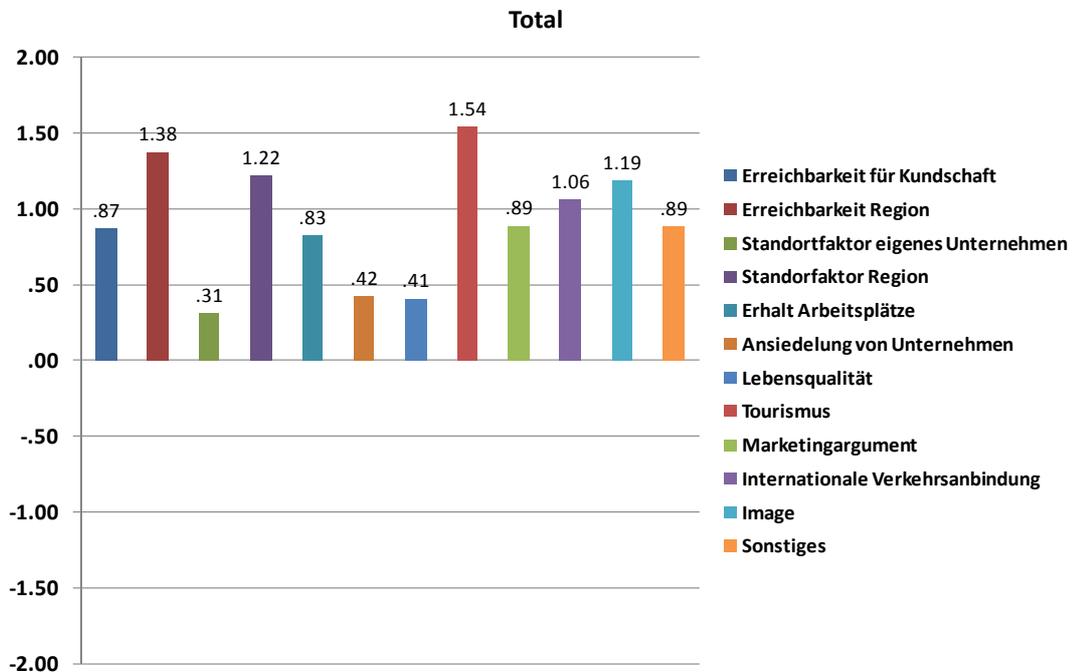
Abbildung 20: Anreise in den Regionen



- Im Vergleich der drei Regionen reisen die Gäste in der Region Bern am häufigsten mit dem Auto an. In den anderen beiden Destinationen haben das Auto und die Bahn die höchste Bedeutung.

- Die wichtigsten Flughäfen für Incoming-Tourismus sind Zürich und Genf. Als zweitwichtigste Flughäfen für die Gäste der Hoteliers werden insbesondere Basel, Bern-Belp, Mailand-Malpensa und der Engadin Airport genannt.

Abbildung 21: Wichtigkeit der Regionalflugplätze für die Hotels



Hinweis: 2 = sehr wichtig; 1 = wichtig; 0 = weder noch; -1 = unwichtig; -2 = völlig unwichtig.

- Folgende Funktionen des Flugplatzes haben nach Einschätzung der befragten Hoteliers die grösste Wichtigkeit: Tourismus, Erreichbarkeit der Region, Standortfaktor Region und Image.
- Folgende Funktionen des Flugplatzes werden als am wenigsten wichtig eingestuft: Standortfaktor eigenes Unternehmen, Lebensqualität und Ansiedlung der Unternehmen.
- Ähnlich wie die befragten Unternehmen schätzen die Hoteliers das Verbesserungspotenzial der Flugplätze beim Ausbau der Linienflüge am höchsten ein. Darüber hinaus wird auch das Verbesserungspotenzial bei den Kooperationen mit touristischen Unternehmen hoch eingeschätzt. Im Engadin wird dieses Verbesserungspotenzial sogar höher als der Ausbau der Linienflüge eingeschätzt.
- Die Regionen Sion und Bern sehen beim Ausbau der Charterflüge ebenfalls ein hohes Verbesserungspotenzial.

Abbildung 22: Verbesserungspotenziale für den Standort (Mehrfachantworten möglich)

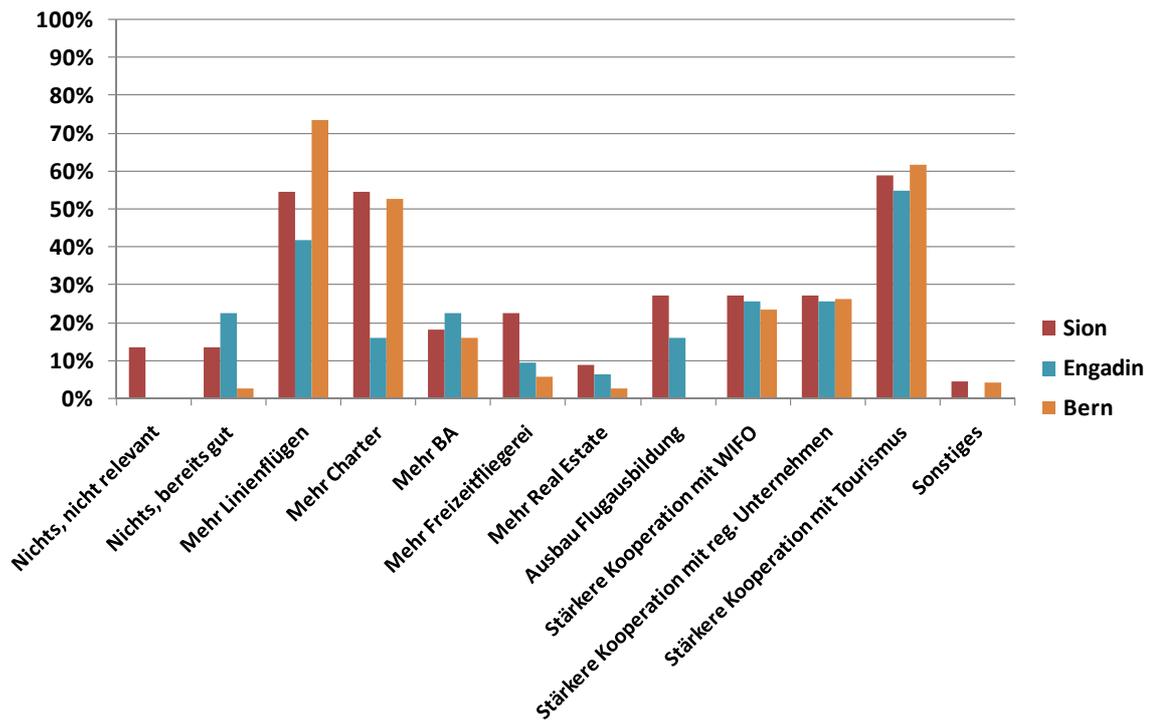


Abbildung 23: Verbesserungspotenziale für die Hotels selbst (Mehrfachantworten möglich)

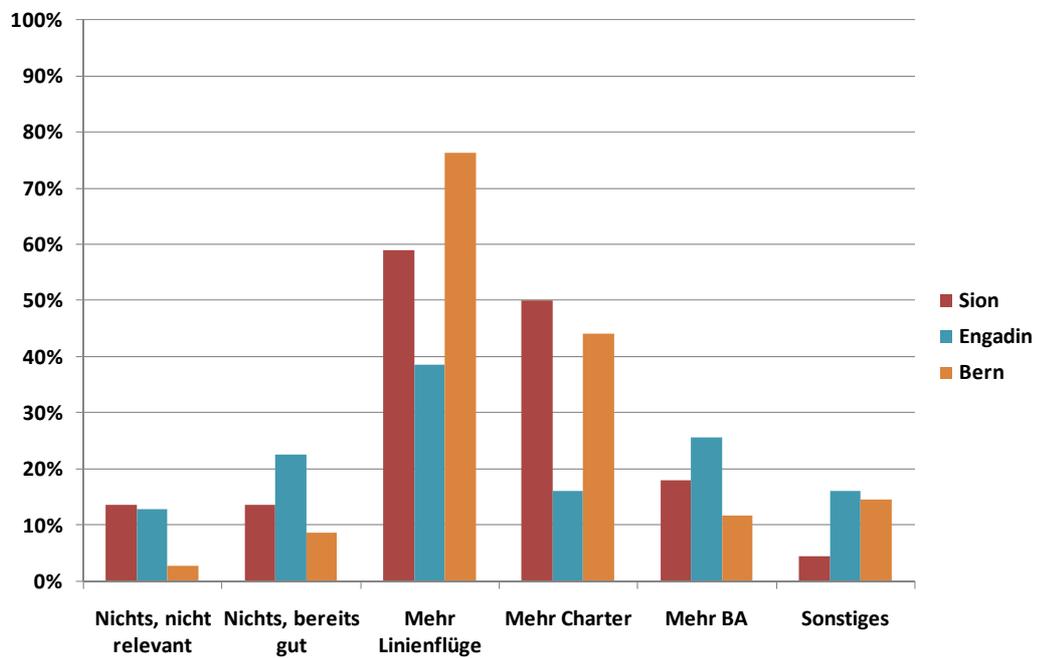
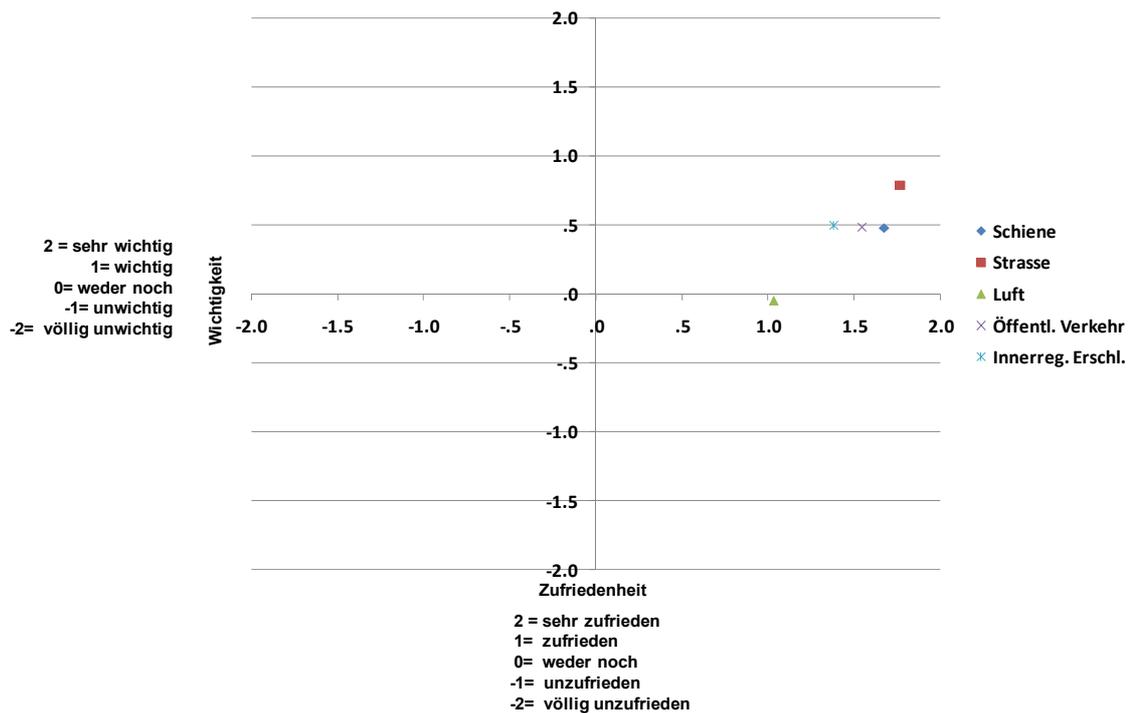


Abbildung 24: Qualität der Verkehrsanbindung



- Im Vergleich zu den Unternehmen schätzen die Hoteliers den Luftverkehr wichtiger ein. Jedoch liegt ihre Zufriedenheit knapp im negativen Bereich.

2.3 Fazit

Die Auswertungen der Daten, welche mit den Unternehmen und Hoteliers erhoben wurden weisen darauf hin, dass exportorientierte Unternehmen und solche die expandieren, die Flugplätze als bedeutender bewerten als andere Unternehmen. Des Weiteren unterscheiden sich diejenigen Regionalflugplätze mit Linien- und/oder Charterverkehr (Altenrhein, Bern, Lugano, Sion) von den anderen (Grenchen, Samedan). Diesbezüglich kann ein Zusammenhang mit den wichtigsten Funktionen festgestellt werden. Die Funktionen der Regionalflugplätze sind im Vergleich ergänzend und stellen keine Konkurrenz auf Landesebene dar. Allerdings wird von allen Flugplätzen die Business Aviation als zentrales Geschäftsfeld für die Zukunft gesehen. So werden die Regionalflugplätze im Schweizer System langfristig die Business Aviation beherbergen, die möglicherweise für die Schweizer Wirtschaft von Bedeutung ist. Darüber bestehen jedoch keine eindeutigen Grundlagen.

VI. Effekte der Regionalflugplätze im Schweizer Luftfahrtsystem

Das Schweizer Luftfahrtsystem wurde auf der Basis von Netzwerk-, Struktur- und Kompetenzeffekten, welche von den sechs an dieser Studie beteiligten Regionalflugplätzen ausgehen können, analysiert. Dafür wurden die folgenden verschiedenen Perspektiven in Betracht gezogen:

- Perspektive Regionalflugplätze: Der Fokus der Regionalflugplatzperspektive liegt auf der Funktion der Regionalflugplätze im Schweizerischen Luftfahrtsystem.
- Perspektive Landesflughäfen: Es wird auf die Funktionen und Bedeutung der Regionalflugplätze auf übergreifender Ebene und die konkreten Verknüpfungen zwischen Regionalflugplätzen und Landesflughäfen über die verschiedenen Aufgaben und Flugoperators (BA, GA, Linie, Charter, LCC, etc.) fokussiert.
- Perspektive Air Operators (Airlines und Business Jet Operators): Der Fokus liegt auf dem Nutzen der Regionalflugplatzinfrastruktur aus sicherheitstechnischer und operativer Sicht.
- Perspektive Skyguide: Die Herausforderung des Luftverkehrsmanagements auf verschiedenen Schweizer Flugplätzen und die Koordination der Flugzeuge im knappen Luftraum zwischen Flugplätzen in der Schweiz bilden den Fokus. Ebenfalls spielen hier die Luftraumstrukturen eine Rolle. Zudem wird der VFR Verkehr der Freizeitfliegerei in die Betrachtung miteinbezogen.
- Perspektive Unternehmen der Region (im Einzugsgebiet), die die Regionalflugplätze regelmäßig benutzen.
- Perspektive Tourismus: Innerhalb dieser Betrachtung wird die Wichtigkeit bzw. die Bedeutung der Regionalflughäfen für den Schweizer Tourismus unter die Lupe genommen.

Die Beschreibung der Effekte soll schlussendlich zur Beantwortung der Eingangs gestellten Frage:

"Was ist die Bedeutung der Regionalflugplätze im Verkehrssystem der Schweiz?"

führen. Die Bedeutung wird dabei jeweils an den jeweiligen Effekten der Regionalflugplätze auf das Gesamtsystem der Schweizer Luftfahrt erhoben. Für die einzelnen Effekte wurden die folgenden drei forschungsleitenden Fragestellungen formuliert:

1. Welche Netzwerkeffekte können im Rahmen eines Systems der Schweizer Regionalflugplätze identifiziert werden?
2. Welche Kompetenzeffekte gehen von den Schweizer Regionalflugplätzen aus?
3. Welche Struktureffekte gehen von den Schweizer Regionalflugplätzen aus?

Ebenfalls soll durch die Betrachtung die Funktion der Regionalflugplätze innerhalb des Luftverkehrsystems der Schweiz aufgezeigt werden.

Tabelle 10 zeigt die Effekte der Regionalflugplätze im Schweizer Luftfahrtsystem anhand der qualitativen Expertengesprächen in einem Überblick(vgl. zu den Gesprächsprotokollen Anhang).

Tabelle 10: Effekte der Regionalflugplätze im Schweizer Luftfahrtsystem

Perspektiven	Netzwerkeffekte	Struktureffekte	Kompetenzeffekte
Regionalflugplätze	<ul style="list-style-type: none"> • Man kennt sich persönlich auf den Regionalflugplätzen • Flexibilität • Erreichbarkeit • Kurze Wege, schnelle Abfertigung, schnelles und effizientes Reisen • Alles aus einer Hand, nur ein Ansprechpartner • Internationale Verkehrsanbindung der Region 	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit (Anbindung der Region) • Ferienreisen aus der Region (Charter) 	<ul style="list-style-type: none"> • Flugausbildung • Business Aviation • Persönlich • Flexibilität • Sicherheit • Kundenfreundlichkeit • Ferienreisen aus der Region (Charter) • Regionalflugplatz als Promotionsplattform • Attraktion: Faszination Flugplatz
Landesflughäfen (Zürich)	<ul style="list-style-type: none"> • Feederfunktion (Lugano) 	<ul style="list-style-type: none"> • Entlastung der Landesflughäfen in den Bereichen Business Aviation, Charter, Low Cost Carriers zu Stosszeiten • Ausweichmöglichkeit auf Regionalflugplätze hauptsächlich für Business Aviation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Flugausbildung • Hobbyflieger werden von den Landesflughäfen auf die Regionalflugplätze verlagert • Flugausbildung auf den Regionalflugplätzen • Imageförderung der Luftfahrt in der Gesellschaft
Air Operators (Airlines, Air Tax- is, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • ZRH als Basis, aber Operation von verschiedenen Regionalflugplätzen. • Erschliessung der Region • BA Kunden wollen möglichst nahe zum Ziel fliegen 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausweichfunktion in Abhängigkeit zur Distanz zum Reiseziel • Ausweichflughäfen in erster Priorität die drei Landesflughäfen, dann Regionalflughäfen je nach Distanz und Infrastrukturbedarf • Infrastruktur für Kundenbetreuung fehlt 	<ul style="list-style-type: none"> • Erschliessung der Region • Hobbyflieger gehören nicht auf Landesflughäfen, aber vielmehr auf die Regionalflughäfen • Regionalflugplätze haben eine sehr hohe Bedeutung bezüglich der Flugausbildung • Entlastung der Landesflughäfen im Bereich

	<ul style="list-style-type: none"> • Schnellere Verbindung für Business Reisende • Feederfunktion für Netzwirkairlines • Bedeutung der Regionalflugplätze im Schweizer Luftfahrtsystem wird im Bereich Charter, Low Cost Carrier und Business Aviation zunehmen • Keine Wartezeiten auf Regionalflughäfen. • Persönliche Beziehungen zu Verantwortlichen von Regionalflugplätzen (privates Netzwerk) 	<p>auf Regionalflugplätzen (Lounges, Limousinenservice, Wartungsservice, etc., was dazu führt, dass oft auf einen anderen Landesflughafen ausgewichen wird</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flexibilität und Preise der Regionalflugplätze sind positive Faktoren. • Standplatzsituation auf Landesflughäfen ist knapp, auf Regionalflugplätzen aber vorhanden • Regionalflugplätze sind eine Ergänzung zu den Landesflughäfen • Entlastung der Landesflughäfen durch die Regionalflugplätze, da Luftraum um Landesflughäfen überlastet ist • Regionen mit Regionalflugplätzen sind attraktiver und stärken die Bekanntheit der Region • Ausweichflughäfen ausserhalb der Schweiz sind Lyon, Strassburg, Baden-Baden, Stuttgart, München, Friedrichshafen 	<p>Flugausbildung.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regionalflugplätze fördern den Tourismus (Image) • Nachwuchsförderung in Vereinen auf Regionalflugplätzen durch Schaffung von Verständnis für die Aviatik und Flugausbildung
Luftraumkontrolle (Skyguide)	<ul style="list-style-type: none"> • Virtuelle Flughäfen (ZRH und Dübendorf für die BA) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bottom up Ansatz statt Top Down Planung wie in der EU (initiative muss von Ländern kommen) • Schwankungen der Nachfrage zwischen Flugplätzen und saisonal • Aufkommen der Very 	<ul style="list-style-type: none"> • Luftwaffe • Ausbildungsstandort in der Aviatik • Fokus der Regionalflugplätze auf Kernkompetenzen (Basisdienst durch Bund bestimmt und mitfinanziert) • Bevölkerungsschutz in der

		Light Jets führt zu grösserem Verkehrsvolumen (Ausweichfunktion von Landes- auf Regionalflughäfen wird wichtiger)	Region
Unternehmen der Region (Einzugsgebiet)	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung an das übrige Flugnetz • Zeitverlust bei Geschäftsreisen • Zeitverlust bei Materialtransporten für Events • Zeitverlust bei Frachttransport • Internationale Erreichbarkeit für internationale Unternehmen in den Regionen 	<ul style="list-style-type: none"> • Regionalflugplätze haben keinen grossen Einfluss auf die Standortwahl • Ein Standortfaktor unter vielen • Events in den Regionen würden auch ohne Regionalflugplätze durchgeführt, obwohl der Regionalflugplatz für die Events von hoher Bedeutung ist und viele prominente Gäste über die Regionalflugplätze eingeflogen werden • Medizinische Versorgung über Regionalflugplätze bei Events 	<ul style="list-style-type: none"> • Events würden trotzdem durchgeführt, aber längere Anreise für prominente Gäste • Schnellere und kostengünstigere Transporte mit Helikopter
Tourismus	<ul style="list-style-type: none"> • Schnelle und teilweise direkte Erreichbarkeit im Top Segment des Tourismus (vor allem im Winter) 	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherung von Arbeitsplätzen im Tourismus • Schnelle medizinische Versorgung bei Sportunfällen • Direkte internationale medizinische Rücktransporte • Auslastung der Hotels und touristischen Betrieben 	<ul style="list-style-type: none"> • Gesellschaftliches Verständnis für die Luftfahrt • Gesellschaftlicher Vorteil durch qualitative besseren Tourismus • Flugausbildungslager erhöhen die Bettenauslastung • Fluglager (vor allem Segelflug) führen zu höherer Bettenauslastung • Kompetenz in den Bereichen Sicherheit und Luftraumkontrolle können aufgebaut und in den Tourismus übertragen werden <p>Infrastruktur auf dem Flughafen für gesellschaftliche Anlässe</p>

Quelle: Expertengespräche mit Vertretern der einzelnen Perspektiven

Folgend werden auf der Basis der Expertengesprächen, die quantifizierten Resultate der Netzwerkeffekt und die konkreten qualitativen Resultate der Struktur- und Kompetenzeffekte erläutert.

1. Netzwerkeffekte

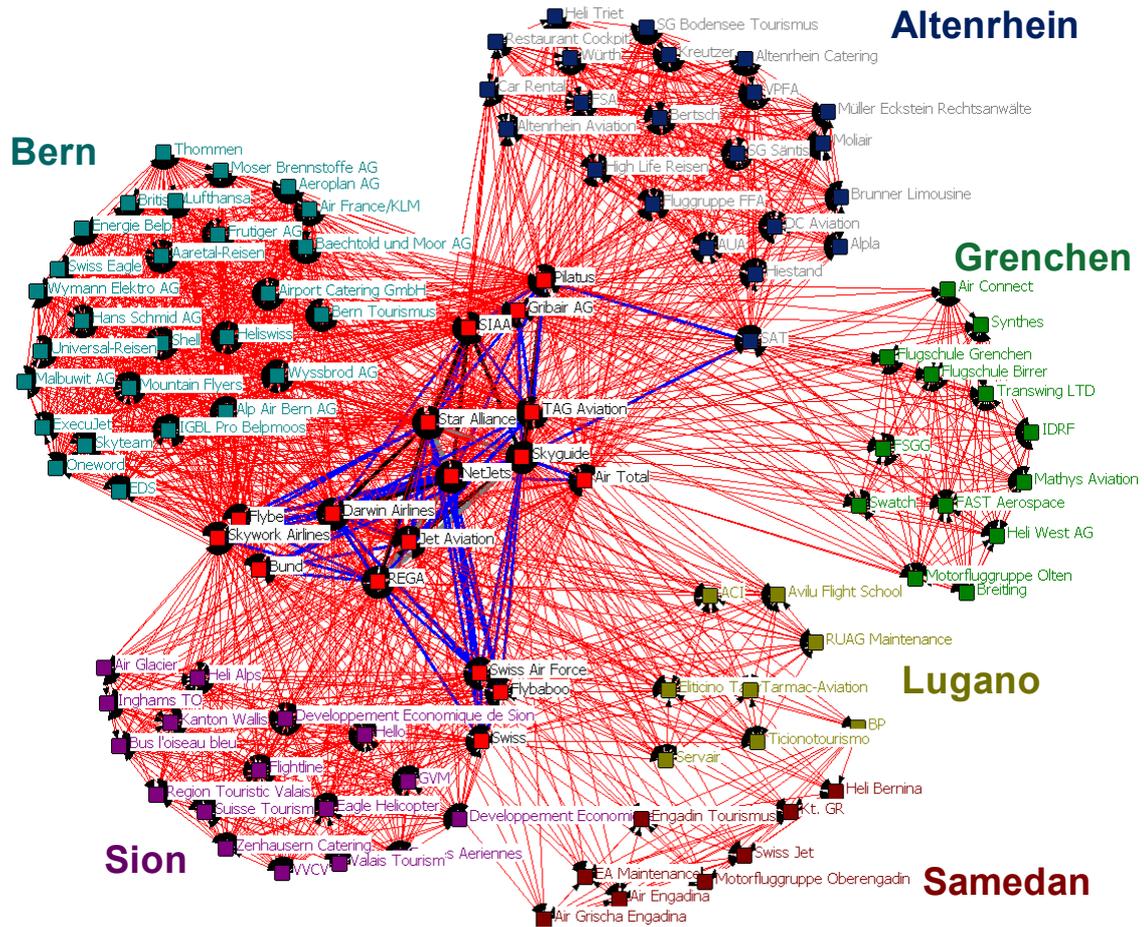
Die Regionalflugplätze sind Akteure in verschiedenen regionalen und nationalen Netzwerken. Sie spielen eine zentrale Rolle in regionalen Standortnetzwerken, wo sich Unternehmen (inkl. Hotels) am Regionalflugplatz selber oder im Einzugsgebiet des Regionalflugplatzes angesiedelt haben und in irgendeiner Form, sei es über die internationalen und interregionale Erreichbarkeit oder in der Freizeit oder durch gegenseitige Kunden-Lieferantenbeziehungen (Geschäftspartner), in Verbindung miteinander stehen. Über diese Unternehmen ist der Regionalflugplatz im gesamtschweizerischen Luftfahrtsystem verankert. Beispielsweise über einen Treibstofflieferanten, der die verschiedenen Regionalflugplätze und Landesflughäfen beliefert.

1.1 Vernetzung der Regionalflugplätze mit anderen Unternehmen

Das Schweizer Luftverkehrssystem ist ein System mit verschiedenen Ebenen. Auf einer oberen Ebene sind die Landesflughäfen, wie der Flughafen Zürich, welche für die Schweizer Wirtschaft speziell durch ihre Drehkreuzfunktion von Bedeutung sind. Auf untergeordneten Ebenen sind die Regionalflugplätze mit nationaler und internationaler Anbindungsfunktion, Ausbildungsfunktion, medizinischer Versorgungsfunktion, Freizeitfunktion und touristischer Funktion, etc. welche für die Regionen eine Bedeutung haben können. Das Schweizer Regionalflugplatzsystem wird somit von einer Netzwerkperspektive dargestellt.

Im Zusammenhang mit den unterschiedlichen Funktionen der Regionalflugplätze sind Beziehungen zwischen Geschäftspartnerunternehmen und den Regionalflugplätzen entstanden. Sie wurden erhoben indem die je fünf wichtigsten Kunden, Lieferanten und Geschäftspartner durch die Geschäftsleitung der Regionalflugplätze genannt wurde. Eine Verbindung eines Regionalflugplatzes mit einem Geschäftspartner stellt in der folgenden Grafik eine Geschäftsbeziehung dar. Wenn diese einfachen Beziehungen in den Kontext der sechs in dieser Studie berücksichtigten Regionalflugplätze gestellt werden, bildet sich ein Verbindungsnetz. Dieses Netz ist dezentralisiert entstanden, ohne dass starke Verbindungen einzelner Akteure vorhanden waren. Das Netz ist historisch bottom-up entstanden und wird nicht aktiv geführt oder gepflegt. Es wird nicht als Netzwerk oder System wahrgenommen, über das Vorteile genutzt werden. Ebenfalls sind die Funktionen der Regionalflugplätze nicht bewusst entstanden, sondern erst unter dem Kostendruck welcher durch neue Infrastrukturinvestitionen hervorgerufen wurde, priorisiert worden oder werden teilweise erst priorisiert. Die folgende Darstellung zeigt das dezentralisierte Netz, welches die Regionalflugplätze landesübergreifend verbindet, ohne dass konkrete Vor- oder Nachteile der Netzstruktur gefolgert werden können.

Abbildung 25: Gesamtes Aviatiknetzwerk der Regionalflugplätze



Um die Validität und Stärke der einzelnen Netzverbindungen im Aviatiksystem Schweiz zu beurteilen wurde die Zentralität der einzelnen Regionalflugplätze und der einzelnen Geschäftspartner im Netz beurteilt. Die Zentralität zeigt die Wichtigkeit einzelner Netzpartner in der Struktur des Netzes.

Tabelle 11: Wichtigkeit der Regionalflugplätze im Schweizer Aviatiksystem

Flugplatz	Degree of Centrality	Rank
Bern	0.357	1
Altenrhein	0.25	2
Sion	0.25	2
Grenchen	0.161	3
Lugano	0.161	3
Samedan	0.125	4

Tabelle 11 zeigt die Wichtigkeit der einzelnen Regionalflugplätze im Netz auf schweizübergreifender Ebene. Regionale Faktoren wie beispielsweise die Bedeutung des Regionalflugplatzes Samedan für die Tourismusentwicklung im Engadin sind nicht eingeflossen. Auf dieser Basis ist Bern der Wichtigste Netzwerkpartner des Aviatiksystems der Schweiz. Der Regionalflugplatz Lugano ist beispielsweise an fünfter Stelle, da Lugano aufgrund des Standortes südlich der Alpen weniger Verbindungen mit Akteuren im Norden der Alpen hat. Damit ist Lugano weniger zentral im Aviatiksystem der Schweiz, obwohl mit der Anbindung an Zürich eine ganz zentrale Rolle in der Schweizer Luftverkehrsanbindung erfüllt wird.

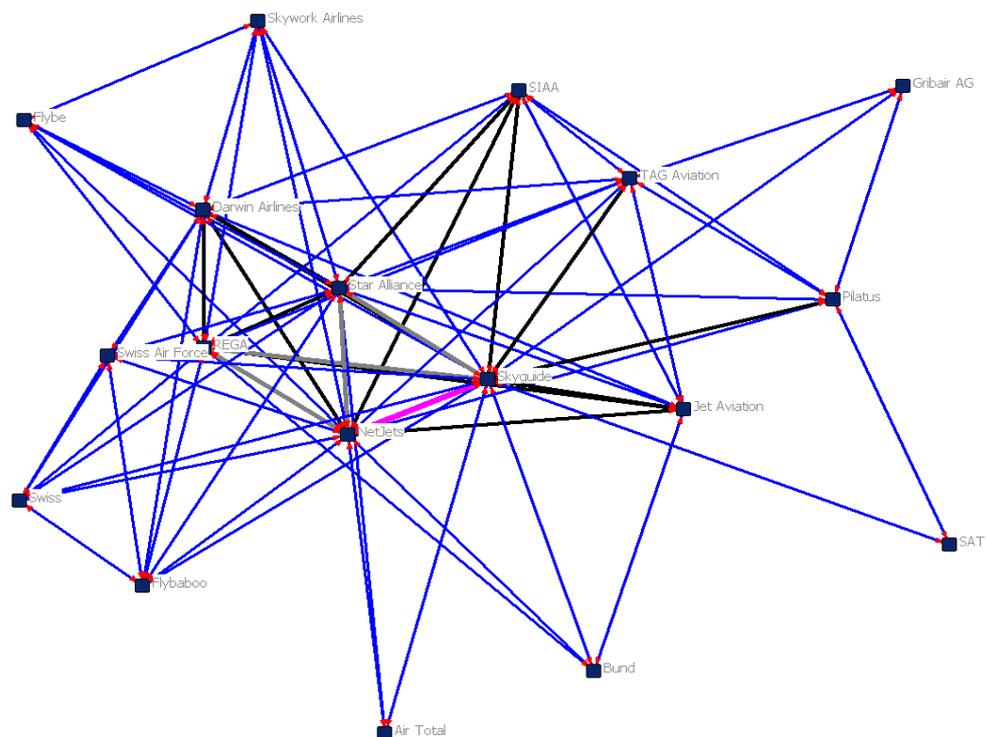
Tabelle 12 zeigt die Wichtigkeit einzelner Akteure im Schweizer Aviatiksystem. Es ist einleuchtend, dass die Skyguide die zentralste Rolle im System einnimmt, da Skyguide den Luftraum über der ganzen Schweiz führt und somit mit allen Regionalflugplätzen und allen fliegenden Netzwerkpartner direkt in Verbindung steht. Da auf den Regionalflugplätzen viel Business Aviation (BA) Verkehr abgewickelt wird und die Unternehmen in den Regionen die Regionalflugplätze als Business Flugplätze nutzen, kommen BA Operator eine zentrale Funktion im Netz. Ebenfalls ist die Gesundheitsversorgung mit der REGA in prioritärer Stelle.

Tabelle 12: Wichtigkeit der Akteure im Schweizer Aviatiksystem

Geschäftspartner	Degree of Centrality	Rank
Skyguide	25.225	1
NetJets	22.162	2
Star Alliance	19.820	3
REGA	17.297	4
Pilatus	14.955	5
SIAA	14.955	6
Darwin Airlines	14.955	7
TAG Aviation	13.153	8
Jet Aviation	12.432	9
Flybe	11.892	10
Skywork Airlines	11.892	11
Gribair AG	10.09	12
Air Total	9.730	13
Bund	9.369	14
SAT	7.928	15
Flybaboo	7.928	16
Swiss	7.928	17
Swiss Air Force	7.928	18

Das Resultat der Erhebung des Netzes zeigt, dass von 112 Institutionen, die mit den sechs Regionalflugplätzen in Verbindung stehen, nur 18 eine prominente Rolle in der Netzwerkstruktur wahrnehmen. Es kann ein fragmentiertes und variierendes System mit unterschiedlichen Typen von Institutionen dargestellt werden. Die Analysen haben eher schwache Verbindungen zwischen den einzelnen Institutionen im Netz bestätigt. Daraus kann ein tiefer Grad an Kooperation und ein Fehlen gemeinsamer Strategien abgeleitet werden. Diese Situation ist charakteristisch für ein bottom-up entstandenes Netz. Die qualitativen Gespräche unterstützen die Resultate der Netzanalyse.

Abbildung 26: Aviatiknetzwerk reduziert auf Netzwerkpartner mit mehr als 1 Verbindung



2. Struktureffekte

Struktureffekte gehen von den durch die Regionalflughäfen bereitgestellten Infrastrukturen aus und sind für das gesamte Luftverkehrssystem Schweiz von Bedeutung. Auf Basis der qualitativen Interviews mit den Akteuren des Schweizer Luftfahrtssystems und den Interviews an den Regionalflughäfen wurden verschiedene Struktureffekte herausgearbeitet. Diese umfassen im Schweizer Luftfahrtssystem insbesondere die Erreichbarkeit einer Region, die Umlagerung verschiedener Luftverkehrsbereiche zwischen Landesflughäfen, Regionalflugplätzen und Flugfeldern sowie die Bereitstellung einer Infrastruktur zur Luftrettung und medizinischen Versorgung. Von den Infrastrukturen können zudem Enablingfunktionen

ausgehen, wie die Bereitstellung einer Infrastruktur zur Flugschulung, welche in der Folge zu Kompetenzeffekten führen können.

2.1 Erreichbarkeit der Region

Die Regionalflugplätze stellen durch ihre Infrastruktur die Anbindung der Regionen an den Luftverkehr sicher, was einen Struktureffekt darstellt. Von Wichtigkeit ist dieser Effekt insbesondere für periphere Regionen wie das Wallis mit dem Sion Airport, das Engadin mit dem Engadin Airport und das Tessin bzw. die Region Lugano mit dem Aéroport Lugano. Bei den beiden erstgenannten Beispielen dient die Flughafeninfrastruktur und die Anbindung insbesondere der touristischen Erschliessung der Regionen. Dabei entfalten die Flughäfen weniger einen Breiteneffekt, da ein Grossteil des Tourismus über die Schiene oder die Strasse anreist. Jedoch erfüllen beide Flugplätze eine Funktion für die Spitzenhotellerie, indem einerseits Gäste über den Flughafen anreisen und andererseits Events, wie das White Turf in St. Moritz nur bei Vorhandensein der Flughafeninfrastruktur denkbar sind. Internationale Grossanlässe erfüllen eine Leuchtturmfunktion für die touristischen Bergregionen und sind damit auch für den gesamten Schweizer Tourismus von Wichtigkeit.

Der Effekt fällt zwar innerhalb der touristischen Region an, ist aber auch gesamtschweizerisch positiv zu bewerten, da der Tourismus in diesen Regionen einen Hauptwirtschaftszweig darstellt. Im Sinne der auch im SIL dargelegten (SIL 2000, Teil III B-2) Stärkung des ländlichen Raums kann somit von einem schweizweit positiv wirkenden Struktureffekt gesprochen werden. Neben der touristischen Funktion erfüllt der Airport Lugano auch die Anbindungsfunktion an die Landesflughäfen. Im Gegensatz zu den restlichen Regionalflugplätzen, welche 1-1.5 Fahrstunden von einem Landesflughafen entfernt sind, ist diese Funktion ausgeprägter.

2.2 Entlastung der Landesflughäfen

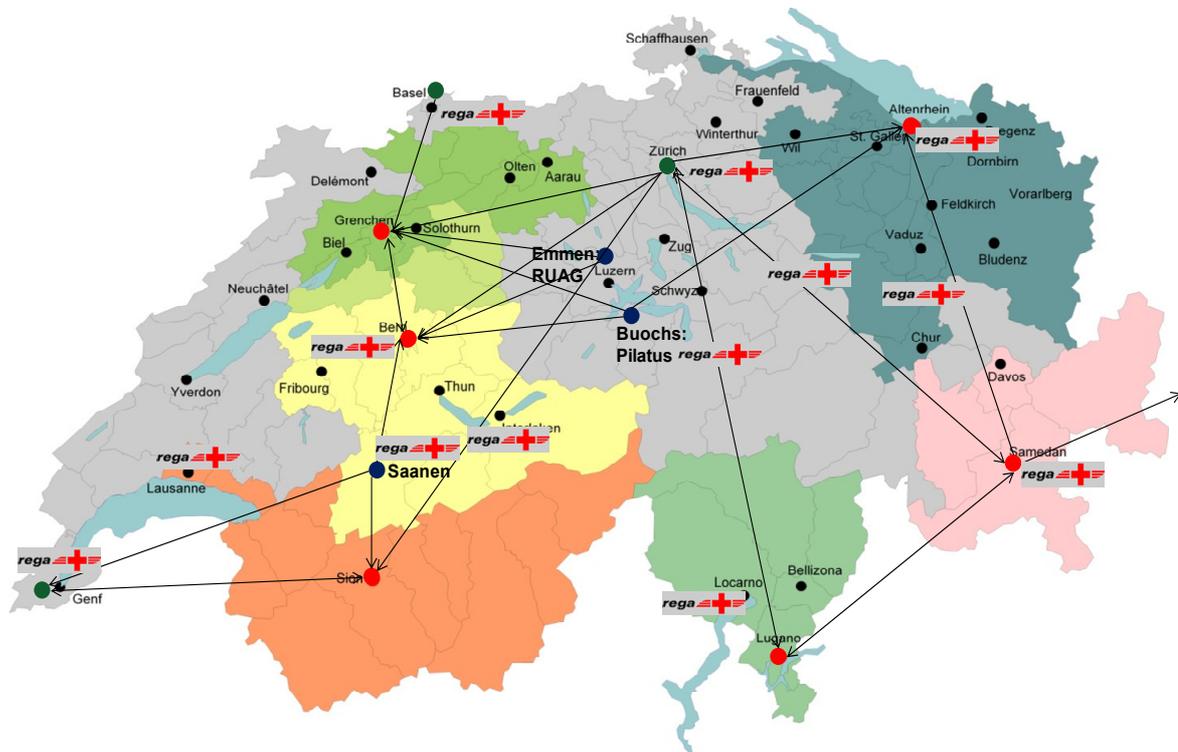
Neben der Erreichbarkeit kann den Regionalflugplätzen in einem beschränkten Masse eine Entlastungsfunktion für die drei Landesflughäfen zugesprochen werden. Auf den Linienverkehr trifft diese Aussage nicht zu. Im Bereich der General Aviation sowie bei Business Jets bilden die Regionalflugplätze aber eine Alternative zu den Landesflughäfen, beispielsweise bei Kapazitätsengpässen, schlechten Wetterbedingungen oder aufgrund der räumlichen Nähe zur finalen Destination. In diesem Zusammenhang ist auch der Sicherheitsaspekt zu nennen, welcher durch die Entlastung für die Landesflughäfen entsteht. So verringert sich die Komplexität der Luftraumüberwachung auf den Landesflughäfen durch die Umleitung der General Aviation und kleinerer Flugzeuge auf die Regionalflugplätze. Die Regionalflugplätze verfügen aufgrund der Kompaktheit und der weniger komplexen Dienstleistungskette über eine effizientere Infrastruktur für die Abwicklung von Business Jets als die Landesflughäfen, wodurch eine Entlastungswirkung für beide Akteure sinnvoll ist.

2.3 Medizinische Versorgung

Die Regionalflughäfen stellen im Rahmen der Luftrettung und der medizinischen Versorgung (Organtransporte) ein wichtiges Element zur flächendeckenden Versorgung der Schweiz dar.

Die Medizinische Versorgung durch REGA Helikopter und Jets, welche die Einlieferung Verletzter und Kranker Passagiere ins Spital und auch Krankentransporte zwischen Spitälern beschleunigt, ist auf eine möglichst breite Abdeckung der Schweiz angewiesen, zu welcher die Regionalflugplätze beitragen. Abbildung 27 zeigt die Regabasen in der Schweiz. Die Helibasen sind nicht notwendigerweise auf Flugplätzen angesiedelt. REGA Jets operieren jedoch ab Zürich und können die Regionalflugplätze anfliegen. Die REGA stützt sich auf ein dezentrales Netz von Landeplätzen in der Schweiz und kann von den Infrastrukturen der Regionalflugplätze profitieren.

Abbildung 27: Beziehungen zwischen Regionalflugplätzen und Landesflughäfen und einer dezentralen Gesundheitsversorgung



Quelle: In Anlehnung an REGA

2.4 Infrastruktur für Ausbildungsbetriebe und Flugsport

Die Infrastruktur der Regionalflugplätze beherbergt zahlreiche Ausbildungsbetriebe im Bereich der Luftfahrt. Neben den Flugfeldern bilden die Regionalflugplätze die wichtigste Infrastruktur im Bereich der Flugausbildung, insofern kommt der Flugplatzinfrastruktur eine Enablingfunktion im Bereich der Flugausbildung zu. Neben der Ausbildung dient die Infrastruktur auch den Flugsportaktivität im Amateurbereich, wodurch die Regionalflugplätze auch eine Freizeitinfrastruktur darstellen.

3. Kompetenzeffekte

Von den Regionalflugplätzen ausgehende Kompetenzeffekte sind im Bereich der Flugausbildung, dem Freizeitwert und der Bildung von technischer Kompetenz auf dem Gelände und in der Nähe der Regionalflugplätze auszumachen.

3.1 Flugausbildung

Die Flugausbildung stellt auf allen Regionalflugplätzen eine wahrgenommene Funktion dar. Zentral ist die Flugausbildung insbesondere in Samedan und Grenchen. Die Ausbildung findet schweizweit hauptsächlich in Vereinen auf kleineren Flugfeldern und Regionalflugplätzen statt. Diese Ausbildungsfunktion der Flugfelder wird denselben auch durch den SIL zugewiesen. In der Praxis werden Flugschulen zu einem grossen Teil durch Flugsportvereine betrieben werden, die auf Flugfeldern operieren. Die Ausbildungsumgebung ist jedoch auf einem Flugfeld eine andere, als auf einem Regionalflugplatz. So sind beispielsweise die Funkdisziplin unter den Piloten oder der Funkverkehr mit der Kontrollstelle auf einem anderen Level. Regionalflugplätzen wird zwar im SIL eine subsidiäre Funktion im Gegensatz zu Flugfeldern in der Flugausbildung zugesprochen, der Stellenwert wird jedoch in Teil III explizit hervorgehoben. Die Regionalflugplätze bieten durch ihre Infrastruktur auf dem Standard eines internationalen Verkehrsflughafens ein geeignetes Trainingsfeld für angehende Piloten, Flugleiter, Flugmechaniker, etc. Die Funktion der Regionalflugplätze für die Ausbildung des fliegerischen Nachwuchses der kommerziellen Luftfahrt stellt damit eine wichtige Funktion für das gesamte Luftverkehrssystem dar, indem der Nachwuchs für die kommerzielle Luftfahrt realitätsnahe Ausbildungsbedingungen vorfindet. Diese Funktion ist insofern von Wichtigkeit, da die Landesflughäfen nicht über entsprechende Kapazitäten für die Abwicklung der Ausbildung verfügen.

Die folgende Abbildung zeigt als Beispiel das Entwicklungspotential der Schweizer Flugplätze (Flugfelder, Regionalflugplätze und nationale Flughäfen) aus der Perspektive der Freizeitaviatik (und damit der Vereine) wo ein Grossteil der Flugausbildung statt findet (Aeroclub der Schweiz).

Abbildung 28: Entwicklungspotential der Schweizer Flugplätze aus Freizeitaviatikperspektive



Quelle: Aeroclub der Schweiz

Abbildung 28 zeigt, dass auf den Schweizer Landesflughäfen kein Entwicklungspotential für Flugsport- und Flugausbildungsvereine mehr besteht. Auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein ist das Entwicklungspotential aufgrund von regulatorischen Einschränkungen im Vierländereck nur gering. Auf den Regionalflugplätzen Samedan, Bern und Lugano besteht ein mittleres Entwicklungspotential. Auf den Regionalflugplätzen Grenchen und Sion ist das Entwicklungspotential hoch. Ebenfalls bieten die verschiedenen kleinen Flugfelder teilweise noch hohes oder mittleres Entwicklungspotential.

3.2 Freizeit- und Begegnungswert

Viele Flugschulen und Luftsportvereine haben sich auf den Regionalflugplätzen angesiedelt. Sie ermöglichen der lokalen Bevölkerung Ihre Freizeit auf dem Flugplatz zu verbringen und schaffen damit sowohl einen Nutzen für die Flugplatzinfrastruktur als auch für die Gesellschaft der Region. Neben dem regional anfallenden Nutzen stellen die Regionalflugplätze auch überregionale Anziehungspunkte für den Flugsport dar und ergänzen das Angebot der Flugfelder.

3.3 Technologische Kompetenz auf und in der Nähe von Regionalflugplätzen

Der durch Regionalflugplätze bedingte Luftverkehr bedingt, dass sich auf den jeweiligen Plätzen auch Wartungsbetriebe ansiedeln, welche zu Bildung von technischer Kompetenz im Bereich der Luftfahrt beitragen. Zudem bieten die Regionalflugplätze kleinen und mittleren Betrieben mit einer Luftverkehrs-

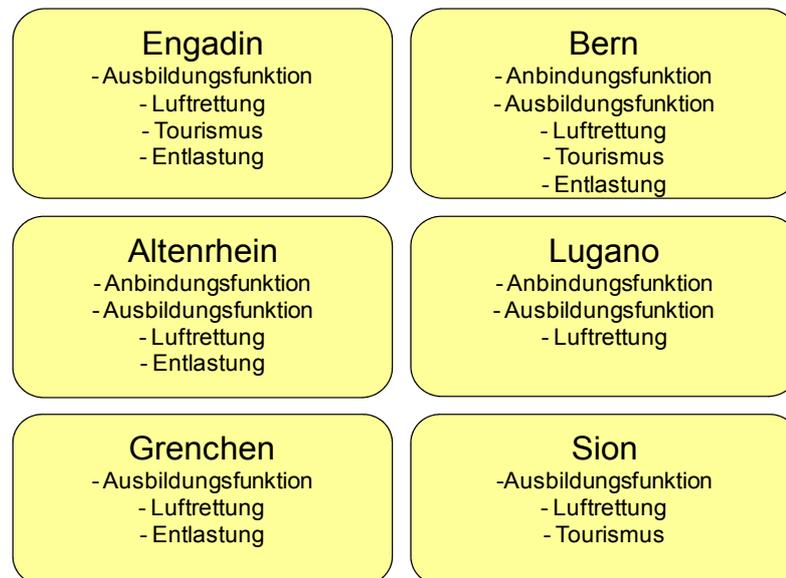
affinität die Möglichkeit zur Ansiedelung (bspw. Mecaplex), welche an Landesflughäfen oder auf Flugfeldern nicht möglich wäre. Insofern tragen die Regionalflughäfen zu einer breiteren Abstützung der technischen Kompetenz im Bereich der Luftfahrt bei und fördern die Unternehmenstätigkeit im Bereich der Luftfahrt.

In Samedan, Sion und auch im Berner Oberland erfüllen die Regionalflugplätze zudem eine Zubringerfunktion für die Luxushotellerie. Die Regionalflugplätze sind für die Anreise der Gäste aus dem höchsten Preissegment sehr bedeutend. Indirekt ergibt sich damit ein Effekt auf die Kompetenzbildung in dieser Branche.

4. Fazit

Es lässt sich feststellen, dass die von den Regionalflugplätzen ausgehenden Effekte in den im SIL Teil III B-2 erwähnten Bereichen anfallen, indem diese die angesprochenen regionalen Zentren vor allem für die Sparten Geschäfts und -Touristikflüge, fliegerische Aus- und Weiterbildung und Flugsport bilden. Ebenfalls wird die im SIL erwähnte Entlastungsfunktion für die Landesflughäfen sowie im Falle von Altenrhein und Lugano die Anbindung an den Linienverkehr wahrgenommen. Die jeweils wahrgenommenen Funktionen unterscheiden sich dabei in einem Gesamtluftverkehrssystem Schweiz zwischen den jeweiligen Regionalflugplätzen. In Abbildung 29 sind die die schwergewichtig durch die einzelnen Regionalflughäfen wahrgenommenen Funktionen in einem Überblick dargestellt.

Abbildung 29: Wahrgenommene Funktionen



Im Rahmen der Ausbildung und der Entlastung nehmen sämtliche Regionalflughäfen eine unterstützende Funktion zu den Landesflughäfen ein. Besonders ausgeprägt ist die Ausbildungsfunktion auf den Flugplätzen in Samedan und Grenchen. Im Bereich der Luftrettung bilden die Regionalflugplätze einen

Bestandteil, der dazu beiträgt ein möglichst flächendeckendes Netz der Luftrettung und der medizinischen Versorgung sicherzustellen.

Die Regionalflugplätze Lugano, Bern und Altenrhein nehmen zudem eine Funktion im Bereich der Anbindung an den Linienverkehr ein, welcher insbesondere im Falle von Lugano zu einer Stärkung von peripheren Regionen führt. Die touristische Funktion der Flugplätze Engadin, Bern und Sion stellt zudem eine wichtige Infrastruktur für den Schweizer Tourismus dar und ermöglicht die Bearbeitung des Top-Segments sowie die Durchführung von Leuchtturmevents wie dem WEF in Davos sowie dem White Turf in St. Moritz. Diese Events mit internationaler Ausstrahlungskraft weisen neben den regionalen Effekten auch positive Effekte auf die gesamte schweizerische Tourismusbranche auf. Gesamthaft lässt sich feststellen, dass sich die einzelnen Regionalflughäfen im Verlaufe der gewachsenen Struktur auf die in der Abbildung 29 dargestellten Funktionen konzentriert haben, welche an die jeweilige Struktur der Einzugsregion und deren Nachfrage angepasst sind. Je nach wahrgenommener Funktion unterscheiden sich die von Flugplätzen ausgehenden Effekte auf das Gesamtsystem. So gehen von allen Flugplätzen Struktureffekte in Form eines Beitrags zum gesamtschweizerischen Luftrettungssystem aus. Ebenfalls von allen Flugplätzen geht ein Struktureffekt der Entlastung der Landesflughäfen im Bereich der General Aviation aus. Die Bereitstellung der Infrastruktur für die Flugschulung (im Engadin auch die Fluglotsenschulung) führt zum Struktureffekt, der in einem weiteren Schritt den Kompetenzeffekt im Bereich der Flugausbildung erlaubt. Die Flugplätze mit einer Linienanbindung erfüllen zudem eine Anbindungsfunktion, welche jedoch weniger für das Gesamtsystem, denn für die jeweilige Region von Bedeutung ist. In den drei touristischen Regionen des Berner Oberlandes, des Wallis und dem Engadin fällt zudem sowohl eine Struktur- als auch Kompetenzeffekt im Bereich Tourismus an. Neben diesem regional anfallenden Effekt ist die Wirkung jedoch auch von gesamtschweizerischer Ausstrahlung. Dadurch dass eine Abdeckung des Top-Segments durch die Schweizer Wintersportdestinationen gewährleistet wird, können Ausstrahlungseffekte für den gesamten Tourismus in der Schweiz erzielt werden.

VII. Zusammenfassender Überblick und Fazit

1. Funktionen und Effekte der Regionalflugplätze im Schweizer Luftverkehrssystem

Im Folgenden soll der Zusammenhang zwischen den vorgängig durchgeführten regionalen Analysen und der Betrachtung der gesamtschweizerischen Effekte der Regionalflugplätze dargelegt werden. Im Rahmen der aggregierten Betrachtung werden weiter die drei Landesflughäfen in das System integriert. Die Betrachtung basiert auf den Resultaten der qualitativen und quantitativen Analysen. Neben den Regionalflugplätzen und den Landesflughäfen werden zusätzlich auch weitere zentrale Akteure in die Betrachtung integriert.

Um einen ersten Überblick über die verschiedenen Flugplätze im schweizerischen Luftverkehrssystem zu schaffen, wird eine funktionsabhängige Klassifizierung gemäss dem Schema von Hirschhausen et al. (2004) vorgenommen. Die Autoren teilen Flugplätze in Abhängigkeit der wahrgenommenen Funktionen in die vier Kategorien der Primär-, Sekundär-, Tertiär- und Quartärflughäfen ein. Die jeweiligen Funktionen und die Einteilung sind in Tabelle 12 dargestellt.

Tabelle 13: Funktionsabhängige Klassifizierung

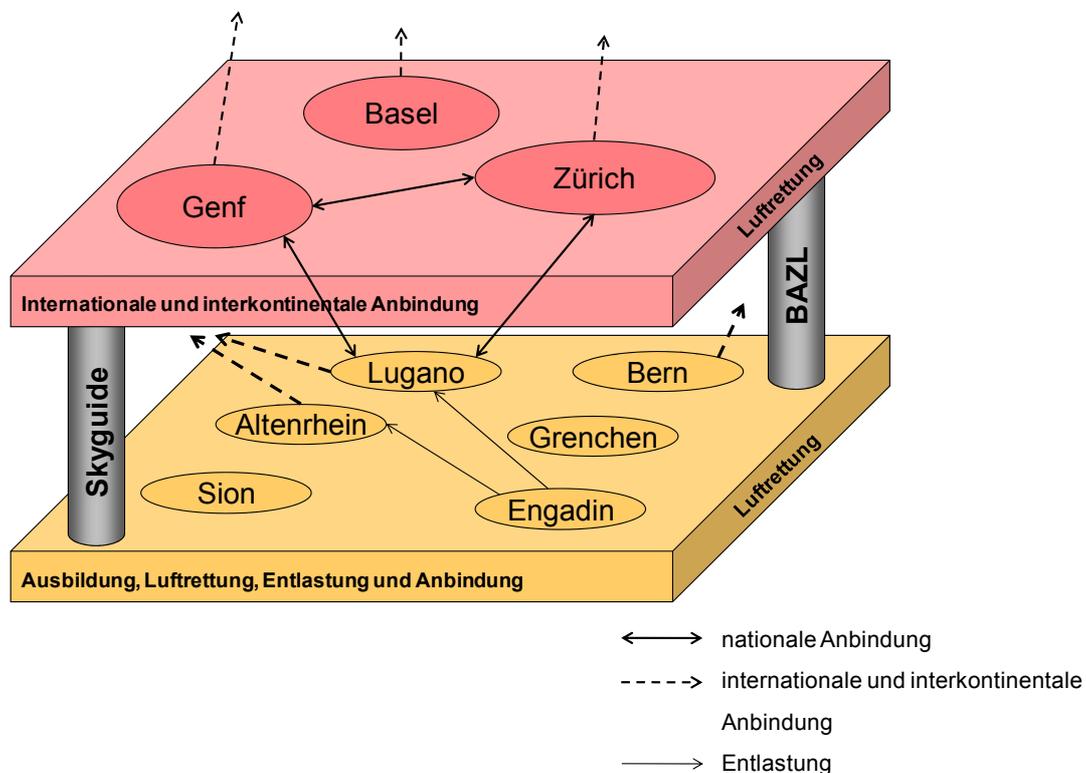
Kategorie	Funktion	Anteil am nationalen Passagierverkehr, 2008
Primärflugplätze (Zürich)	<i>Hubflughäfen mit einer Drehkreuzfunktion; grösstenteils international und interkontinental; Landesflughafen</i>	58.10%
Sekundärflugplätze (Basel, Genf)	<i>Hub ohne Drehkreuzfunktion, schwergewichtig kontinentaler Flugverkehr; Landesflughafen</i>	40.90%
Tertiärflugplätze (Lugano, Bern, Altenrhein)	<i>Flugplätze mit Linienverkehr als Anbindung sowie General Aviation und Charterverkehr</i>	1%
Quartärflugplätze (Grenchen, Samedan, Sion)	<i>Flugplätze ohne Linienverkehr aber mit Charterverkehr, Business Aviation und General Aviation</i>	0%

Quelle: in Anlehnung an von Hirschhausen et al. (2004)

Zürich nimmt im Schweizer Luftverkehrssystem mit über der Hälfte der Charter- und Linienpassagiere eine dominante Stellung ein. Dem Flughafen kommt zudem in der Schweiz als einzigem Flughafen eine Hubfunktion zu. Neben dem Flughafen Zürich bietet noch der Flughafen Genf interkontinentale Direkt-

verbindungen an. Zusammen mit dem Flughafen Basel deckt dieser weitere 40.9% des Passagieraufkommens ab. Die beiden Flughäfen Genf und Zürich erfüllen somit eine internationale und interkontinentale Anbindungsfunktion mit entsprechenden Effekten für die Schweizer Volkswirtschaft. Dem Flughafen Basel kommt insbesondere eine internationale Anbindungsfunktion zu. Ebenfalls nimmt der Flughafen eine wichtige Stellung im Bereich des Frachtverkehrs ein. Aus der Tabelle 18 wird ersichtlich, dass nur ein marginaler Teil des gewerblichen Passagierverkehrs auf den Regionalflugplätzen anfällt. Wie im vorhergehenden Kapitel beschrieben, nehmen die Regionalflugplätze grösstenteils ergänzende Funktionen zu den Landesflughäfen wahr und verursachen dadurch intangible Effekte für die Region und das Gesamtsystem Luftfahrt. In der folgenden Abbildung sind die sechs Regionalflugplätze und die drei Landesflughäfen mit deren Funktionen dargestellt.

Abbildung 30: Funktionen der Flugplätze und Landesflughäfen



Quelle: Eigene Darstellung

Neben den Flugplätzen sind in der Grafik auch das BAZL und Skyguide integriert, da diese beiden Akteure als Regulator bzw. als Flugsicherungsunternehmen notwendige Grundvoraussetzungen eines funktionierenden Luftverkehrssystems und somit für alle Akteure darstellen, was durch die Säulenfunktion visualisiert wird.

Auf einer ersten Ebene stellen die drei Landesflughäfen primär die internationale und interkontinentale Anbindung der Schweiz durch Passagier- und Frachtverkehr sicher. Zudem existiert zwischen den Lan-

desflughäfen Genf und Zürich ein marginaler Inlandsflugverkehr. Die drei Landesflughäfen stellen ebenfalls einen Bestandteil der Luftrettungsinfrastruktur der Schweiz dar.

Auf einer zweiten Ebene nehmen die Regionalflughäfen eine unterstützende Rolle in Form der Anbindungs- sowie der Ausweichfunktion (für die Business Aviation) wahr. Eine nationale Anbindung kommt den Verbindungen von Lugano nach Zürich und nach Genf zu. Eine internationale Anbindung erfolgt zudem bei den Flugplätzen Altenrhein (Wien), Bern (Paris, München) und Lugano (Rom). Durch die Linienverbindung entsteht eine direkte Anbindung der Flugplätze an den internationalen Luftverkehr durch Primär- oder Sekundärflugplätze anderer Nationen. Eine Ausweichfunktion wird durch die beiden Flugplätze Lugano und Altenrhein wahrgenommen, indem bei schlechten Wetterverhältnissen der Verkehr vom Flugplatz Engadin auf diese beiden Flugplätze umgeleitet werden kann. Ebenfalls erfüllen die Regionalflugplätze mit der Ausbildungs- und Freizeitfunktion eine ergänzende Rolle, die in dieser Form auf einem Landesflughafen nicht abzuwickeln wäre. Weiter stellen die Regionalflugplätze einen Bestandteil der Schweizer Luftrettungsinfrastruktur dar.

Neben den erwähnten Funktionen für das nationale Luftverkehrssystem erfüllen die jeweiligen Flugplätze die in Kapitel V erwähnten Funktionen für die Regionen und entfalten die damit zusammenhängenden intangiblen Effekte.

Eine direkte Verbindung innerhalb der Systemebenen besteht somit lediglich zwischen dem Regionalflughafen Lugano und den beiden Landesflughäfen Genf und Zürich. Ansonsten sind die beiden Ebenen im Bereich des Linienverkehrs unabhängig voneinander. Die Ebene der Regionalflugplätze übernimmt somit neben der für das Gesamtsystem relevanten Funktion im Bereich der Luftrettung insbesondere komplementäre Aufgaben. So erfolgt im Bereich der General Aviation und der Ausbildung eine Entlastung der Landesflughäfen. Ebenfalls eine entlastende Funktion erfüllen die Regionalflughäfen durch die Anbindung an weitere internationale Hubs, indem dieser Verkehr nicht zusätzlich über die Landesflughäfen abgewickelt werden muss. Inwiefern sich dieser Verkehr auch über die Landesflughäfen abwickeln lassen würde, lässt sich aufgrund der vorgenommenen Analyse nicht beurteilen. Ebenfalls sind in der Abbildung 30 die regionalen Effekte sowie die Anbindung über den Charterverkehr nicht enthalten. Im Falle der Flughäfen Engadin, Bern und Sion nehmen die Flugplätze ebenfalls eine Anbindungsfunktion für den Tourismus wahr. Diese ist zu einem Grossteil den regionalen Funktionen und Effekten zuzurechnen, erfüllt jedoch im Sinne eines Imageeffekts und einer Kompetenzbildung auch eine Funktion für den gesamten Schweizer Tourismus.

2. Abschliessende Betrachtung und Ausblick

Die im Rahmen der vorliegenden Studie vorgenommenen Analysen und die daraus folgenden Erkenntnisse sollen abschliessend nochmals aggregiert werden. Ebenfalls soll aufgezeigt werden, in welchen Bereichen noch Herausforderungen für die Flugplätze des schweizerischen Luftverkehrssystems bestehen und welche Fragen für die Verfasser des Berichts einer weiteren Abklärung bedürften.

Die Analyse der einzelnen Regionalflugplätze und des gesamtschweizerischen Luftverkehrssystems hat gezeigt, dass

- sich die einzelnen Regionalflugplätze trotz der historisch gewachsenen Struktur auf unterschiedliche Funktionen spezialisiert haben. Dabei zeigt sich insbesondere, dass die Flugschulung ein starkes Standbein der analysierten Regionalflugplätze darstellt, was auf eine gewisse Ausweichfunktion derselben für diese Betriebe hinweist. In der Folge stellen die Regionalflugplätze somit einen wichtigen Bestandteil der fliegerischen Aus- und Weiterbildung für die Schweizer Aviatikbranche dar.
- die Entwicklung des Netzwerkes historisch bedingt dezentralisiert, und ohne eine zentrale Koordination der einzelnen Akteure erfolgt ist. Es besteht somit keine aktive Führung oder Pflege des Netzwerkes. Die Dezentralität führt zu gewissen Redundanzen im Bereich der Infrastrukturen durch die parallele Bearbeitung von Kundensegmenten. Ebenfalls bleiben potentielle Synergien ungenutzt, was teilweise durch die regionale Verankerung, teilweise durch mangelnde Koordination bedingt zu sein scheint.
- die Regionalflugplätze die durch den SIL geforderten Bereiche der Geschäfts-, Touristik- und Arbeitsfliegerei sowie der fliegerischen Aus und -Weiterbildung sowie den Flugsport abdecken.
- die Regionalflugplätze durch die Kleinräumigkeit der Schweiz in grosser geografischer Nähe zueinander und zu den Landesflughäfen operieren. Daraus folgend fällt der Linien- und Charterverkehr auf den einzelnen Plätzen gering aus und die Betriebe operieren aufgrund fehlender Skaleneffekte an einer ökonomisch kritischen Schwelle.
- sich durch die vergleichsweise kleine Grösse und steigender Aufwände aufgrund zunehmender Regulierungen (Safety und Security) ein zunehmender Kostendruck entwickelt, welcher nur schwer über die momentanen Bewegungen finanziert werden kann.
- sämtliche Regionalflugplätze aufgrund des Kostendrucks nach neuen Geschäftsfeldern suchen. Als zukunftssträchigstes Geschäftsfeld wird von allen Regionalflugplätzen die Business Aviation beurteilt, welche dadurch auch einen Fokus für die zukünftige Geschäftstätigkeit bilden.
- die Regionalflugplätze in sämtlichen Regionen durch die ansässigen Unternehmen als wichtig für die Region eingestuft werden. Dagegen fällt die Einstufung der Wichtigkeit für das eigene Unternehmen geringer aus. Es stellt sich damit die Frage, ob eine Überschätzung der regionalen

Effekte oder eine rückblickenden Unterschätzung der unternehmensseitigen (für den Standortentscheid wichtigen) Effekte vorliegt.

Die Verfasser der Studie sehen daher folgende offenen Fragen und zukünftigen Suchfelder:

- Welches Synergiepotential ergibt sich aus einer gezielteren Steuerung des Netzwerkes und wäre eine solche Steuerung der dezentralen Entwicklung überlegen?
- Im Falle einer koordinierteren Steuerung stellt sich die Frage, welcher Grad an Zentralisierung für die Akteure und die Volkswirtschaft in welchen Tätigkeitsbereichen wünschenswert wäre.
- Wie entwickelt sich die Business Aviation in Zukunft und welche Infrastrukturen werden für diese Entwicklung benötigt? Im Zusammenhang mit dem Netzwerkgedanken stellt sich hier auch die Frage, ob die bisherigen Geschäftsstrategien der Regionalflugplätze möglicherweise zu Redundanzen im Angebot bzw. einem Überangebot in diesem Bereich führen könnten.

VIII. Literaturverzeichnis

- Aeroclub der Schweiz (2009): Entwicklungspotential der Schweizer Flugplätze aus Freizeitaviatikperspektive. Luzern
- Airports Council International (2000): ACI World Report. Genf
- Airports Council International (2004): ACI World Report. Genf
- Amin, A. & Thrift, N. (1995): Globalization, institutional 'thickness' and the local economy, in: Healey, P. et al.(Hrsg.): *Managing Cities: The New Urban Context*. S. 92- 108. John Wiley. Chichester
- Arthur D. Little (2002). *Headquarters are on the move. Benchmarking of Global and Regional Headquarters in Switzerland*. Thalwil: AD Little.
- Bieger, Th.& Frey, M. (2001): *Wirtschaftliche Nachhaltigkeit von Sport-Events am Beispiel der Ski-WM 2003*. Unveröffentlichtes Manuskript. IDT-HSG. St. Gallen.
- Bieger, T. und Scherer, R. (2003). *Cluster und integratives Standortmanagement: von einem theoretischen Konzept zu konkreten Handlungsstrategien*. In: *Clustering - das Zauberwort der Wirtschaftsförderung*. Bieger, T. & Scherer, R.: Haupt. 9-26. St. Gallen
- Bieger, T., Scherer, R., Bischof, L. & Laesser, C. (2003): *Die wirtschaftliche Bedeutung des Annual Meeting des World Economic Forum*. St.Gallen
- Bieger, T. & Wittmer, A. (2007): *Perspektiven für Regionalflugplätze*. in: Wald, A., Fay, Ch. und Gleich, R.: *Aviation Management: Aktuelle Herausforderungen und Trends*. S. 129-143. LIT Verlag. Berlin-Hamburg-Münster.
- Bundesamt für Raumentwicklung (2003): *Infrastrukturkosten Luftverkehr, INFRAS, Ergebnisse Pilotrechnung, Schlussbericht*. Bern
- Bundesamt für Zivilluftfahrt [BAZL] (2004): *Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt [SIL]*. Bern
- Carson, D., Gilmore, A., Perry, C. & Cronhaug, K. (2001): *Qualitative Marketing Research*. London
- Casti, J. (1995): *The theory of networks*. In: Battan, D./Casti, J./Thord, R. (Hrsg.) *Networks in action, communication, economics and human knowledge*. Berlin
- Crompton, J. L. & S. Lee, et al. (2001): *A guide for undertaking economic impact studies: The Spring-fest example*. *Journal of travel research*. 40(1).S. 79-87..
- Curtis, G. (1993): *Waterlogged*. in: *Texas Monthly*. September S. 7.
- Dietl, H.; Pauli, M. (1999): *Wirtschaftliche Auswirkungen öffentlich finanzierter Stadionprojekte*. *Arbeitsberichte Fachbereich Wirtschaftswissenschaften Universität Paderborn*. Neue Reihe Nr. 61. Paderborn.

-
- Döring, T. (1999): *Airline-Netzwerkmanagement aus kybernetischer Perspektive - Ein Gestaltungsmodell*. Bern
- Glaser, J und Menze, A. (2003) *Ansatzpunkte zur Steuerung unternehmerischer Standortentscheidungen. Ergebnisse einer Unternehmensbefragung zu Standortanforderungen und Standortqualitäten in der Region Dresden*. Working Paper. Hamburg
- Grabher, G. (1993): *The embedded firm. On the socioeconomics of industrial networks*. Routledge: London
- Frey, R. L. (1984): *Die Inzidenzanalyse: Ansatz und Probleme der Erfassung von Spillovers*. In: Frey, R. L.; Brugger, E. A. (Hrsg.): *Infrastruktur, Spillovers und Regionalpolitik*. S. 37-55. Diessenhofen
- Harsche, M., Arndt, A., Braun, Th., Eichinger, A., Pansch, H. und Wagner, Ch. (2008): *Katalytische volks- und regionalwirtschaftliche Effekte des Luftverkehrs in Deutschland*. Darmstadt
- Intraplan (2005): *Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030 - Nachfrageprognose*. München
- Infras (2006): *Luftfahrt und Nachhaltigkeit: Bestandesaufnahme - Perspektiven - Handlungsspielraum*. Zürich
- Jungthirapanich, C., & Benjamin, C. O. (1995): *A Knowledge-Based Decision Support System for Locating a Manufacturing Facility*. IIE transactions. Vol. 27. No. 6. (December). S. 789-799.
- Karlqvist, A. (1995): *Network as dynamic systems*. In: Battan, D./Casti, J./Thord, R. (Hrsg.): *Networks in action, communication, economics and human knowledge*. Berlin
- Klophaus, R. (2006): *Volkswirtschaftliche Bedeutung von Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen - Wichtige Ergebnisse im Überblick*. Birkenfeld
- Kinberg, Y & Sudit, E.F. (1979): *Country/service bundling in international tourism: Criteria for the selection of an efficient bundle mix and allocation of joint revenues*. *Journal of International Business Studies*. S. 51-63.
- Kurrus, P. (2008): *Chancen und Risiken der Business Aviation*. Sky News, Nr. 5 Mai 2008
- Laesser, C. & Ludwig, E. (1999): *Auswirkungen von sportlichen Grossanlässen (Conceptual Framework)*. Institut für Öffentliche Dienstleistungen und Tourismus IDT-HSG. Universität St. Gallen. St. Gallen/Bern
- Luhmann, N. (1968): *Zweckbegriff und Systemrationalität*. Tübingen
- Maillat, D. (1996): *Du district industriel au milieu innovateur: contribution a une analyse des organisations productives territorialisées*. IRER. Neuchâtel

-
- Maier, G., Tödting, F. & Trippel M. (2002). "Regionalentwicklung und Regionalpolitik. Regional- und Stadtökonomik II. Wien
- Mazzarol, T. & Cho, S. (2003): A study of the factors influencing the operating location decisions of small firms. *Property Management*, 21 (2). S. 190-208
- Meier, R. (2001): Nachhaltiger Luftverkehr - Was tun?. in: *Die Volkswirtschaft* 8/2001
- Pins, K. (1998). Congressional hearing scrutinizes air fares. *Des Moines Register*. April 24. A6.
- Piore, M. & Sabel, C. (1984): *The second industrial divide: prospects for prosperity*. Basic Books. New York.
- Pompl, W. (2007): *Luftverkehr - eine ökonomische und politische Einführung*. Berlin
- Prognos AG (2005): *Standortbedingungen in Sachsen aus Sicht mittelständischer Unternehmen - Ergebnisse einer Unternehmensbefragung*. erarbeitet von; M. Bucksteeg und P. Steden. Berlin.
- Putnam, R. D. (2000): *Bowling alone. The collapse and revival of American community*. Simon & Schuster. New York
- Schätzl, L. (2001): *Wirtschaftsgeographie - Bd. 1 Theorie*. Paderborn.
- Scherer, R. & Derungs, C. (2008): *Standortwahl von Unternehmen: Ein Entscheidungsprozess zwischen Rationalität und Emotionalität*. IDT working paper. IDT-HSG. St. Gallen
- Scherer, R., Strauf, S. & Bieger, T. (2002): *Die wirtschaftlichen Effekte des Kultur- und Kongresszentrums Luzern (KKL)*. St.Gallen
- Schweizerischer Bundesrat (1986): *Lärmschutzverordnung [LSV]*. Bern
- Schweizerischer Bundesrat (1994): *Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt [VIL]*. Bern
- Schweizerischer Bundesrat (2004): *Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz [LUPO]*. Bern
- Spilling, O. (1996): The entrepreneurial system: On entrepreneurship in the context of a mega-event. in: *Journal of Business Research* 36/1
- Storper, M. (1995): The Resurgence of Regional Economies, Ten Years After: the Region as a Nexus of Untraded Interdependencies. *European Urban and Regional Studies* 2 (3). S. 191-221.
- Strauf, S. & Behrendt, H. (2006): *Regionalwirtschaftliche Effekte der Hochschulen im Kanton Luzern*. St.Gallen
- Strauf, S. (2007): *Regionalwirtschaftliche Effekte des Einsiedler Welttheaters 2007*. St.Gallen
- Strauf, S. & Scherer, R. (2008): Universities and their contribution to regional development. In: *Transformations in Business & Economics* 7 (2008). Nr. 1. S. 137-151.
- Thierstein, A. & Walser, M. (2000): *Between Local Agenda 21 and a 'National Master Plan': the Sustainable Region*. Paper presented at the 40th European Congress of the Regional Science Association in Barcelona
- Thiessen, F. (2005): Zum Geleit: Weiche Standortfaktoren - die fünf Sichtweisen. in: *Weiche Standortfaktoren - Erfolgsfaktoren regionaler Wirtschaftsentwicklung*. von: Thiessen, F., Cenanvin, O., Führ, M., und Kaltenbach, M.
- von Hirschhausen, C., Beckers, T., Czerny, A. I. und Müller, S. (2004): *Privatisierung und Regulierung deutscher Flughäfen*. Deutsche Bank Research, Aktuelle Themen Nr. 291, Frankfurt a. M.
- Walter, C. K. & Suzuki Y. (2002): Perceived high air fares: Effects on location and business travel decisions. *Transportation journal* 42(1). S. 42-50.

IX. Anhang

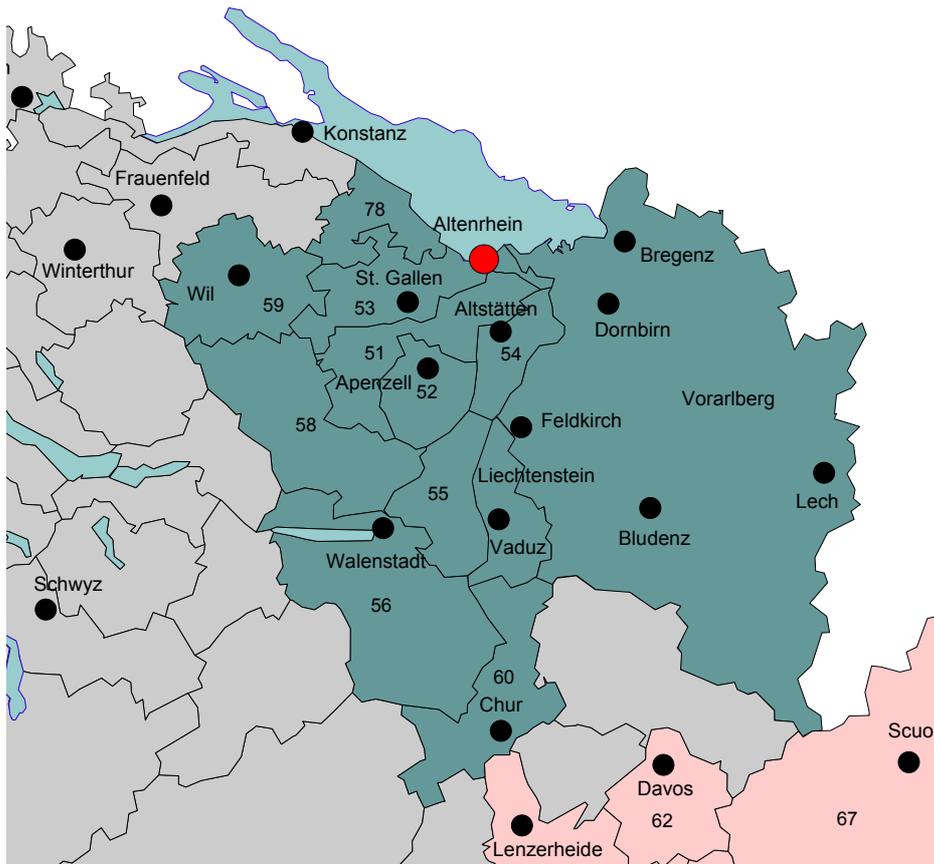
1. Analyse Flugplatz St. Gallen-Altenrhein

1.1 Regionales Profil

Lage des Flugplatzes und der Region

Der Flughafen Altenrhein liegt im gleichnamigen Dorf am Bodensee gleich neben der Rheinmündung nahe der Grenze zu Österreich. Das Einzugsgebiet erstreckt sich auf Schweizer Seite bis in die Kantone St. Gallen, Thurgau, Appenzell AI & AR sowie Graubünden sowie rechtsrheinisch auf das österreichische Bundesland Vorarlberg und das Fürstentum Liechtenstein. Damit ist Altenrhein der einzige Regionalflughafen in der Schweiz, der über ein grenzüberschreitendes Einzugsgebiet verfügt. Grössere Städte im Einzugsgebiet sind St. Gallen (21 Km), Vaduz (53 Km), Bregenz (A) (15 Km), Bludenz (A) (58 Km) und Feldkirch (A) (42 Km). Alle diese Städte sind innerhalb einer Stunde erreichbar. Selbst Zürich (104 Km) ist nur etwa 1 Stunde entfernt. Das Einzugsgebiet des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein beinhaltet im Rheintal bis zu eine Stunde Anreisezeit. Gegen Westen grenzt sich das Einzugsgebiet nach maximal 30 Minuten Anreisezeit ab. Weiter westlich liegt Zürich mit dem Landesflughafen. Verkehrstechnisch ist der Flughafen gut erschlossen. Die Schweizer Autobahnen A1 (in Richtung Zürich) und A13 (in Richtung Chur) führen direkt nach Altenrhein. Auf österreichischer Seite führt die A14 vom Rheintal her zum Flughafen und daran vorbei in das Gebiet nördlich des Einzugsgebietes. Mit dem öffentlichen Verkehr ist eine Anreise kompliziert (kein Bahnanschluss). Der westliche Teil des Vorarlbergs und der südliche Teil des Einzugsgebietes auf Schweizer Seite sind durch die Berge geprägt.

Abbildung 31: Einzugsgebiet des Flughafens Altenrhein



Als Grundlage für die Beschreibung des Einzugsgebiets dienen einerseits Liechtenstein und Vorarlberg als eigene Einheiten. Des Weiteren zählen die MS Regionen Appenzell AR. (51), Appenzell AI. (52), St. Gallen (53), Rheintal (54), Werdenberg (55), Sarganserland (56), Toggenburg (58), Will (59), Chur (60), und das Oberthurgau (78) zum Einzugsgebiet des Flughafens Altenrhein.

Bevölkerung

Im Einzugsgebiet des Flughafens leben ca. 1'102'000 Menschen, hiervon ein Drittel im Vorarlberg, weitere 16% in der Region St. Gallen und 9% in der Region Wil. Innerhalb Vorarlbergs sind vor allem die beiden Bezirke Feldkirch mit 98'000 und Bregenz mit 125'000 Einwohnern sehr gross. Die MS-Region St. Gallen ist mit 180'000 Einwohnern die grösste innerhalb des Einzugsgebietes. Der Süd-Westen Vorarlbergs und der südliche Teil des Einzugsgebietes auf Schweizer Seite sind sehr dünn besiedelt und haben dementsprechend auch nur wenig Einwohner.

Die drei Bezirke Bregenz, Dornbirn und Feldkirch werden gemäss dem Zentrum für Verwaltungsforschung in Wien bis zum Jahre 2030 um rund 30'000 Personen oder 10% an Bevölkerung gewinnen. Der Bezirk Bludenz wird jedoch kaum wachsen, wie auch schon in den letzten Jahren. Auch auf der Schweizer Seite wird die Bevölkerung ebenfalls zunehmen, wenn auch nicht so stark. Für den Kanton

St. Gallen prognostiziert das BFS eine Zunahme von etwa 5% bis ins Jahr 2030. Für das Thurgau satte 12.8% und für Appenzell AI. gar 18.7%. Weil dort aber bereits jetzt nicht sehr viele Menschen leben (knapp 14'000), wird sich das nicht so stark auf die ganze Region auswirken.

Arbeitsmarkt & Wirtschaftsregion

Das Einzugsgebiet des Flughafens Altenrhein - und insbesondere das Rheintal - sind aufgrund starker Pendlerströme eng miteinander verflochten. Aus den österreichischen Bezirken pendeln täglich mehrere tausend Beschäftigte in das Schweizer Rheintal.

Die grenzüberschreitende Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung. Für Vorarlberger sind die Jobs auf der Schweizer Seite aufgrund des höheren Lohnniveaus attraktiv. Andererseits kaufen Schweizer zwar oft in Vorarlberg ein, pendeln aber kaum über die Grenze, um dort zu arbeiten: Detaillierte Zahlen werden nicht erhoben, doch dürften es nur einige Dutzend sein.

Von hoher Bedeutung sind die Grenzgänger vor allem für das Fürstentum Liechtenstein. Knapp die Hälfte der Arbeitsplätze, rund 15 000, ist von Pendlern besetzt, je zur Hälfte kommen sie aus Vorarlberg und der Schweiz.

Im St. Galler Rheintal arbeiten 55 Prozent der Beschäftigten in Industriebetrieben, gemäss Johannes Rutz, dem Leiter des sankt-gallischen Amtes für Arbeit, ist das Rheintal die am stärksten industrialisierte Region der Schweiz.

Knapp 20% aller 559'000 Beschäftigten arbeiten in der MS-Region St. Gallen und 33% in Vorarlberg. Es gibt dabei jedoch nicht eine zentrale Stadt, vielmehr handelt es sich um einen Verbund. Vor allem das Rheintal wächst immer mehr zu einer Wirtschaftsregion zusammen. Bei den Betriebsstätten sieht die Statistik ähnlich aus. Im Rheintal und St. Gallen gibt es insbesondere einige wichtige Industriebranchen. 35% aller Beschäftigten arbeiten daher auch im sekundären Sektor, während der tertiäre lediglich 60% zählt, was im schweizweiten Vergleich unterdurchschnittlich ist. Das pro Kopf Einkommen liegt in allen Schweizer Kantonen des Einzugsgebietes nahe bei 45'000 CHF und damit ebenfalls eher unter dem Durchschnitt. Im Vorarlberg liegt das pro Kopf Einkommen knapp über dem landesweiten Durchschnitt und entspricht etwa 32'000 Euro. Die Konzentration liegt jedoch ganz klar auf den Gebieten am Bodensee. Das Pro Kopf Einkommen des Fürstentums Liechtenstein ist mit gut 44'000 Euro das höchste der Welt. Es betrifft jedoch lediglich etwa 36'000 Menschen.

Tourismus

Der Tourismus im Einzugsgebiet des Flugplatzes ist stark von den Berggebieten des Vorarlberg geprägt. Von insgesamt 9.6 Mio. Logiernächten, fallen 7.8 Mio. auf den Vorarlberg. Innerhalb des Vorarlberg sind es vor allem die Regionen Arlberg, Montafon und Bregenzerwald, die die Leute anziehen. 60% aller Logiernächte des Vorarlberg, also ca. 4.7 Mio., fallen im Winter an, die restlichen 3.1 Mio. im Sommer. Das sind aber immer noch markant viele mehr, wie im Schweizer Teil des Einzugsgebietes wo 2007 total 1.8 Mio. Logiernächte verbucht wurden. 90% aller Logiernächte im Vorarlberg entfallen auf ausländische Gäste. Rund 60 % aller Gäste kommen aus Deutschland. Nur knapp 20% aller Logiernächte fallen im Schweizer Einzugsgebiet und Liechtenstein an, wobei die Regionen um St. Gallen, das Sarganserland und das Bündner Rheintal vor allem Touristen anziehen. Bei den Hotelbetrieben sieht das Bild ähnlich aus. Gut die Hälfte aller Betriebe befindet sich im Vorarlberg und diese stellen knapp 2/3 aller Betten zur Verfügung.

Besonderheiten

Der Flughafen hat ein Einzugsgebiet, das über vier Länder verteilt ist. Die Effekte des Flughafens werden somit auch auf vier Länder verteilt. Des Weiteren ist das Gebiet durch Topographie und Wirtschaftsstruktur zweigeteilt. Auf der einen Seite steht das Wirtschaftsgebiet vor allem im Rheintal und gegen Westen hin. Auf der anderen Seite sind die Berggebiete im Süden und vor allem im Osten in denen der Tourismus von herausragender Bedeutung ist.

1.2 Flugplatz Profil

Abbildung 32 fasst das ökonomische Umfeld, Kennzahlen des Flughafens sowie qualitative Einschätzungen des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein zusammen. Insbesondere folgende Aspekte sind auffällig:

- Die Anzahl Flugbewegungen hat sich zwischen 2003 und 2008 stabilisiert. Der Einfluss einzelner Bereich auf die Anzahl ist dabei unterschiedlich: Die Business Aviation hat an Bedeutung zugenommen. Der Linienverkehr und die General Aviation haben dagegen an Bedeutung verloren.
- Der Flugplatz zählt 48 Mitarbeiter (VZÄ = 33).
- Die Mitarbeiteranzahl der auf dem Flugplatz angesiedelter Unternehmen auf dem Gelände zählt rund 150 Mitarbeiter.

1.5 Fragestellungen

Zwei zentrale Forschungsfragen liegen der Datenerhebung der einzelnen Regionalanalysen zugrunde. Mittels der qualitativen und quantitativen Befragung können Schlüsse zur ersten Frage gezogen werden. Die qualitativen Interviews und insbesondere die Netzwerkanalysen des gesamtschweizerischen Systems (vgl. die genauen Erkenntnisse zur Netzwerkanalyse im Gesamtbericht) liefern Erkenntnisse zur zweiten Forschungsfrage.

- *Welche regionalwirtschaftliche Bedeutung kommt dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein auf der Basis von intangiblen wirtschaftlichen Effekten zu?*
- *Welche landesweite Bedeutung kommt dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein im gesamtschweizerischen Luftverkehrssystem zu?*

1.6 Resultate der qualitativen Erhebung

Die qualitativen Aussagen aus den Interviews mit dem Flughafendirektor sowie den befragten Unternehmen werden in den folgenden Tabellen zusammengefasst. Tabelle 14 fokussiert sich auf die Stärken und Schwächen des Flughafens.

Tabelle 14: Derzeitige Stärken und Schwächen des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein

Stärken & Schwächen	Direktor des Flughafens	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lösungs- und Kundenorientierung • Schnelle, unkomplizierte und effiziente Abläufe • Ganzheitliche Orientierung auf Business → nicht nur Business Aviation • Fokussierung auf Kerngeschäft <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Website überaltert • Pistenlänge für grosse Maschinen (Linie und Charter) • Schwache rechtliche Position, da (noch) nicht konzessioniert
	Befragte Unternehmen	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Effiziente und flexible Abläufe • Weniger Security • Gute Infrastruktur • Stärkere Bekanntheit im Business Aviation Bereich (insbesondere durch Anlässe wie WEF, Bregenzer Seefestspiele) • Relativ weiter Einzugsgebiet <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Angebot der Linienflüge wenig ausgeprägt • Lage in der Ostschweiz → unstabile Lokalität aufgrund unterschiedlicher politischer Interessen

Tabelle 15 fasst die Aussagen zu den Funktionen des Flughafens und dessen Effekte auf die Region zusammen. Tabelle 16 spiegelt das Entwicklungspotenzial wider.

Tabelle 15: Funktionen und Effekte des Flugplatzes St. Gallen-Altenrhein auf die Region

Funktionen und Effekte auf die Region (heute)	Direktor des Flughafens	<p>Flughafenfunktionen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linienverkehr (nach Wien) und Charterflüge • Business Aviation und kundenorientierte Lösungen für Geschäftsleute • Real Estate <p>Standorteffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsplätze auf dem Flugplatz • Erstellung von Maintenance Betrieben und weitere Real Estate → Schaffung von Arbeitsplätzen in diesem Bereich • Steigert Attraktivität der Region für die Ansiedlung von Unternehmen → Internationale Anbindung (an Hubs und Allianzen) und steigende Flexibilität <p>Imageeffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Starke Verankerung in der Bevölkerung • Akzeptanzproblem bei Neuzuzüglern <p>Kompetenzeffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ansiedlung neuer Unternehmen → mögliche Clustereffekte
	Befragte Unternehmen	<p>Standorteffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flugplatz als Standortvorteil → muss zukünftig stärker ausgenutzt werden → standortentscheidender Faktor für Unternehmensansiedlungen • Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit <p>Imageeffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • In der Schweizer Bevölkerung wenig stark verankert • Stärke Verankerung in der österreichischen Bevölkerung <p>Kompetenzfunktion</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zusatzausbildung in der Region

Der Flughafen ist ein Faktor für die Standortqualität. Die Imageeffekte des Flugplatzes in der Bevölkerung werden unterschiedlich beurteilt: Die Verankerung des Flugplatzes ist in der österreichischen Bevölkerung stärker als bei der Schweizer Bevölkerung. Darüber hinaus wird eine stärkere Verankerung bei der schon länger ansässigen Bevölkerung festgestellt.

Tabelle 16: Entwicklungspotenzial

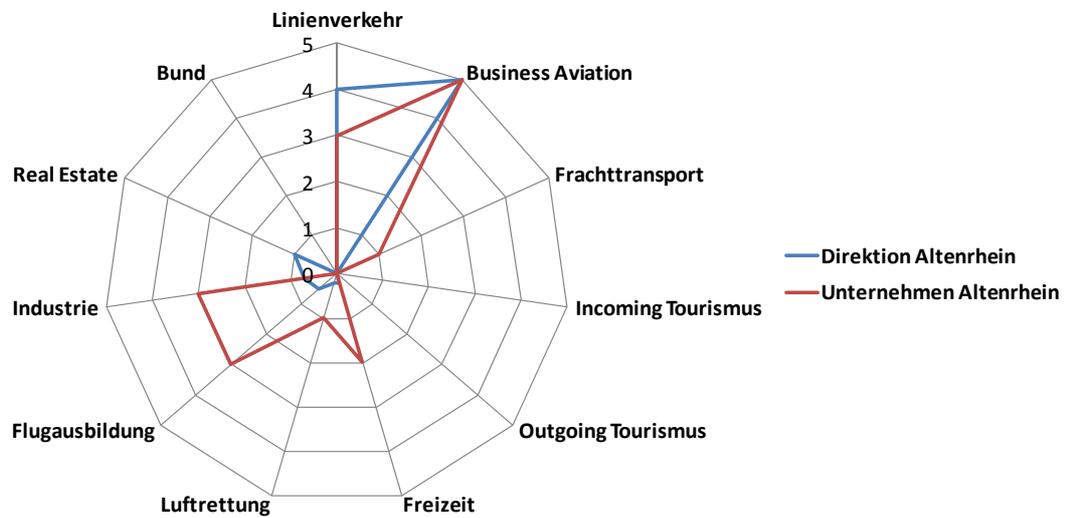
Entwicklungspotenzial	Direktor des Flughafens	<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuansiedlung grosser Unternehmen • Verstärkte Bedeutung der Business Aviation (inkl. Air Taxis) <p>Gefahren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lärmeinschränkungen bei Starts und Landungen Richtung Norden • Zunehmende nationale und internationale Regulierungen • Einfluss verschiedener Regierungen (Schweiz, Kanton St. Gallen, Vorarlberg) • Österreichische Opposition hat zunehmendes politisches Gewicht <p>Zukünftige Funktion</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ersatz- und Reserveflughafen • Linienverkehr: Potenzial London, Osteuropa und nicht-deutschsprachendes Westeuropa • Ferien- und Charterflughafen mit regionaler Bedeutung • Business Aviation • Generierung neuer Einnahmequellen: neues Terminal mit einem Taxfree-Bereich • Real Estate (z.B. Hangars, Abfertigungsgebäude für den Zoll)
	Befragte Unternehmen	<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Steigende Nachfrage in verschiedenen Bereichen (Aerospace Projekt, Flugzeugbau etc.) • Stärkere Nutzung des touristischen Potenzials <p>Gefahren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtwirtschaftliche Entwicklung • Nationale und internationale Regulierungen <p>Zukünftige Funktion</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keine einseitige Ausrichtung auf einen Bereich anstreben • Jedoch Fokussierung auf Linienflüge und Business Aviation • Keine Fokussierung auf das Chartergeschäft → Massengeschäft → qualitatives Wachstum anstreben

Der Flughafendirektor sieht ein erhöhtes Erfolgspotenzial in der Business Aviation. Dies wird von den befragten Unternehmen ähnlich beurteilt. Jedoch wird hier auch betont, sich nicht zwingend auf einen Bereich zu fokussieren. Real Estate wird als wesentliches Standbein des Flughafens beurteilt. Zukünftige Chancen werden durch die Neuansiedlung grosser Unternehmen erwartet.

Nach den qualitativen Interviews wurden der Flughafendirektor und die Unternehmen aufgefordert, die Wichtigkeit der Funktionen des Flugplatzes einzuschätzen (vgl. Abbildung 33). Die Einschätzung wur-

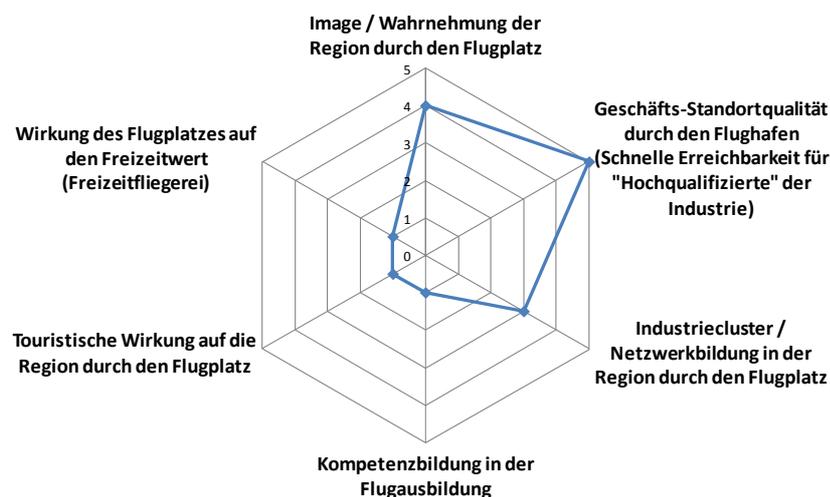
den einander gegenübergestellt. Grössere Differenzen treten insbesondere bei drei Funktionen auf: Industrie, Flugausbildung und Freizeit (stärkere Gewichtung durch Unternehmen).

Abbildung 33: Funktionenvergleich



Basierend auf den Interviews wurden zudem die Effekte des Flugplatzes auf die Region miteinander verglichen (vgl. Abbildung 34). Der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein fördert demnach heute insbesondere die Geschäfts-Standortqualität sowie das Image und die "Wahrnehmung der Region."

Abbildung 34: Einschätzung eines Regionalprofils



1.7 Resultate der quantitativen Erhebung

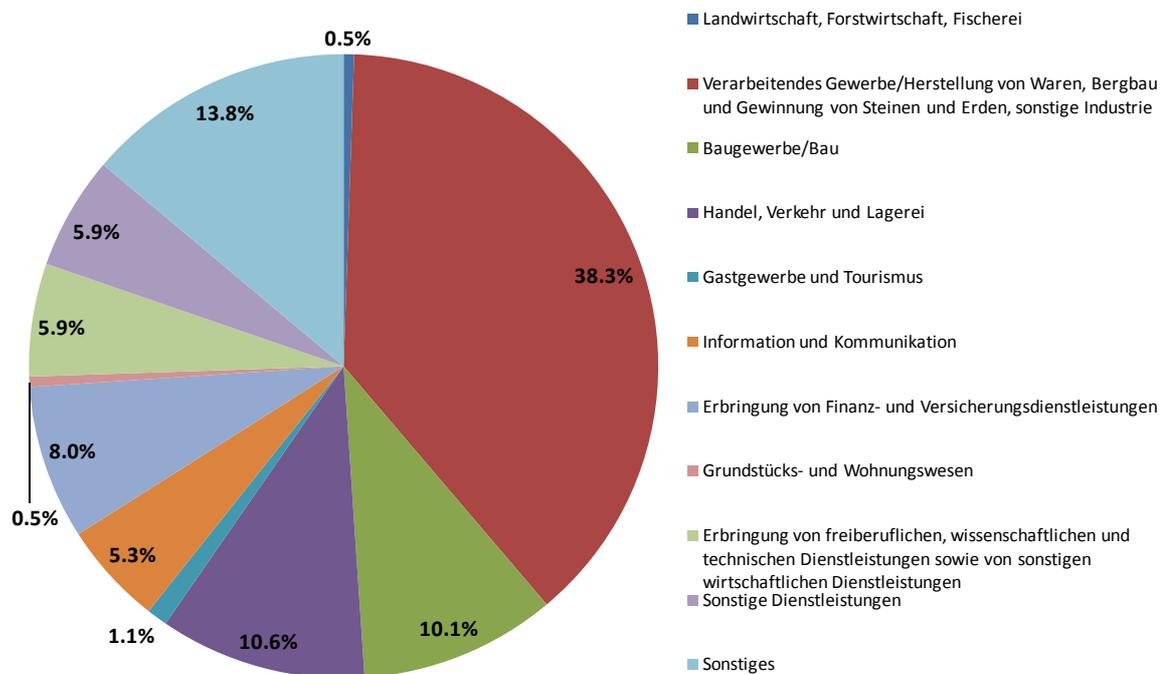
Befragung der Unternehmen

188 Unternehmen (43 aus Österreich, 144 aus der Schweiz und 1 aus Lichtenstein) konnten für die Befragung gewonnen werden. Da trotz mehrmaligem Nachfassen nur ein Unternehmen aus Liechtenstein

an der Befragung teilgenommen hat, können keine separaten Perspektiven für das Fürstentum beurteilt und verglichen werden. In einem späteren Kapitel wird daher die Exportorientierung der Unternehmen im Fürstentum Liechtenstein auf der Basis einer Internetrecherche beschrieben.

Die befragten Unternehmen stammen aus den in Abbildung 35 abgebildeten Branchen.

Abbildung 35: Branchen der befragten Unternehmen



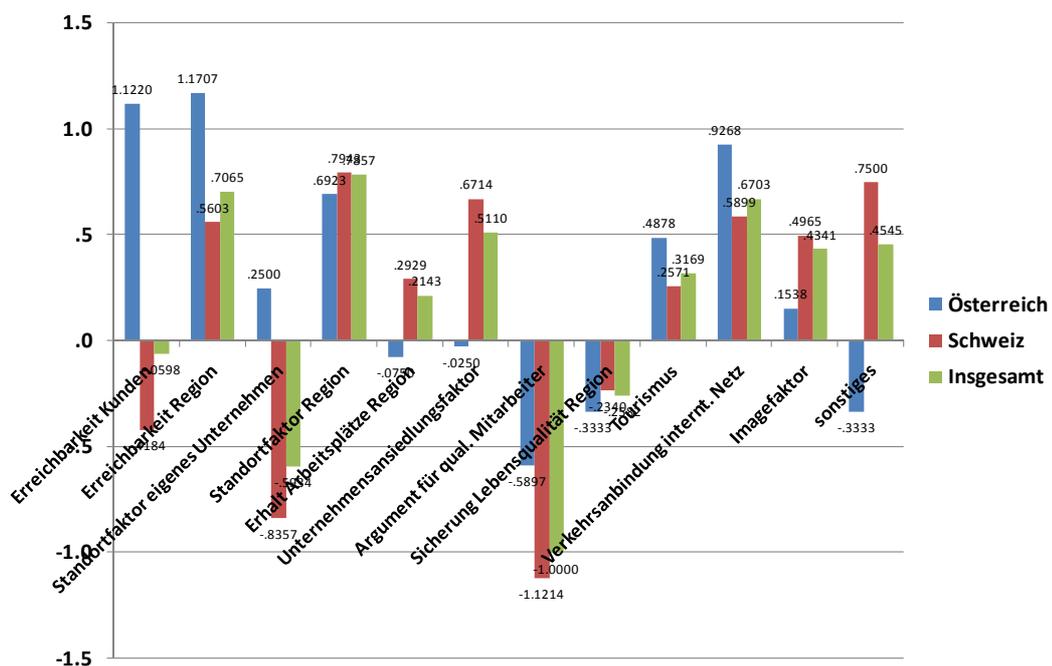
Die Unternehmen zeichnen sich durch folgende Eigenschaften aus. Die Unterpunkte zeigen jeweils den Unterschied zwischen österreichischen und schweizerischen Unternehmen:

- 47.8% verfügen über **Filialen bzw. Niederlassungen** im Ausland
 - Österreich: Filialen & Niederlassungen im Ausland bei 70%
 - Schweiz: Filialen & Niederlassungen im Ausland bei 41%
- 52.8% planen in den nächsten zwei Jahren keine **Expansion**. Dagegen planen dies 23.9% am bestehenden Ort, 11.7% im deutschsprachigen Gebiet und 11.7% an einem anderen Standort im Ausland.
 - Österreich: Keine Expansion 39.5%, am bestehenden Ort 26.3%; im deutschsprachigen Gebiet 13.2%; im Ausland 21.1%
 - Schweiz: Keine Expansion 56.4%, am bestehenden Ort 23.6%; im deutschsprachigen Gebiet 11.4%; im Ausland 8.6%
- Bei 66.8% der befragten Unternehmen liegt der **Hauptmarkt** in der Region D/A/CH. 23.9% haben ihren Hauptmarkt im europäischen Ausland und 9.2% im aussereuropäischen Ausland.

- Österreich: Hauptmarkt in der Region D/A/CH 64.1%; im europäischen Ausland 30.8%; im aussereuropäischen Ausland 5.1%
- Schweiz: Hauptmarkt in der Region D/A/CH 67.1%; im europäischen Ausland 22.4%; im aussereuropäischen Ausland 10.5%
- Im Durchschnitt verfügen die Gesamtunternehmen über ca. 2171 **Mitarbeiter** (VZÄ), davon arbeiten durchschnittlich 151 in der Region Altenrhein.
 - Österreich: \emptyset Mitarbeiter pro Unternehmen 4464; davon am Standort in der Region Altenrhein 344
 - Schweiz: \emptyset Mitarbeiter pro Unternehmen 1576; davon am Standort in der Region Altenrhein 101

Abbildung 36 zeigt die Einschätzung der Flughafenwichtigkeit in Bezug auf zwölf unterschiedliche Punkte. Die Grafik beinhaltet gleichzeitig die länderspezifischen Unterschiede.

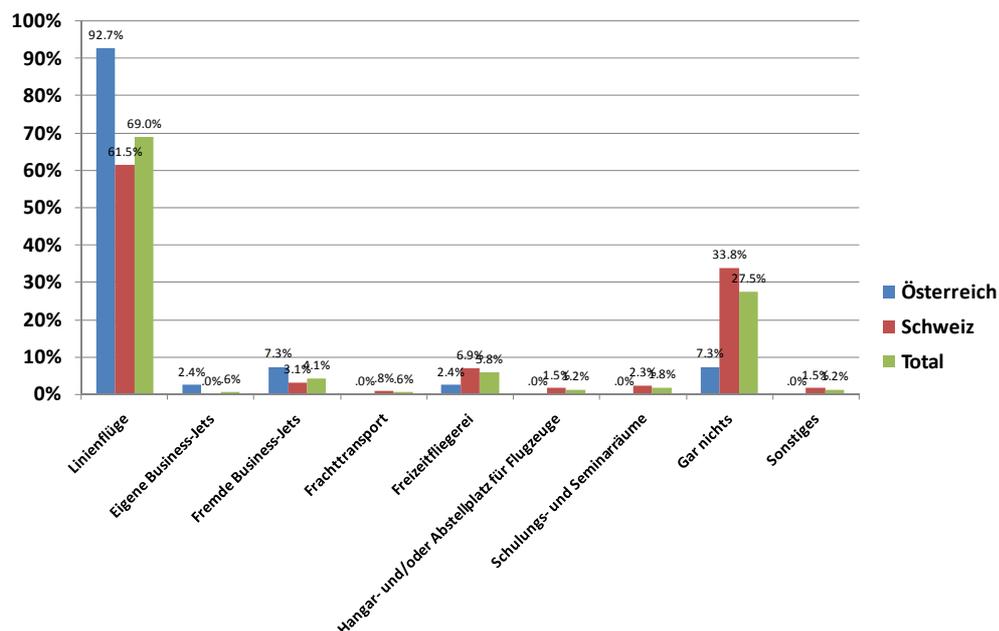
Abbildung 36: Wichtigkeit des Flugplatzes für die Unternehmen (Vergleich Österreich - Schweiz)



- Folgende Funktionen des Flugplatzes haben nach Einschätzung der befragten Unternehmen die grösste Wichtigkeit: Erreichbarkeit der Region, Standortfaktor Region und Verkehrsanbindung internationales Netz.
- Folgende Funktionen des Flugplatzes werden als unwichtiger eingestuft: Standortfaktor eigenes Unternehmen (positiv für Österreich) und Argument für qualifizierte Mitarbeiter.

- Der Flughafen ist möglicherweise ein Entscheidungsfaktor bei der Ansiedlung von Unternehmen. Die zugrundeliegende Überlegung ist, dass bei Ansiedlungsentscheidungen oft subjektiv die ganze Region beurteilt wird und in diesem Fall der Flugplatz einen Einfluss als Standortfaktor haben kann. Für Unternehmen, die bereits in der Region niedergelassen sind, spielt der Flugplatz eine beschränktere Rolle, da der Investitionsentscheid bereits gefallen ist (vgl. insbesondere Kapitel III, Abschnitt 5.2)
- Es fällt auf, dass die Wichtigkeit des Flugplatzes Altenrhein von den österreichischen Unternehmen leicht höher eingeschätzt wird (Gesamtmittelwert Österreich: 0.2873; Schweiz: 0.1502). Insbesondere die Erreichbarkeit der Kunden, die Erreichbarkeit der Region sowie die Verkehrsanbindung an das internationale Netz werden höher eingeschätzt.
- Weitere Unterschiede lassen sich bei Unternehmen mit Expansionszielen im Ausland finden. Der Flugplatz hat hier eine signifikant höhere Bedeutung für die Erreichbarkeit der Kunden (Mittelwert: 0.8095) und als Standortfaktor des eigenen Unternehmens (Mittelwert: 0.2857). T-Tests zeigen einen statistisch signifikanten Unterschied der beiden Mittelwerte.

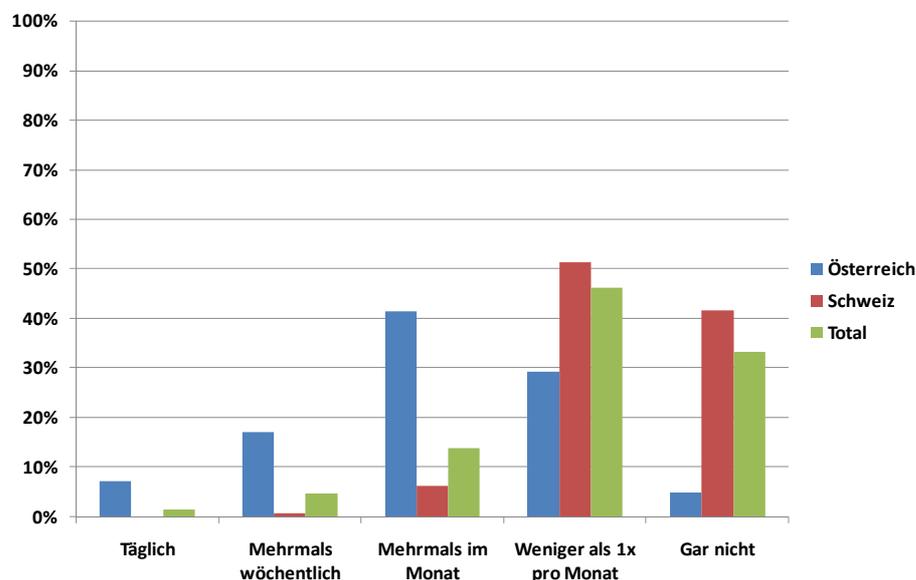
Abbildung 37: Nutzung des Angebots (Vergleich Österreich - Schweiz)



- Mehr als zwei Drittel der befragten Unternehmen benutzen den Flugplatz für Linienflüge.
- Von den befragten österreichischen Unternehmen benutzen 92.7% die Linienflüge. Die Unternehmen aus der Schweiz gaben zu 61.5% an, die Linienflüge zu benutzen.
- 27.5% benutzen den Flughafen überhaupt nicht (Österreich: 7.3%, Schweiz: 33.8%)
- 5.8% nutzen die Freizeitfliegerei und 4.1% fremde Business-Jets (Österreich: 7.2%).

- Zusammen mit Bern-Belp ist Altenrhein der regionale Flugplatz, bei dem das Angebot der Linienflüge am meisten genutzt wird.
- Die (österreichischen und schweizerischen) Unternehmen mit Expansionszielen in den nächsten zwei Jahren nutzen schon jetzt den Flughafen häufiger:
 - Linienflüge: Unternehmen ohne Expansionsziele 59.5%, Unternehmen mit Expansionszielen 77.1%
 - Fremde Business-Jets: Unternehmen ohne Expansionsziele 2.4%, Unternehmen mit Expansionszielen 6%
 - Gar nichts: Unternehmen ohne Expansionsziele 34.5%, Unternehmen mit Expansionszielen 21.7%

Abbildung 38: Nutzungshäufigkeit durch Mitarbeiter (Vergleich Österreich - Schweiz)



- Abbildung 38 bis Abbildung 40 zeigen die Nutzungshäufigkeit der Mitarbeiter, Geschäftspartner oder externer Mitarbeiter.
- Linienflieger nutzen den Flugplatz nicht signifikant häufiger als die restlichen Benutzer.
- Auffällig ist darüber hinaus die wesentlich häufigere Benutzung des Flugplatzes durch österreichische Unternehmen (täglich, mehrmals wöchentlich, mehrmals monatlich). Lediglich 4.9% der Mitarbeiter nutzen den Flughafen gar nicht. Die Geschäftspartner der österreichischen Unternehmen nutzen den Flughafen ebenfalls häufiger.

Die Unterschiede sind für die Nutzungshäufigkeit durch Mitarbeiter (Abbildung 40) sowie die Nutzungshäufigkeit durch Partner und Mitarbeiter (Abbildung 39) statistisch signifikant: Eta-Wert der Kreuztabellierung: 0.607 bzw. 0.550.

Die Nutzungshäufigkeit anderer Flughäfen durch die Mitarbeiter liegen für österreichische und

schweizerische Unternehmen grundsätzlich auf dem gleichen Niveau. Die Unterschiede in Abbildung 40 sind statistisch nicht signifikant.

Abbildung 39: Nutzungshäufigkeit durch Partner und Mitarbeiter aus anderen Standorten (Vergleich Österreich - Schweiz)

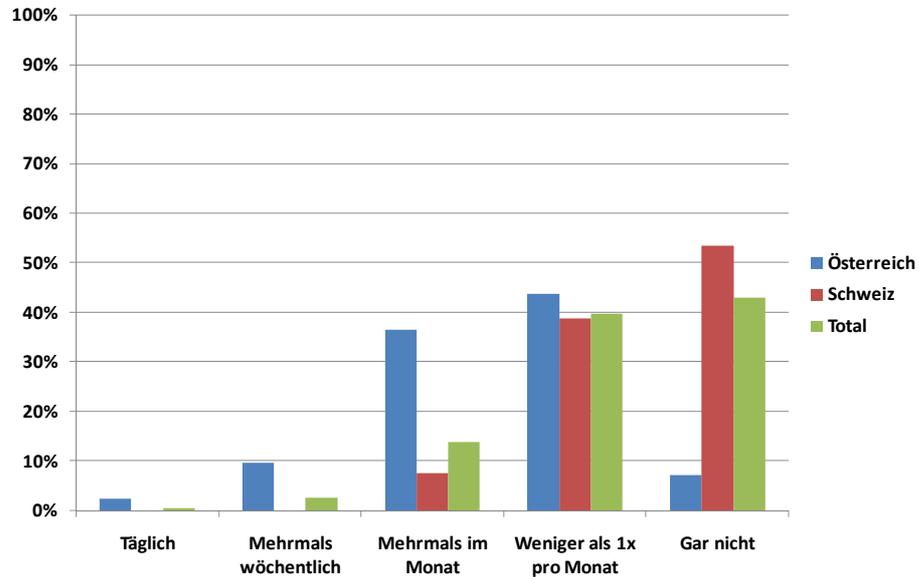


Abbildung 40: Nutzungshäufigkeit anderer Flughäfen durch Mitarbeiter (Vergleich Österreich - Schweiz)

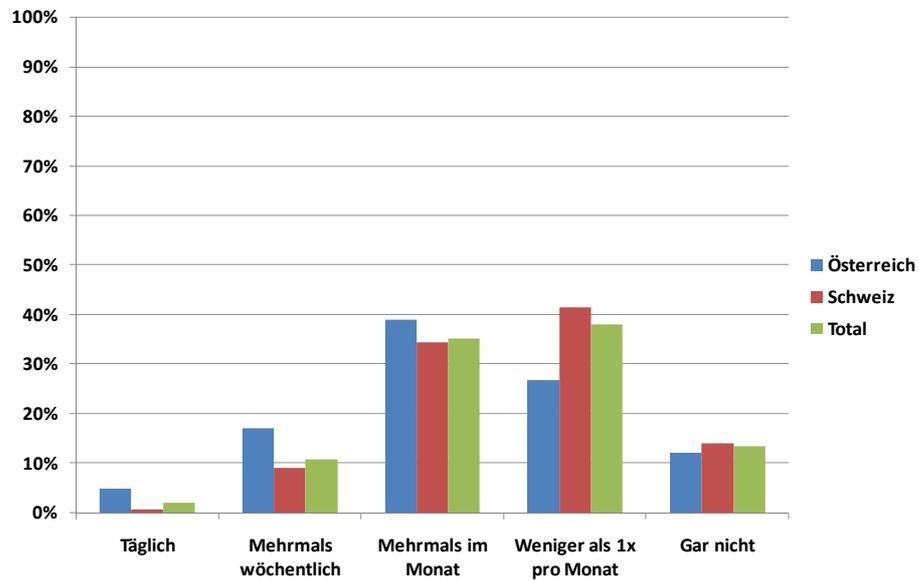
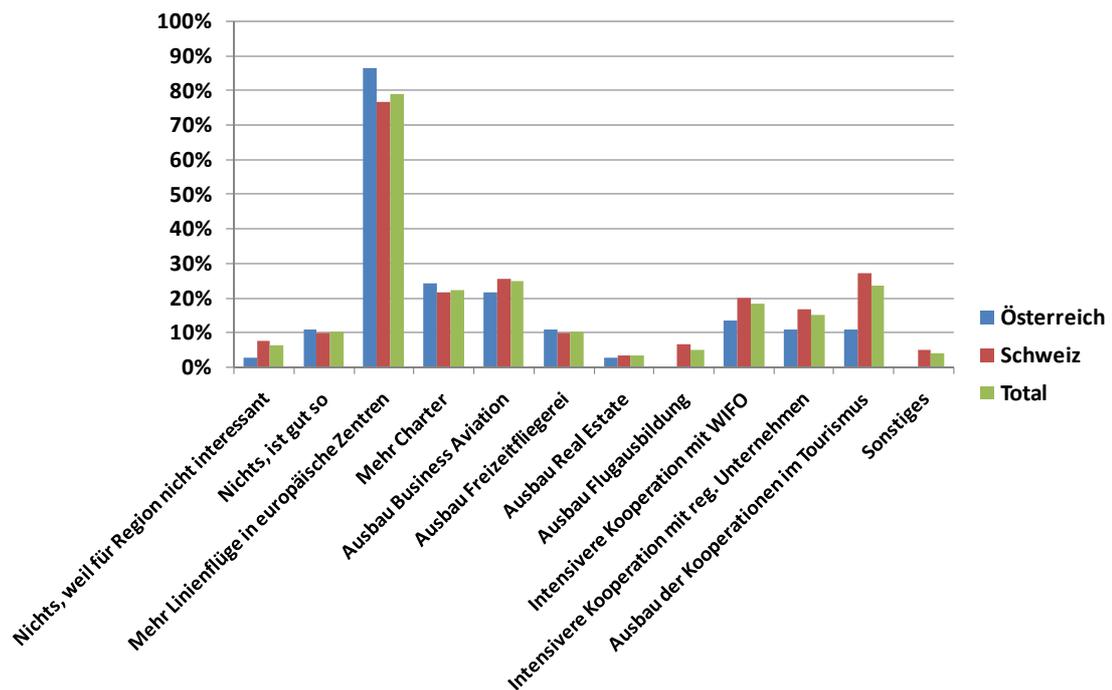
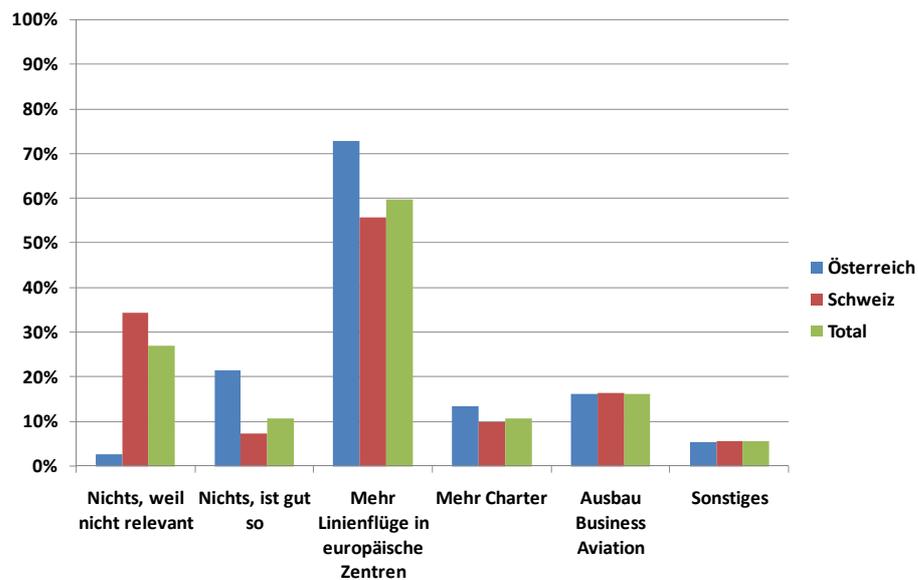


Abbildung 41: Verbesserungspotenziale für den Standort (Mehrfachnennungen möglich)



- Mehr als 120 der 188 befragten Unternehmen fordern mehr Linienflügen in europäische Zentren und sehen darin ein Verbesserungspotenzial für den Standort. Auch als Verbesserungspotenzial für die Unternehmen wird dieser Punkt am häufigsten genannt (vgl. Abbildung 41).
- Die österreichischen Unternehmen sehen verschiedentliche Verbesserungspotenziale des Flughafens für das eigene Unternehmen. Für lediglich 2.7% ist der Flughafen nicht relevant. Dieser Aspekt ist in Bezug auf die Region (vgl. Abbildung 41) weniger bedeutend.
- Business Aviation und Charter werden sowohl für die Unternehmen als auch für die Region als Verbesserungspotenzial gesehen (Österreich und Schweiz).
- Ein kleinerer Teil der befragten Unternehmen wünschen sich intensivere Kooperationen (mit WIFO, reg. Unternehmen und im Tourismus). Diese engen Kooperationen werden insbesondere von den Schweizer Unternehmen gefordert.

Abbildung 42: Verbesserungspotenziale für die Unternehmen (Mehrfachnennungen möglich)



- Die Verkehrssituation wird als wichtig angesehen. Grundsätzlich sind die befragten Unternehmen zufrieden mit der Situation.
- Mit dem Ausbau der Strasse sind die befragten Unternehmen am zufriedensten.
- Mit der Schiene ist man im Durchschnitt weder zufrieden noch unzufrieden.
- Insgesamt wird die Luftanbindung als am wenigsten wichtig im Vergleich zu den weiteren Verkehrsträgern erachtet.

Abbildung 43: Verkehrssituation

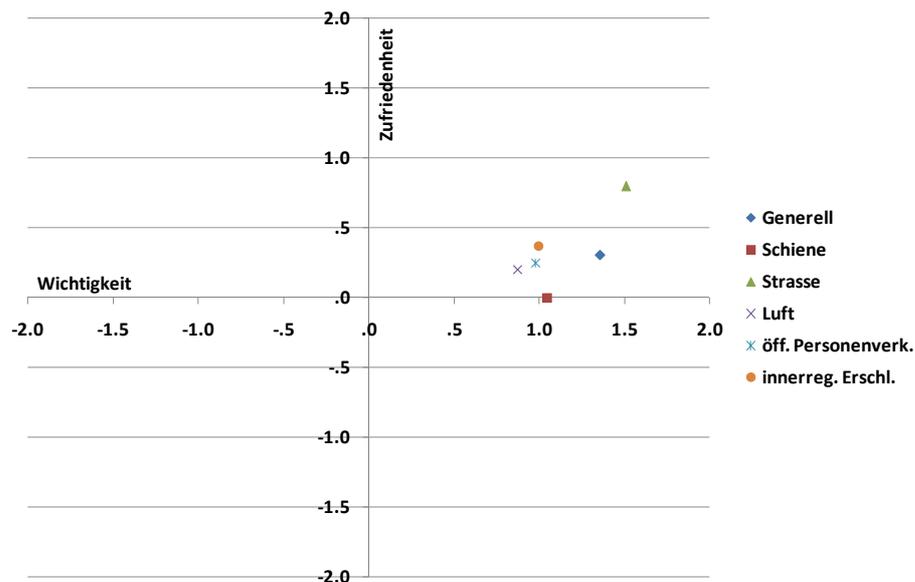
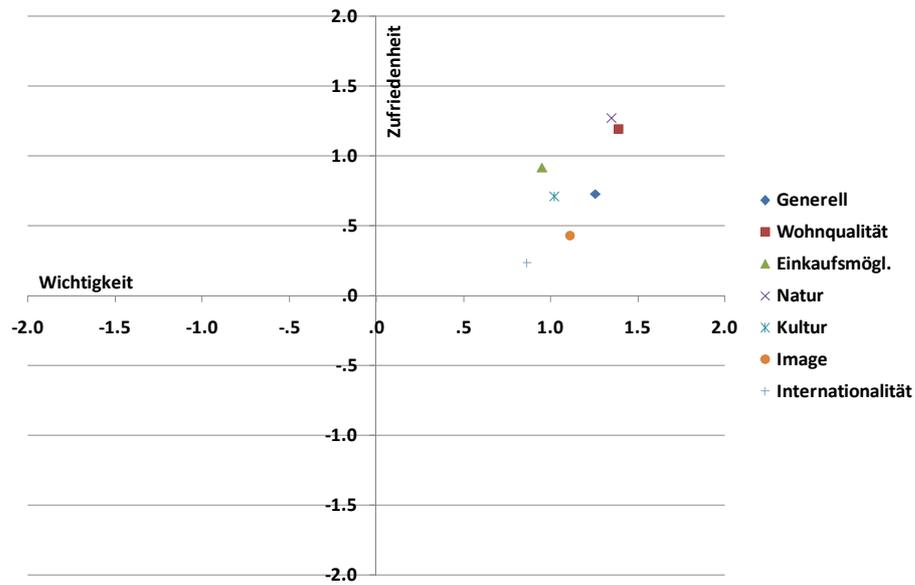


Abbildung 44: Standortqualität



- Auch die Standortqualität kann generell als wichtig und gut beschrieben werden.
- Insbesondere mit der Natur und der Wohnqualität sind die ansässigen Unternehmen zufrieden.
- Am schlechtesten (aber auch am unwichtigsten) schneidet die Internationalität ab, obwohl Altenrhein in einem Vierländereck liegt.

Abbildung 45: Arbeitskräfte

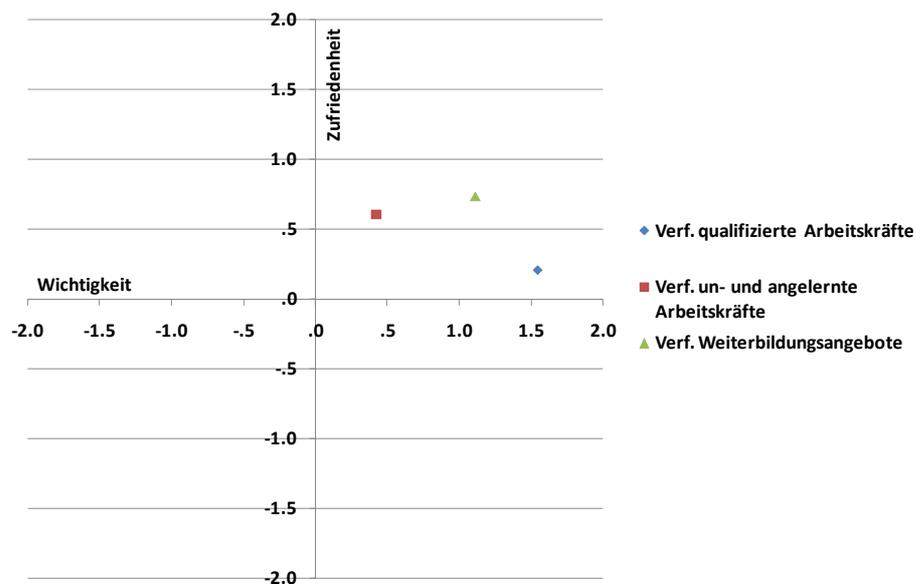
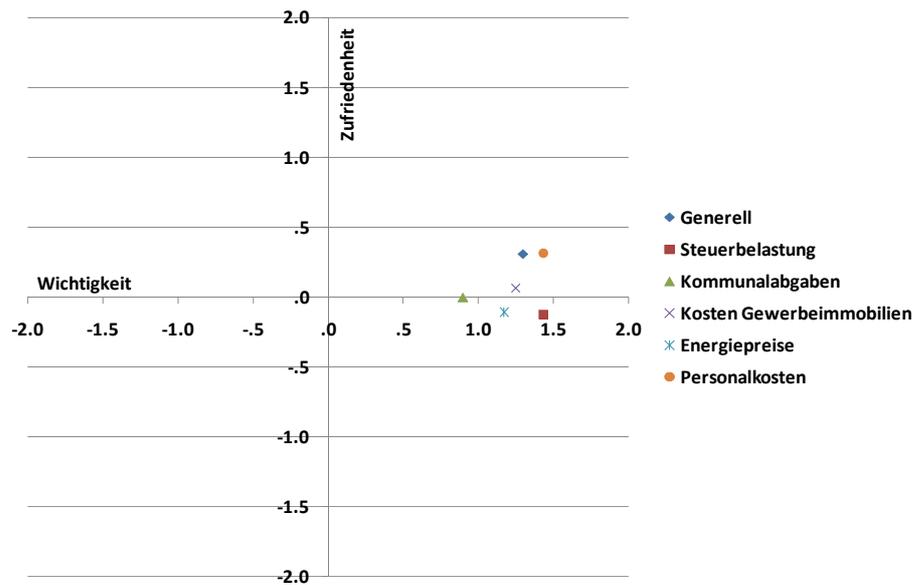
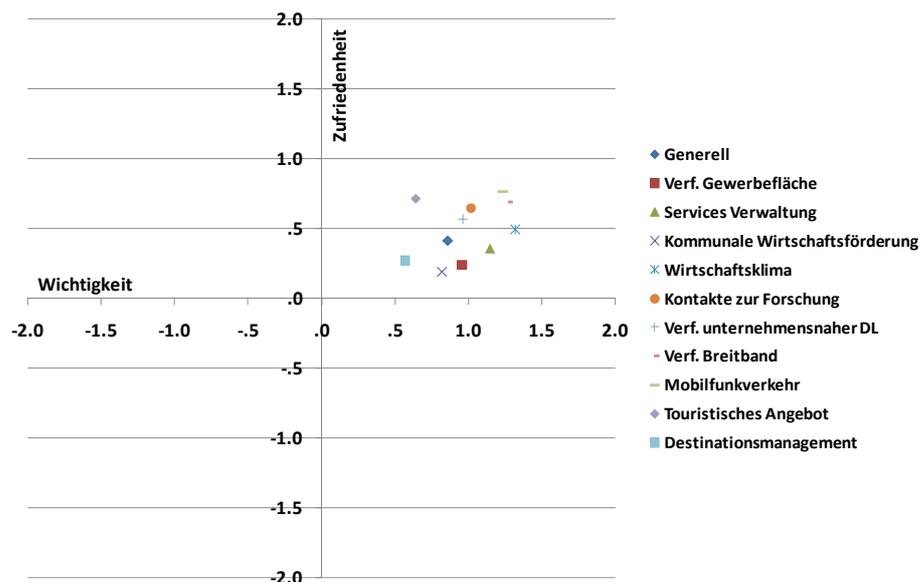


Abbildung 46: Standortkosten



- Werden die Unternehmen nach der generellen Zufriedenheit bezüglich der Standortkosten befragt, resultiert ein höherer Wert, als wenn die Unternehmen nach spezifischen Punkten der Standortkosten befragt werden (z.B. Energiepreise und Steuerbelastung).
- Die weiteren Standortfaktoren weisen keine Auffälligkeiten auf. Die befragten Elemente werden grundsätzlich als wichtig erachtet. Die meisten Personen sind auch zufrieden mit den gebotenen Leistungen.

Abbildung 47: Weitere Standortfaktoren



Für die Einschätzungen der befragten Unternehmen (vgl. Abbildung 43 bis Abbildung 47) wurden zudem Unterschiede zwischen österreichischen und schweizerischen Unternehmen beleuchtet. Bei den folgenden Punkten unterscheiden sich die Einschätzungen zwischen den Unternehmen der beiden Länder signifikant (getestet durch unabhängige T-Tests):

- Standortattraktivität (1 = sehr schlecht, 5 = sehr gut): Österreich 4.12 vs. Schweiz 3.89. D.h. österreichische Unternehmen bewerten die eigene Standortattraktivität sehr gut und auch signifikant besser als die schweizerischen Unternehmen.
- Einzelne Aspekte zur Wichtigkeit (-2 = völlig unwichtig, 2 = völlig wichtig):
 - Erreichbarkeit Luftverkehr: Österreich 1.1053 vs. Schweiz 0.8060
 - Steuerbelastung: Österreich 1.1842 vs. Schweiz 1.5116
 - Störungsfreier Mobilfunkverkehr: Österreich 1.4594 vs. Schweiz 1.1626
- Einzelne Aspekte zur Zufriedenheit (-2 = sehr schlecht, 2 = sehr gut):
 - Kultur- und Freizeitangebote: Österreich 0.9737 vs. Schweiz 0.6231
 - Image der Region: Österreich 0.9211 vs. Schweiz 0.2846
 - Steuerbelastung: Österreich -0.3947 vs. Schweiz -0.0543
 - Kosten Gewerbemobilien: Österreich -0.5000 vs. Schweiz 0.2326
 - Personalkosten: Österreich -0.1053 vs. Schweiz 0.4341
 - Kontakt zur regionalen Forschung: Österreich 0.2973 vs. Schweiz 0.7500
 - DSL Verfügbarkeit Breitband: Österreich 1.0811 vs. Schweiz 0.5645
 - Störungsfreier Mobilfunkverkehr: Österreich 1.1081 vs. Schweiz 0.6613
 - Attraktives touristisches Angebot: Österreich 1.2432 vs. Schweiz 0.5565

Bei den weiteren Aspekten gibt es keine signifikanten länderspezifischen Unterschiede der Mittelwerte. Zusätzlich wurden Mittelwertvergleiche zwischen Unternehmen mit Expansionszielen einerseits und Unternehmen ohne Expansionsziele andererseits durchgeführt. Bezüglich dreier Aspekte unterscheiden die Mittelwerte signifikant:

- Einzelne Aspekte zur Wichtigkeit (-2 = völlig unwichtig, 2 = völlig wichtig):
 - Öffentlicher Personenverkehr: Ohne Expansionsziele 1.0920, mit Expansionszielen 0.8272. D.h. für Unternehmen, die sich auf die derzeitigen Geschäftsfelder fokussieren spielt der öffentliche Personenverkehr eine wichtigere Rolle.
- Einzelne Aspekte zur Zufriedenheit (-2 = sehr schlecht, 2 = sehr gut):
 - Verkehrssituation generell: Ohne Expansionsziele 0.4482, mit Expansionszielen 0.1852. D.h. Unternehmen, die in den kommenden 2 Jahren expandieren möchten, sind mit der gegenwärtigen generellen Verkehrssituation unzufriedener.

- Erreichbarkeit Luftverkehr: Ohne Expansionsziele 0.3793, mit Expansionszielen 0.0123. D.h. Unternehmen, die in den kommenden 2 Jahren expandieren möchten, sind mit der gegenwärtigen Erreichbarkeit durch Luftverkehr unzufriedener.

Am Schluss der Befragung hatten die befragten Unternehmen die Möglichkeit, eine finanzielle Entschädigung bei einem Wegfall des Flugplatzes Altenrhein zu schätzen. Folgende konkrete Frage wurde gestellt:

"Stellen Sie sich nun weiter vor, den Unternehmen sollte eine jährliche Kompensation für den Wegfall des Flughafens Altenrhein gezahlt werden, z.B. durch Senkung der Gewerbesteuer oder durch Subventionen.

Welchen Betrag müssten Sie als jährliche Entschädigung erhalten, damit Sie den finanziellen Ausfall decken könnten?"

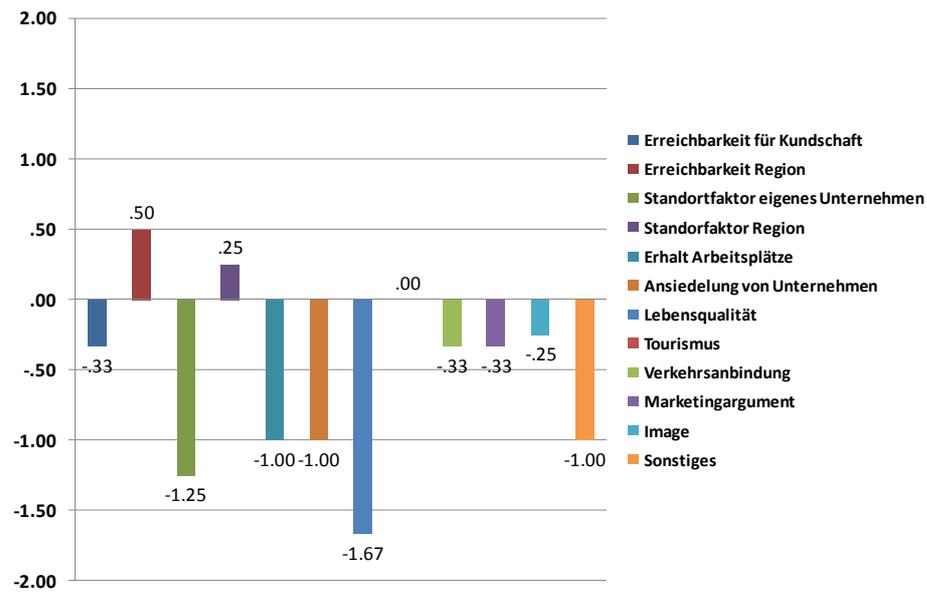
Die genannten Beträge lagen zwischen CHF 0 und 150'000 bei den Schweizer Unternehmen und EUR 0 und 250'000 bei den österreichischen Unternehmen. Im Durchschnitt fordern Schweizer Unternehmen ca. CHF 8'800. Österreichische Unternehmen fordern dagegen im Durchschnitt EUR 35'500 als Entschädigung bei einer Schliessung des Flugplatzes. Die potentielle Zahlungsbereitschaft für eine Erhaltung des Flugplatzes, ist somit im Vorarlberg höher als im Schweizer Einzugsgebiet.

Befragung der Hotellerie

5 Hotels (3 in 3*Stern-Kategorie, 2 in 4*Stern-Kategorie) konnten für die Befragung gewonnen werden. Folgende Merkmale zeichnen die befragten Unternehmen aus:

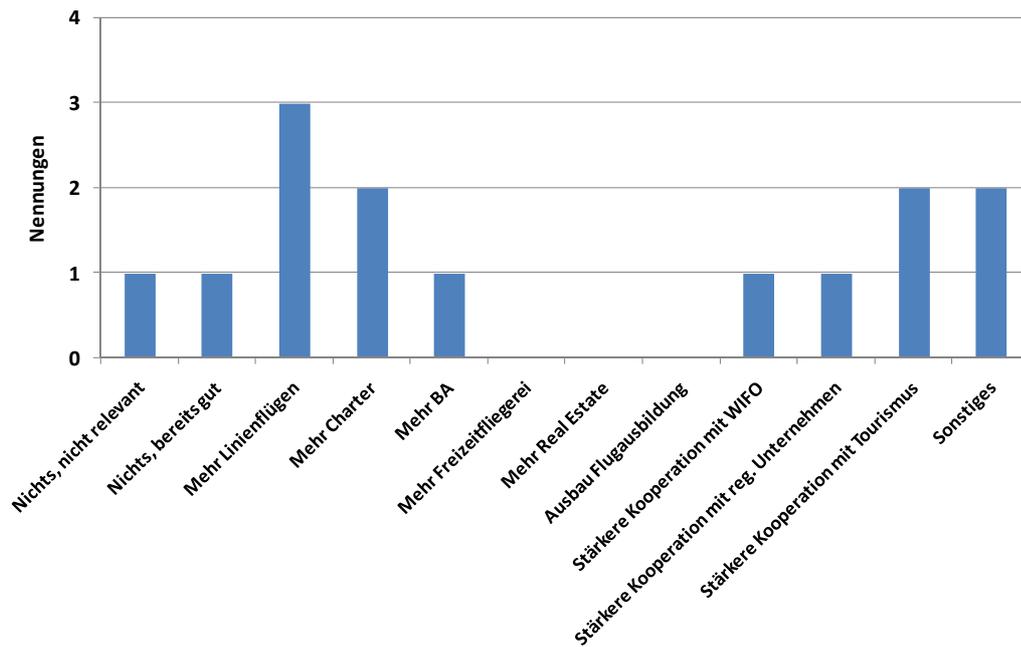
- Durchschnittlich verfügen die 5 Hotels über 85 Betten, die rund 13'200 Logiernächte generieren.
- Rund 56% der Logiernächte werden zwischen Mai und Oktober erwirtschaftet.
- Rund 36% der Gäste reisen mit dem Auto an, ca. 36% nutzen die Bahn und rund 28% reisen mit dem Flugzeug an.
- Die Gäste können folgenden Segmenten zugeordnet werden: (1) Business: 49%, (2) MICE: 20%, (3) Freizeit: 23%, (4) Weitere: 8%

Abbildung 48: Wichtigkeit des Flugplatzes für die Hotellerie



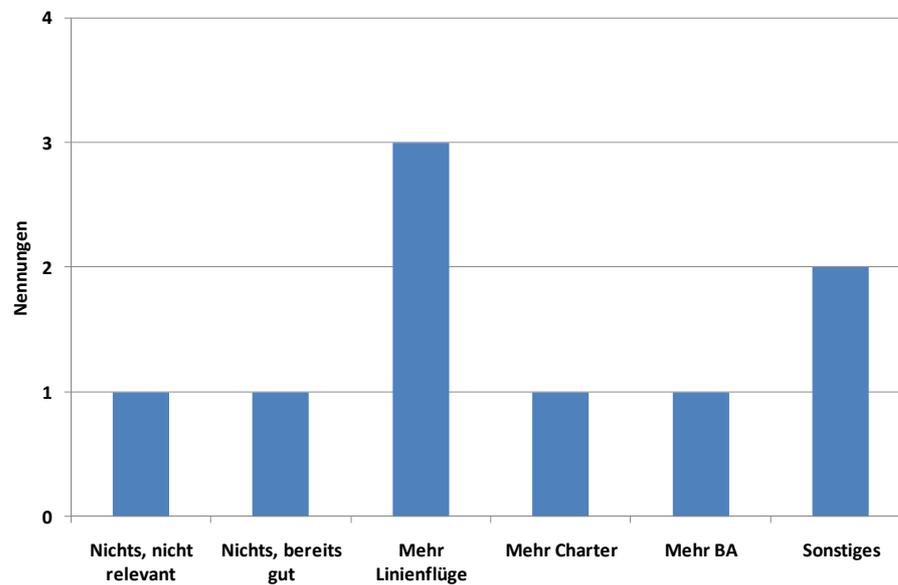
- Die Grafiken müssen mit Vorsicht interpretiert werden, da lediglich fünf Hotels bereit waren, an der Befragung teilzunehmen. Aufgrund der kleinen Stichprobe konnten die Hoteldaten nicht in eine Gruppe Österreich und Schweiz unterteilt werden.
- Grundsätzlich kann gesagt werden, dass die befragten Hotels den Flughafen als eher unwichtig für ihre Tätigkeiten ansehen. Für die Hotellerie ist der Flughafen damit nicht so relevant wie für die Unternehmen.
- Als prinzipiell wichtige Faktoren werden die Erreichbarkeit der Region und Standortfaktor Region angesehen.

Abbildung 49: Verbesserungspotenziale für den Standort



- Ähnlich wie die Unternehmen sehen auch die Hoteliere bei häufigeren Linienflügen ein Verbesserungspotenzial sowohl für den Standort als auch für die Hotellerie selbst.

Abbildung 50: Verbesserungspotenziale für die Hotellerie



- Abbildung 51 bis Abbildung 55 zeigen die Einschätzungen zur Wichtigkeit und Zufriedenheit einzelner Standortfaktoren (Verkehrssituation, Standortqualität, Arbeitskräfte, Standortkosten und weitere Standortfaktoren).

- Es sind keine signifikanten Unterschiede zwischen den Einschätzungen der Unternehmen (vgl. weiter oben) und den Hoteliers festzustellen. Dies kann durch die kleine Stichprobe bei den Hotels erklärt werden.

Abbildung 51: Verkehrssituation

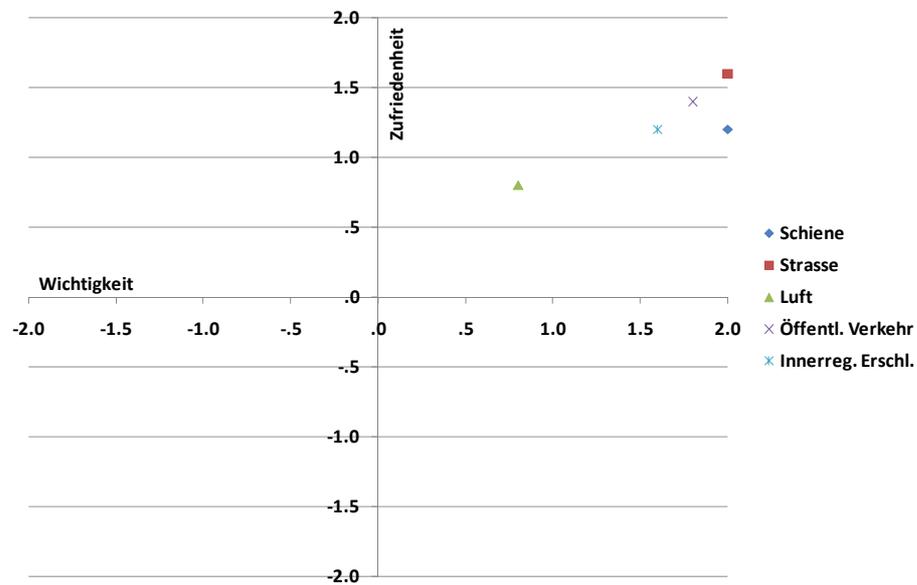


Abbildung 52: Standortqualität

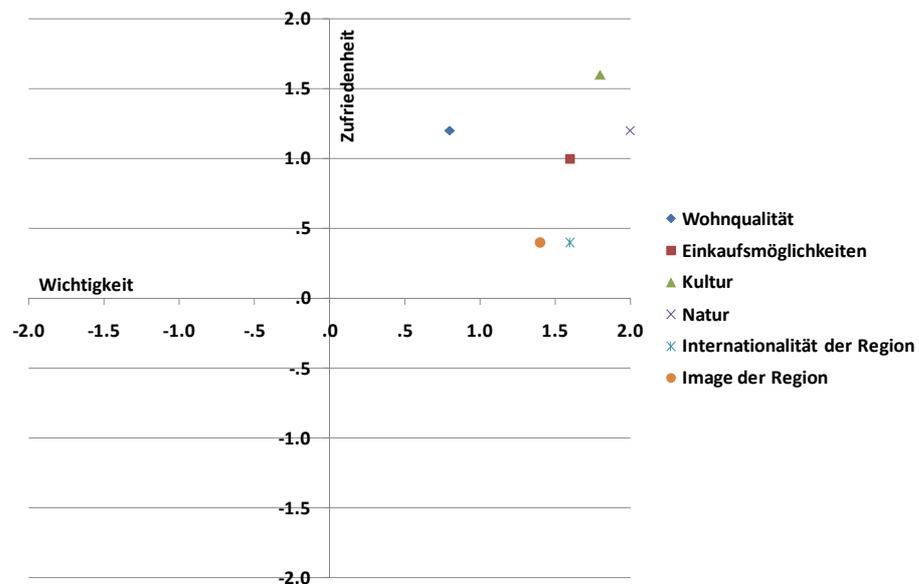


Abbildung 53: Arbeitskräfte

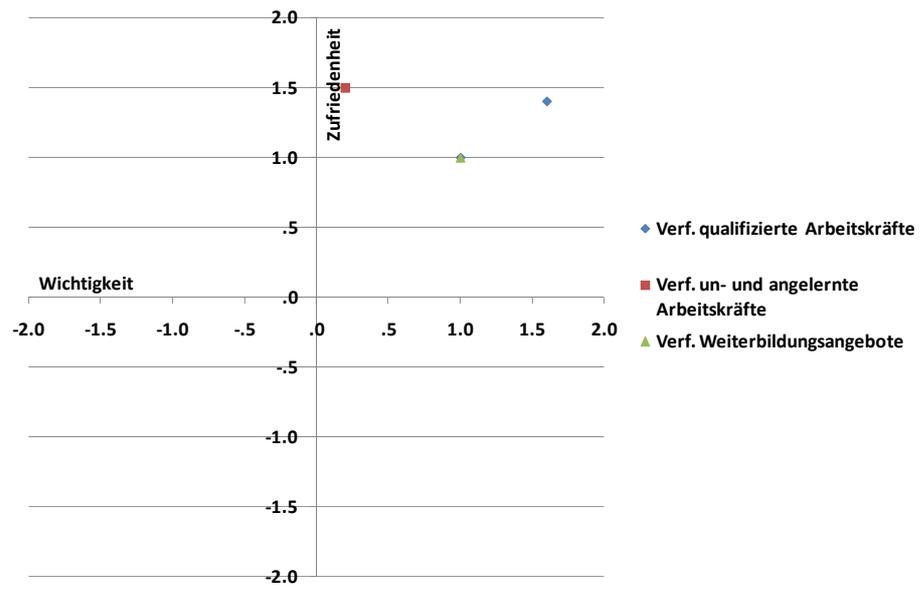


Abbildung 54: Standortkosten

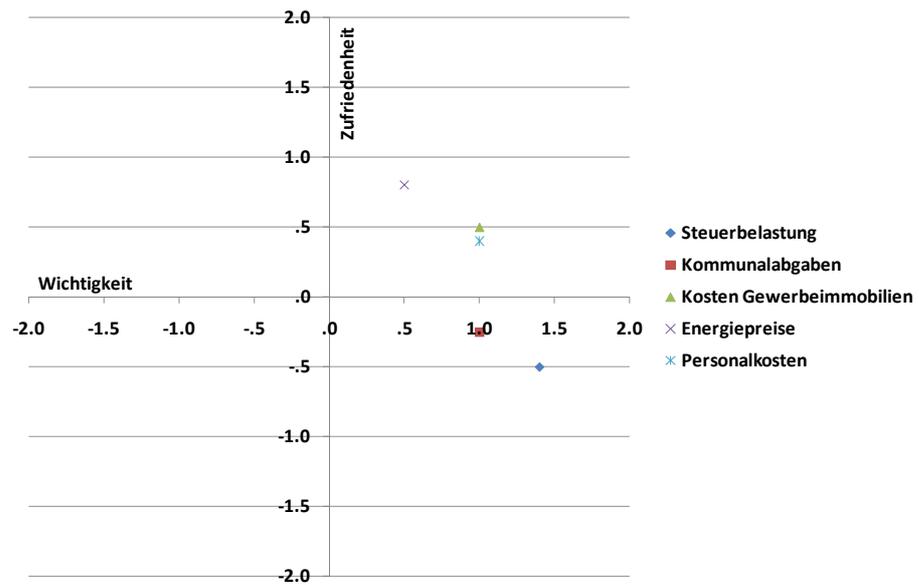
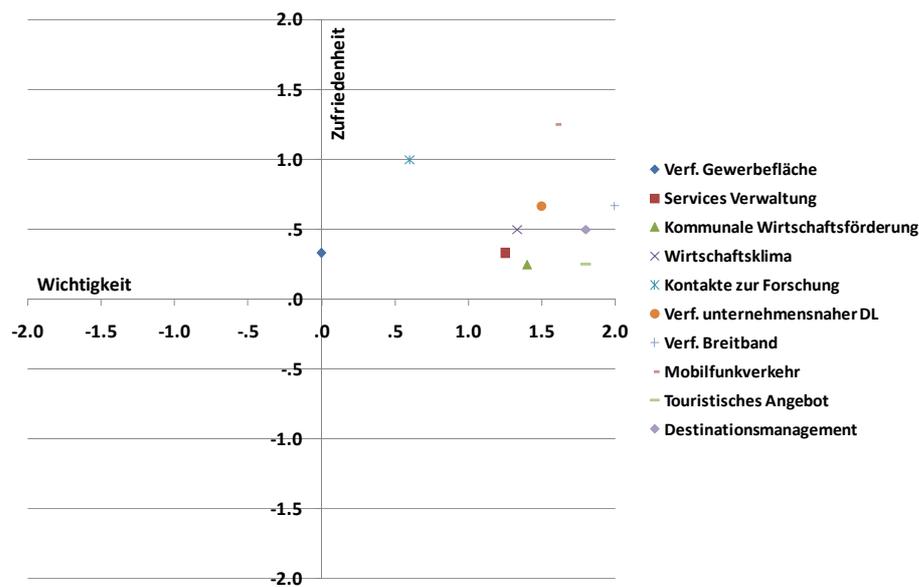


Abbildung 55: Weitere Standortfaktoren



1.8 Limitierung und qualitative Beurteilung Fürstentum Liechtenstein

Die Stichprobengrösse und der daraus resultierende Rücklauf von einem einzigen Fragebogen lassen keine statistischen Aussagen über die Bedeutung des Flugplatzes Altenrhein aus Liechtensteinischer Perspektive zu. Aus diesem Grund wurde die Internationalität einiger grosser Unternehmen des Fürstentums auf der Basis einer ergänzenden Internet Recherche recherchiert. Die Grundlage dafür war die Liste von Unternehmen, das Online verfügbare Mitgliederverzeichnis der Liechtensteinischen Handelskammer. Es kann festgehalten werden, dass die Unternehmen international tätig sind. Ein Grossteil davon sind in verschiedenen Ländern in Europa und global mit Filialen und Produktionseinheiten verankert. Die Internationalität und die globale Vernetzung der Unternehmen sind Hinweise auf die Wichtigkeit einer effizienten internationalen Anbindung. Liechtenstein liegt im Einzugsgebiet zweier Interkontinentalflughäfen (Zürich und München) und von zwei Regionalflughäfen (Altenrhein und Friedrichshafen). Die Internationale Verkehrsanbindung dürfte das Interesse am Flugplatz St. Gallen-Altenrhein unterstützen, auch wenn viele andere Faktoren eine Rolle spielen dürften.

1.8 Fazit

Zwei zentrale Forschungsfragen liegen der Datenerhebung der einzelnen Regionalanalysen zugrunde. Mittels der qualitativen und quantitativen Befragung können Schlüsse zur ersten Frage gezogen werden. Die qualitativen Interviews und insbesondere die Netzwerkanalysen des gesamtschweizerischen Systems (vgl. die genauen Erkenntnisse zur Netzwerkanalyse im Gesamtbericht) liefern Erkenntnisse zur zweiten Forschungsfrage.

1. Welche regionalwirtschaftliche Bedeutung kommt dem Flugplatz St. Gallen-Altentrhein auf der Basis von intangiblen wirtschaftlichen Effekten zu?

- Der Flugplatz St. Gallen-Altentrhein ist ein grenznaher Business-Airport im Vierländereck (Deutschland, Österreich, Schweiz und Lichtenstein). Die Region um den Flugplatz Altentrhein (St. Gallen inkl. Rheintal, Thurgau, Appenzell AI & AR, Graubünden, Liechtenstein und Vorarlberg) ist stark industrialisiert. Deshalb erfüllt der Flughafen vor allem für internationale Unternehmen eine Funktion. Hauptsächlich die Vorarlberger Unternehmen nutzen den Flugplatz regelmässig. Für die Hotellerie spielt der Flugplatz eine untergeordnete Bedeutung, da nur wenige Gäste über den Flugplatz Altentrhein anreisen.
- Die Anzahl Flugbewegungen hat sich zwischen 2003 und 2008 stabilisiert. Der Einfluss einzelner Bereiche auf die Anzahl Flugbewegungen ist dabei unterschiedlich: Die Business Aviation hat an Bedeutung gewonnen. Der Linienverkehr und die General Aviation haben dagegen an Bedeutung verloren. Diese Entwicklung geht mit der strategischen Entwicklung des Flugplatzes einher und widerspiegelt die weltweite Entwicklung der Flugbewegungen im Bereich Business Aviation.
- Der Flugplatz erfüllt insbesondere zwei Funktionen: Linienverkehr (Anbindung über Wien in die Welt) und Business Aviation. Darüber hinaus wird er von der Freizeitfliegerei beansprucht. Zudem bestehen verschiedenen Flugschulen, welche einen Beitrag in der aviatischen Ausbildung leisten.
- Nach Einschätzung der (quantitativ) befragten Unternehmen haben folgende Funktionen des Flugplatzes die grösste Wichtigkeit: Erreichbarkeit der Region, Standortfaktor Region und Verkehrsanbindung internationales Netz. Diese drei Faktoren stehen in einer Abhängigkeit zu einander. Die Erreichbarkeit der Region wird als Standortfaktor der Region beurteilt und die Verkehrsanbindung ans internationale Netz ist wiederum ein Standortfaktor, der unter anderen über den Flugplatz sicher gestellt werden kann. Die regionalwirtschaftliche Bedeutung wird (statistisch signifikant) von den österreichischen und schweizerischen Unternehmen unterschiedlich beurteilt. Die Wichtigkeit des Flugplatzes wird von den österreichischen Unternehmen als höher eingeschätzt. Insbesondere die Erreichbarkeit der Kunden, die Erreichbarkeit der Region sowie die Verkehrsanbindung an das internationale Netz sind für die Vorarlberger Unternehmen wichtiger.
- Die negative Ausprägung der Funktionen "Standortfaktor eigenes Unternehmen" steht der positiven Ausprägung der Funktion "Standortfaktor Region" gegenüber. Der Standortfaktor Flugplatz kann nur bei einem Investitionsentscheid eine Rolle spielen. Bei bestehenden Unternehmen, die bereits investiert haben dürfte er keinen starken Einfluss mehr ausüben. (vgl. Gesamtdokument, Kapitel III, Abschnitt 5.2)
- 47.8% der befragten Unternehmen haben Filialen und Niederlassungen im Ausland. 47.2% der Unternehmen planen eine Expansion in den kommenden zwei Jahren (11.7% davon an einem anderen Standort im Ausland). Die österreichischen Unternehmen sind internationaler orientiert (Fi-

lialen & Niederlassungen im Ausland bei 70% der österreichischen Unternehmen). Auch zukünftig wollen diese internationaler agieren (21.1% planen eine Expansion im Ausland in den kommenden zwei Jahren), was auch ihre positivere Beurteilung des Flugplatzes als internationaler Anbindungsort unterstützt.

- Österreichische Unternehmen nutzen das Angebot des Flugplatzes häufiger (Linienflüge: 92.7%). Nur 7.3% der österreichischen Unternehmen nutzen den Flughafen gar nicht. So bewerten die österreichischen Unternehmen die Wichtigkeit des Flugplatzes höher als die Schweizer Unternehmen, welche den Flugplatz nur selten nutzen.
- Weitere Unterschiede lassen sich bei Unternehmen mit Expansionszielen im Ausland finden. Der Flugplatz hat hier eine signifikant höhere Bedeutung für die Erreichbarkeit der Kunden (Mittelwert: 0.8095) und als Standortfaktor des eigenen Unternehmens (Mittelwert: 0.2857).
- Die befragten Unternehmen sind generell mit der Standortqualität zufrieden. Österreichische Unternehmen bewerten die Standortqualität signifikant besser. Die Erreichbarkeit durch den Luftverkehr ist für die österreichischen Unternehmen sehr wichtig. Sie ist zudem signifikant wichtiger im Vergleich mit Schweizer Unternehmen. So schätzen die österreichischen Unternehmen eine potenzielle Entschädigung bei der Schliessung des Flugplatzes mehr als viermal so hoch ein wie Schweizer Unternehmen.
- Insbesondere der Ausbau der Linienflüge in europäische Zentren wird von den meisten befragten Unternehmen gewünscht. Der Grossteil der ab Altenrhein abfliegenden Passagiere fliegt mit der Linienverbindung nach Wien, ein kleinerer aber wachsender Anteil nutzt den Flugplatz mit der Business Aviation.
- Struktureffekte: Einerseits bietet der Flugplatz Arbeitsplätze (durch Airport Altenrhein AG und durch die ansässigen Unternehmen) an, die indirekt und induziert vor allem in der Ostschweizer Region St. Gallen anfallen. Andererseits kann der Flugplatz die Wettbewerbsfähigkeit beeinflussen und als Faktor bei Ansiedlungsentscheiden sein. Vor allem die Vorarlberger Unternehmen nutzen den Flugplatz regelmässig und beurteilen ihn als Faktor für einen Investitionsentscheid im Vorarlberger Rheintal.
- Imageeffekte: Die Imageeffekte des Flugplatzes werden durch die Unternehmen und Hotellerie unterschiedlich beurteilt. Während die Unternehmen die Imagewirkung des Flugplatzes für die Region als positiv beurteilen, hat dieser gemäss der Meinung der Hotelliers einen leicht negativen Einfluss auf das Image.
- Kompetenzeffekte: Durch die Ansiedlung neuer Unternehmen und die Möglichkeit der Zusatzausbildung in der Region werden Kompetenzeffekte ausgelöst. Es werden durch den Flugplatz Ausbildungsmöglichkeiten in der Luftfahrtbranche (Flugschulung, Wartung, Luftraumkontrolle, Flughafenoperation, etc.) geschaffen. Zusätzlich werden Ausbildungsmöglichkeiten in Betrieben, die flughafenaffin sind angeboten. Daraus entstehen Kompetenzeffekte in der Region.

2. Welche landesweite Bedeutung kommt dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein im gesamtschweizerischen Luftverkehrssystem zu?

- Altenrhein ist im schweizerischen Aviatik Netzwerk aller Akteure der Luftfahrt über verschiedene Geschäftspartner (z.B. Skyguide, etc.) integriert. Das Netzwerk ist jedoch ein loses, dezentrales Netzwerk, welches nicht gezielt gepflegt und geführt wird sondern historisch entstanden ist. Das Potential des Netzwerks wird auf regionaler und überregionaler Ebene nicht ausgeschöpft. Aus gesamtschweizerischer Perspektive bestehen Potentiale in der Zusammenarbeit (z.B. Catering, Fuel, Theorieausbildung, etc.), welche aber regionale Nachteile bringen könnten. Durch die Netzwerkpartner, die durch Altenrhein ins gesamte Netzwerk eingebracht werden, verdichtet sich das Netz. Es entstehen in 18 Fällen verstärkte Verbindungen im überregionalen Netz.
- Im Bereich der Struktureffekte sichert der Flugplatz die Linienverbindung nach Wien, was insbesondere für das Vorarlberg einen wichtigen Faktor darstellt. Zudem nimmt der Flughafen im Bereich der Business Aviation eine Entlastungsfunktion des Landesflughafens Zürich dar (z.B. WEF Davos, etc.). Ebenfalls zu den Struktureffekten gehört die Infrastruktur, welche den Ausbildungsbetrieben auf dem Flugplatz ihre Tätigkeit ermöglicht. Im Rahmen des Luftrettungsnetzwerks der Schweiz stellt der Flugplatz St. Gallen-Altenrhein einen Bestandteil dar.
- Unter die Kompetenzeffekte des Flugplatzes fallen die Flugausbildung, der Freizeit- und Begegnungswert, sowie die Ermöglichung der Ansiedlung technologischer Kompetenz auf und in der Nähe des Regionalflugplatzes. Die Effekte im Bereich der Flugausbildung werden insbesondere durch die ansässigen Flugschulen ausgelöst. Einen hohen Freizeit- und Begegnungswert schafft insbesondere das Fliegermuseum Altenrhein und die ansässigen Luftsportvereine. Die technologische Kompetenz kommt in den Wartungsbetrieben (z.B. Altenrhein Aviation) und auch bei der Luftraumkontrolle, Abfertigung, etc. zur Geltung.

2. Analyse Flughafen Grenchen

2.1 Regionales Profil

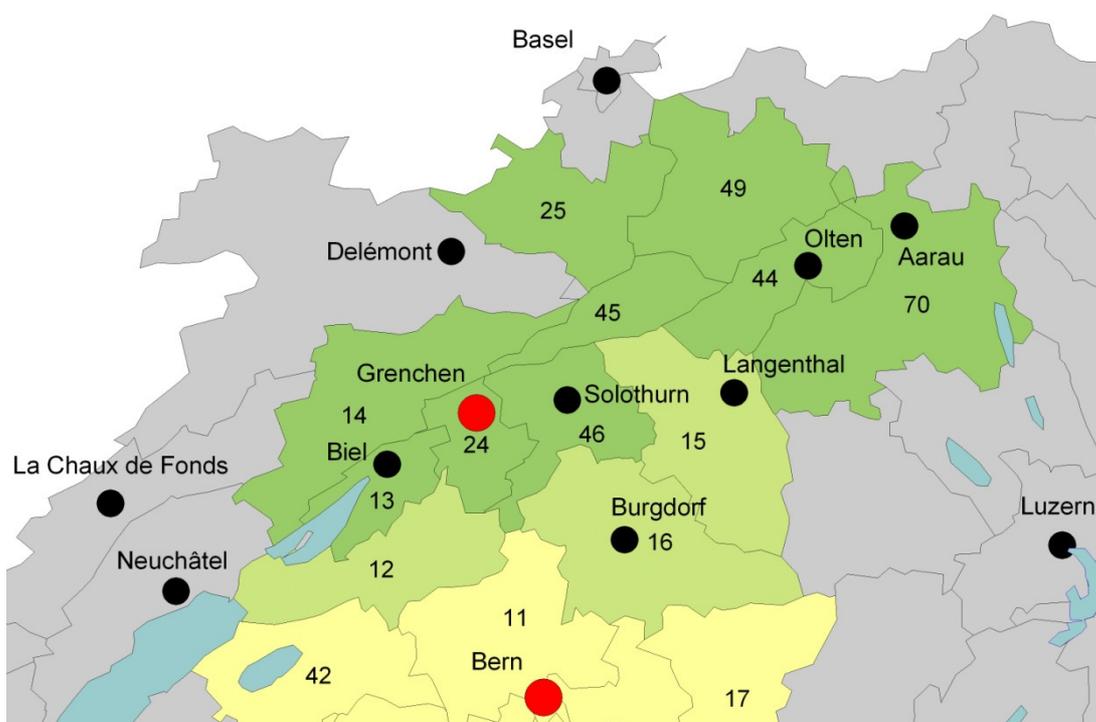
Lage des Flughafens und der Region

Der Flughafen Grenchen befindet sich am Rande der gleichnamigen Stadt am Jurasüdfuss. Er liegt im Westen des Kantons Solothurn an der Grenze zum Kanton Bern. Auf der zirka 25 km langen Strecke zwischen Biel und Solothurn liegt Grenchen etwa in der Mitte. Er ist mit der Autobahn A5 gut erschlossen. Die rund 100 km nach Zürich legt man auf der Autobahn in rund einer Stunde zurück. Die Erreichbarkeit von Norden her wird durch das Jura-Gebirge eingeschränkt. Basel ist mit dem Auto dennoch in einer knappen Stunde erreichbar. Obwohl der Flughafen lediglich 35 km von Bern entfernt liegt, ist die Region gegen die Hauptstadt hin nicht nur auf Grenchen ausgerichtet. Im Süden gibt es zwar keine topographischen Hindernisse, jedoch beschränken die nahen Konkurrenzflughäfen in Bern und Les Eplatures in La Chaux-de-Fonds das Einzugsgebiet gegen Süden hin. Für die Orte Aarau, Solothurn und

Olten liegt der Flughafen Grenchen sehr nahe und ist mit dem Auto oder der Bahn schnell erreichbar. Die Wirtschaftsregionen Zürich, Basel und Bern sind alle in Reichweite des Flughafens. Grenchen stellt jedoch für alle drei Regionen nicht den am nächsten gelegenen Flughafen.

Im Fall von Grenchen gibt es aufgrund der Nähe zu Bern Überschneidungen der Einzugsgebiete der beiden Flughäfen. Die MS-Regionen Erlach-Seeland (12), Oberaargau (15) und Burgdorf (16) werden sowohl Bern als auch Grenchen zugerechnet. Daneben zählen die neun MS-Regionen Grenchen (24), Berner Jura (14), Biel (13), Laufental (25), Olten (44), Thal (45), Solothurn (46), Oberes Baselbiet (47) und Aarau (70) ausschliesslich zum Flughafen Grenchen. Die folgende Beschreibung des Einzugsgebietes basiert auf Zahlen des Bundesamtes für Statistik in Bezug auf die insgesamt 12 genannten MS-Regionen, aus denen sich das Einzugsgebiet des Flughafens Grenchen zusammensetzt.

Abbildung 56: Einzugsgebiet des Flughafens Grenchen



Bevölkerung

Im Einzugsgebiet des Flughafens leben ca. 920'000 Menschen, hiervon ca. 220'000 in der MS-Region Aarau (24%). Zudem kommen aus den drei MS-Regionen, die sich mit dem Flughafen Bern überschneiden rund 200'000 Menschen. Mit rund 50'000 Einwohnern ist Biel die grösste Stadt im Einzugsgebiet. Es folgen Olten mit 17'000, Aarau mit 16'000 und Solothurn mit 15'000 Einwohnern. Obwohl diese Städte nicht zu den grössten der Schweiz zählen, summieren sich deren Agglomerationen auf knapp 500'000 Einwohner. Gemäss BfS wird die Bevölkerung im Kanton Solothurn bis zum Jahr 2030 um knapp 6% wachsen. Der Kanton Bern liegt mit 3.6% etwas darunter, der Kanton Aargau mit 11.6% darüber, wobei dieser Trend eher für den Bereich gegen die Wirtschaftsmetropole Zürich hin gültig ist

und im Westen des Kantons eher geringer sein wird. Im Kanton Bern verhält es sich genau umgekehrt. Gemäss Prognose des Kantons werden die nördlichen Regionen um Biel herum bis am stärksten wachsen, teilweise mit mehr als 10%. Insgesamt kann die Region also von einem Bevölkerungszuwachs profitieren, liegt aber wahrscheinlich im allgemeinen Trend des Schweizer Bevölkerungswachstums von rund 9% bis 2030.

Arbeitsmarkt

Die MS-Region Aarau stellt mit 111'000 Erwerbstätigen mit Abstand den grössten Anteil an den rund 430'000 Erwerbstätigen des Einzugsgebietes. Auch die MS-Regionen Biel, Olten und Solothurn mit jeweils zwischen 40'000 und 50'000 Erwerbstätigen weisen hohe Beschäftigtenzahlen auf. Die Betriebsstätten zeigen ein ähnliches Bild, wobei auch hier die MS-Region Aarau mit knapp 12'000 Betrieben an der Spitze steht. Die MS-Regionen Thal, Laufental und Berner Jura, alle nördlich von Grenchen gelegen, haben die schwächsten Werte. Die im Einzugsgebiet gelegenen Regionen Oberes Baselbiet, Aarau, Solothurn, Olten und Biel bilden daher die wirtschaftlich leistungsfähigsten Regionen, weisen jedoch eine starke Orientierung zu den jeweiligen Wirtschaftsmetropolen Zürich, Bern und Basel auf. Dies zeigt sich auch im negativen Pendlersaldo des Kantons Solothurn. Die MS-Region Grenchen selber ist in diesem Kontext von untergeordneter Bedeutung.

Wirtschaftsstruktur

Die Region selber ist kein wirtschaftliches Zentrum und ist auch nicht einheitlich auf eine zentrale Wirtschaftsmetropole ausgerichtet. Der Osten des Einzugsgebietes orientiert sich zum Zürcher Wirtschaftsraum, der Norden zu Basel und der Westen zum Espace Mittelland. Die Wirtschaftsstruktur ist dementsprechend heterogen. Dies zeigt sich auch bei der Analyse der Beschäftigten nach Sektoren (vgl. Tabelle 17): Während die städtischen MS-Regionen Biel und Olten über einen hohen Anteil von Beschäftigten im tertiären Sektor verfügen, sind die MS-Regionen Berner Jura und Grenchen stärker industriell ausgerichtet. Mit den MS-Regionen Erlach-Seeland, Burgdorf und Thal befinden sich innerhalb des Einzugsgebietes des Flughafens Grenchen jedoch auch noch stark landwirtschaftlich geprägte Regionen.

Tabelle 17: Beschäftigte nach Sektoren (Einzugsgebiet Flughafen Grenchen)

	Prim Sektor	Sek Sektor	Tert Sektor
Erlach-Seeland	15%	30%	54%
Biel/Bienne	2%	31%	66%
Jura bernois	9%	47%	44%
Oberaargau	13%	37%	51%
Burgdorf	14%	33%	53%
Grenchen	5%	56%	40%
Laufental	9%	39%	52%
Olten	3%	27%	69%
Thal	14%	42%	44%
Solothurn	5%	33%	62%
Oberes Baselbiet	7%	31%	62%
Aarau	4%	34%	62%
Durchschnitt	7%	34%	59%

Im Jura und in Biel ist die Uhrenindustrie bedeutend, im Kanton Solothurn Medizinal-, Transport- und Logistikunternehmen. Der Osten und Norden richtet sich an Zürich respektive Basel aus und gehört zu den Agglomerationen der beiden Wirtschaftsmotoren. Insgesamt handelt es sich um eine eher schwache Wirtschaftsregion mit keiner zentralen Wachstumsbranche als Treiber. Das BIP pro Kopf im Kanton Solothurn liegt mit CHF 47'000 unter dem Schweizer Durchschnitt von CHF 54'000, wobei lediglich 6 Kantone darüber liegen. Die Kantone Bern und Aargau liegen knapp darunter, respektive darüber. Die Aufteilung innerhalb der Kantone wird dort wahrscheinlich eher zugunsten der Hauptorte ausfallen und daher zumindest für Bern nicht im Einzugsgebiet des Flughafens liegen.

Tourismus

Der Tourismus spielt mit 640'000 Übernachtungen in dieser Region eine eher marginale Rolle (im Vergleich die Region Bern: 4'800'000). Auch gelten die Zentren Olten, Solothurn und Aarau nicht als Tourismusdestinationen. Aarau hat wohl die höchste Anzahl an Logiernächten (ca. 134'000), es liegt aber immer noch weit hinter den Zahlen von beispielsweise Bern mit knapp 700'000.

Besonderheiten

Das Einzugsgebiet des Flughafens Grenchen liegt fast auf der Sprachgrenze, was neben der Topographie unter Umständen als weitere Begrenzung des Einzugsgebietes nach Westen in die französischsprachigen Gebiete wirken kann.

Es finden in der Region verschiedene Grossanlässe statt, jedoch mit eher nationaler Ausstrahlung als internationaler. Die Solothurner Filmtage und der Uhrencup sind ein prominente Beispiele.

2.2 Flughafen Profil

Im Jahr 2008 wickelte Grenchen rund 75'000 Flugbewegungen ab. 64% der Bewegungen betreffen Ausbildungs-Flüge. Diese Flüge werden der Freizeitfliegerei zugeordnet. Weitere 15% der Bewegungen können dem Businessverkehr zugeordnet werden. Fallschirmspringen (incl. Sphair), Segelflug- und Helikopterflügen betreffen 6% und 8% der reinen Freizeitfliegerei.

Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) sieht vor, bei gleichbleibendem Flottenmix, eine Obergrenze der Bewegungen bei 90'000 festzusetzen. Per Ende April 2009 wurde ein erneuter Zuwachs von 11.8 % registriert. Die quantitative Erhöhung der Flugbewegungen in der Freizeitfliegerei ist deshalb beschränkt.

Ein besseres zukünftiges Potenzial liegt im Bereich des Businessverkehrs. Im Jahr 2008 wurden 95% der Passagiere dem Businessverkehr zugeordnet. Im August 2009 wird der SIL-Prozess anlässlich einer SIL- Koordinationssitzung für eine Pistenverlängerung auf 1450m initiiert. Diese Verlängerung würde eine bessere Nutzung für Businessflugzeuge erlauben. Die damit verbundene Steigerung des Businessverkehrs grenzt eine Steigerung des Freizeitverkehrs zusätzlich ein. Der Businessverkehr ist somit der wichtigste Faktor im Hinblick der Weiterentwicklung von Grenchen.

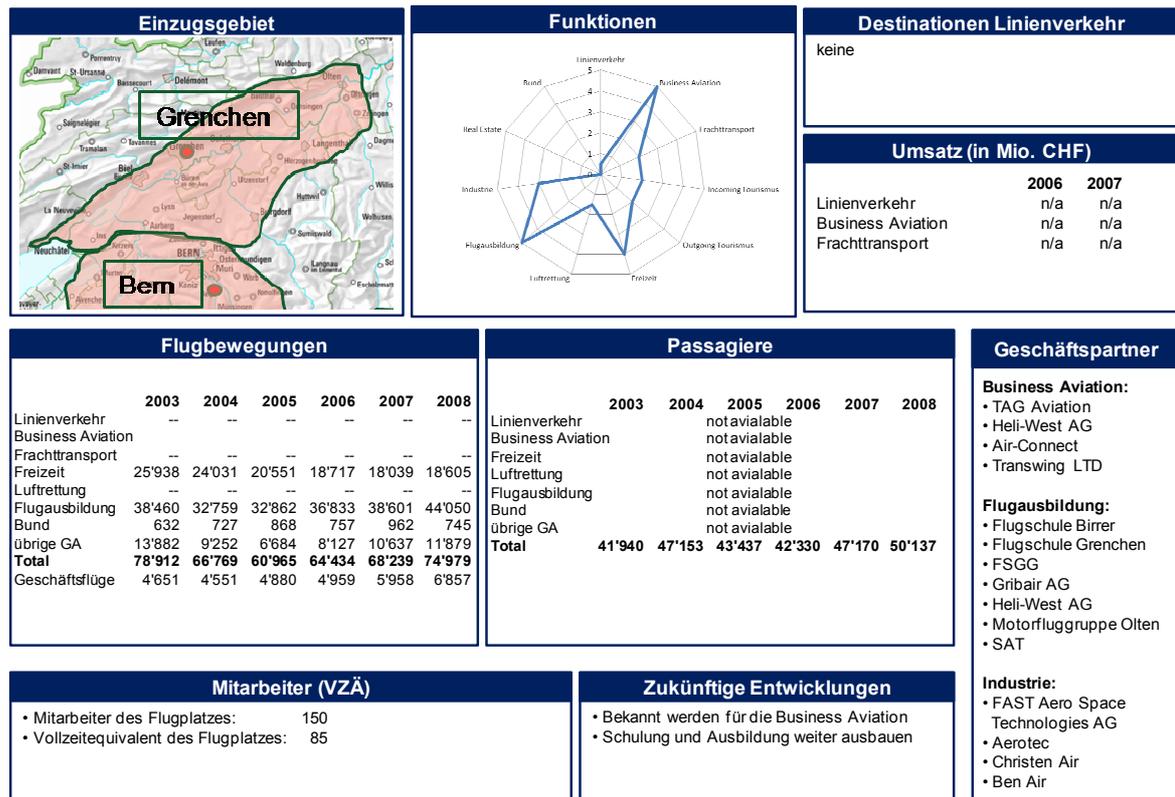
Folgende weitere Aspekte charakterisieren die derzeitige Situation und beschreiben zukünftige Entwicklungen des Flughafens:

- In Grenchen verkehren kleinere Businessflugzeuge (bis Kat. 2B) und können somit die Landesflughäfen entlasten helfen. Charter- und Linienverkehr bleiben explizit ausgeschlossen. Für die Zubringer zu den Landesflughäfen und Wirtschaftszentren bestehen sowohl Infrastruktur sowie ein flugseitiges Angebot.
- Weitere Modernisierungen und Erweiterungen vorwiegend im Bereich der IFR und der Schulungsinfrastruktur (inkl. Simulator) sind im Bau und werden in den nächsten 3 Monaten in Betrieb genommen.
- Ein neuer Hangar für weitere 12 Businessmaschinen wurde anfangs Juli 2009 in Betrieb genommen. Daneben besteht noch immer eine Warteliste für 20 Hangarplätze für Businessflugzeuge.
- Der Ausbau des Parkbereichs (Tarmac) und Taxiways auf ICAO Code B wird im Winter 2009/2010 verwirklicht.
- Weiterer Ausbau des Heli- Businessverkehrs wird nach dem obigen Ausbau angestrebt.
- 25./26.08.2009 Start SIL- Prozess Pistenverlängerung
- Westanflug VOR/DME: Auftrag zur Implementierung an Skyguide erteilt. VOR/DME = Backup
- GPS-Approach: Auftrag zur Implementierung an Skyguide erteilt.
- Weiterer Ausbau von Infrastruktur im Bereiche zusätzlicher Hangars, neuer Tower, neues Betriebsgebäude, neue Fuelstation etc. sind in einem Strategieentscheide des Verwaltungsrates vom September 2008 enthalten.

- Finanzielle Unabhängigkeit, d.h. ohne Subventionen soll Grenchen weiterhin betrieben werden. Ausnahme: Hoheitliche Schutz- und Sicherheitsmassnahmen die vom Bund vorgeschrieben werden
- Zusammenarbeit innerhalb der Regionalflughäfen sollen noch mehr forciert werden.

Die folgende Abbildung fasst das ökonomische Umfeld, Kennzahlen des Flughafens sowie qualitative Einschätzungen des Flughafens Grenchen zusammen.

Abbildung 57: Profil des Flughafens Grenchen



2.4 Methodisches Vorgehen

Die notwendigen Informationen und Daten zur Beurteilung des Regionalflugplatzes Grenchen und dessen Bedeutung in der Region des Einzugsgebietes wurden sowohl durch qualitative als auch quantitative Befragungen ermittelt. Folgender Forschungsablauf und Methodenmix wurde verwendet:

1. Workshop mit den Regionalflugplatzdirektoren, Vertretern des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, einem Vertreter des Kantons St. Gallen und einem Vertreter der Liechtensteinischen Regierung über die Funktionen der Regionalflugplätze.
2. Qualitative Tiefeninterviews mit den Regionalflugplatzdirektoren
3. Qualitative Tiefeninterviews mit am Flugplatz angesiedelten Unternehmen
4. Workshop mit den Regionalflugplatzdirektoren, Vertretern des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und einem Vertreter des Kantons St. Gallen und Diskussion der Forschungsergebnisse

5. Qualitative Interviews mit zentralen Unternehmen der Schweizer Luftfahrtindustrie (Akteure im Aviatiksystem Schweiz)
6. Quantitative Befragung der Unternehmen und einem Hotel im Einzugsgebiet

2.5 Fragestellungen

Die Analyse der intangiblen regionalwirtschaftlichen Effekte für die den Flughafen Grenchen fokussiert sich auf die Beantwortung zweier grundlegender Forschungsfragen:

Welche regionalwirtschaftliche Bedeutung kommt dem Flughafen Grenchen auf der Basis von intangiblen wirtschaftlichen Effekten zu?

Welche landesweite Bedeutung kommt dem Flughafen Grenchen im gesamtschweizerischen Luftverkehrssystem zu?

2.6 Resultate der qualitativen Erhebung

Die qualitativen Aussagen aus den Interviews mit dem Flughafendirektor sowie den befragten Unternehmen werden in den folgenden Tabellen zusammengefasst. Tabelle 18 fokussiert sich auf die Stärken und Schwächen des Flughafens. Tabelle 19 fasst die Aussagen zu den Funktionen des Flughafens und dessen Effekte auf die Region zusammen. Tabelle 20 spiegelt das Entwicklungspotenzial wider.

Tabelle 18: Derzeitige Stärken und Schwächen des Flughafens Grenchen

Stärken & Schwächen	Direktor des Flughafens	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Philosophie: Reines Dienstleistungsunternehmen für die Bevölkerung • Fokussierte Nutzung durch Schulung und Businessverkehr • Mittelpunkt der schweizerischen General Aviation • Einnahmen durch Business Aviation unterstützen General Aviation • Unkomplizierter und effizienter Betrieb • Intensive Nutzung der Website: 1300 - 1600 pro Stunde <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geringe Profitabilität der Flughafenführungen
	Befragte Unternehmen	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hohes Ansehen in der Bevölkerung, gefördert z.B. durch Spielplatz • Einfache und effiziente Abläufe; persönliche Atmosphäre • Flughafen wird als sicher wahrgenommen • Flexible Öffnungszeiten • Prinzipiell gute Infrastruktur • Gute geografische Lage <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fehlende strategische Ausrichtung • Anfluggebühren (jedoch nicht übermässig) • Kein steuerfreies Tanken (Kerosinpreis) • Behinderung der Kleinfliegerei durch BAZL-Regulierungen • Teilweise veraltete und fehlende Hangars

Sowohl vom Flughafendirektor als auch von den befragten Unternehmen werden die effizienten Abläufe bzw. der effiziente Betrieb als Stärke des Unternehmens angesehen. Der Zustand der Infrastruktur wird von den Unternehmen unterschiedlich beurteilt: Prinzipiell wird sie als gut eingeschätzt. Jedoch sind einige Teile, insbesondere Hangars, veraltet oder nicht ausreichend vorhanden.

Tabelle 19: Funktionen und Effekte des Flughafens Grenchen auf die Region

Funktionen und Effekte auf die Region (heute)	Direktor des Flughafens	<p>Flughafenfunktionen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Man sieht sich als reines Dienstleistungsunternehmen für die Bevölkerung • Insbesondere für Business Aviation und Freizeitfliegerei • Freizeitfliegerei für Unternehmen • Geringe Bedeutung für Tourismus <p>Standorteffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • 150 Mitarbeiter am Flughafen Grenchen (aus SO, BE, FR) <p>Imageeffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eher geringer Einfluss auf Bevölkerung • Grösserer Einfluss auf die Wirtschaft und die Unternehmen <p>Netzwerkkompetenz</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grenchen als Ort des unternehmerischen Netzwerknüpfens
	Befragte Unternehmen	<p>Flughafenfunktionen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geschäftsreise Flughafen • Zusätzlich Freizeitfliegerei und Rundflüge • Schaffung von Zeitvorteilen • Zugang zur Fliegerei für alle Bevölkerungsgruppen → nicht nur für reiche Gruppen <p>Standorteffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Standortmarketing • Kunden über den Flughafen abholen → Imageförderung des Unternehmens • Wesentlicher Standortfaktor <p>Imageeffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • In der Wirtschaft imagemässig gut verankert • Ebenfalls in der Bevölkerung gut verankert, sowohl als Flughafen als auch als Attraktionspunkt • Fehlende Bekanntheit über die Grenzen von Grenchen hinaus als Problem <p>Negative Effekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lärmreklamationen

Die Funktionen des Flughafens werden gleichartig beurteilt: Sowohl Business Aviation als auch die Freizeitfliegerei (vor allem Ausbildung) haben die höchste Bedeutung am Flughafen Grenchen. Die imagebezogene Verankerung des Flughafens Grenchen in der Bevölkerung wird durch die befragten Unternehmen positiver bewertet als durch den Flughafendirektor.

Tabelle 20: Entwicklungspotenzial

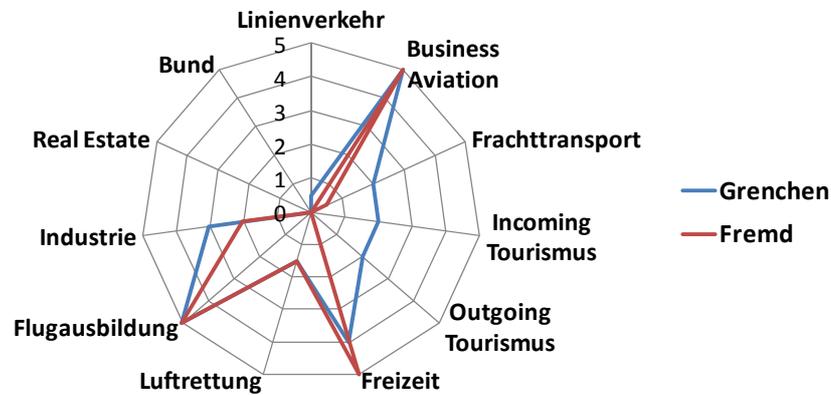
Entwicklungspotenzial	Direktor des Flughafens	<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wachsende Industrie • Stärker Nachfrage nach Business Aviation • Zunehmende Bedeutung der ansässigen Industrien • Ausweichflughafen für grössere Flughäfen • Fokus auf Dienstleistungen für die Bevölkerung: Spielplatz, Rundflüge <p>Gefahren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beschränktes Wachstum möglich aufgrund der bereits hohen Frequenzen • Platzverhältnisse (südliche Piste: Vogelschutzzone) • Infrastruktur teilweise noch ungenügend (fehlende Hangars) • Zusätzliche gesetzliche Regulierungen (national und international) <p>Zukünftige Funktion</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zunehmende Bedeutung für Mobilitätswachstum der Unternehmen • Stärkere Verankerung in der Bevölkerung → Identifikation
	Befragte Unternehmen	<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Topographische Lage und Klima • Grosses Einzugsgebiet <p>Gefahren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung der Business Aviation ist abhängig von der Wirtschaftsentwicklung • Kostenentwicklung <p>Zukünftige Funktion</p> <ul style="list-style-type: none"> • Freizeit • Schulung • Business Aviation

Sowohl der Flughafendirektor als auch die befragten Unternehmen schätzen die Freizeit (inkl. Schulung) und die Business Aviation als wichtigste zukünftige Funktionen des Flughafens ein. Wie sich Business Aviation entwickelt, ist nach Meinung der befragten Unternehmen vor allem von der wirtschaftlichen Entwicklung abhängig (externer Einfluss). Der Flughafendirektor betont zusätzlich die internen Einflüsse auf die Entwicklung, da Wachstum aufgrund bereits hoher Frequenzen und infrastrukturellen Limiten nur beschränkt möglich ist.

Aufgrund der Experteninterviews wurde eine "fremde" Einschätzung der Flughafenfunktionen vorgenommen. Diese externe Einschätzung wurde in der folgenden Abbildung der Einschätzung des Flughafendirektors gegenübergestellt (vgl. Abbildung 58). Erkennbare Differenzen bezüglich der Flughafen-

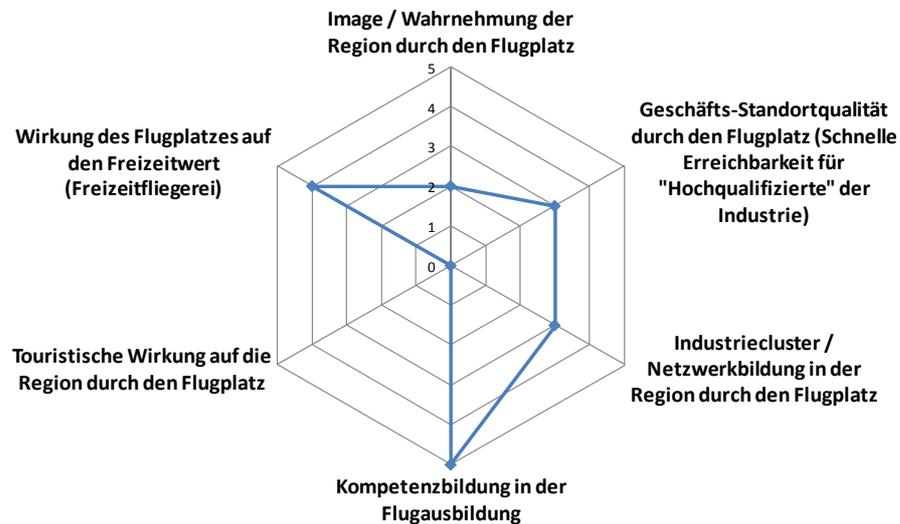
funktionen sind beim Outgoing Tourismus, Incoming Tourismus und Frachttransport festzustellen (stärkere Gewichtung durch den Direktor).

Abbildung 58: Funktionenvergleich



Ausgehend von den Interviews wurden die Effekte des Flughafens auf die Region miteinander verglichen (vgl. Abbildung 59). Der Flughafen Grenchen hat demnach heute insbesondere eine Wirkung auf den Freizeitwert der Region sowie auf die Kompetenzbildung in der Flugausbildung.

Abbildung 59: Einschätzung der Flughafeneffekte auf die Region



2.7 Resultate der quantitativen Erhebung

Befragung der Unternehmen

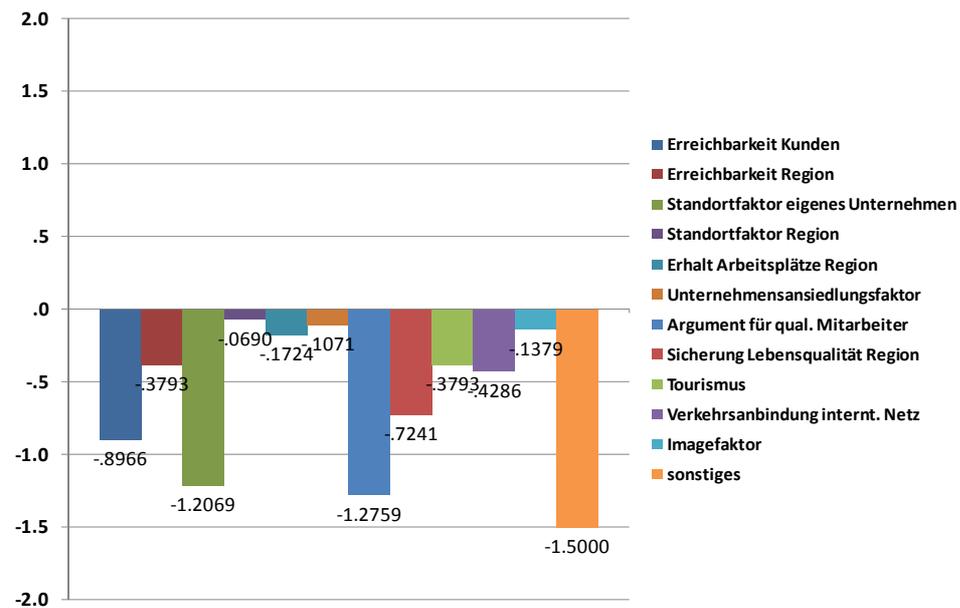
29 Unternehmen konnten für die Befragung gewonnen werden. Die Fragebogen wurden jeweils an die Geschäftsführer der Unternehmen gerichtet. Sie stammen aus folgenden Branchen:

- Verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Waren, Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden, sonstige Industrie: 9
- Baugewerbe/Bau: 2
- Handel, Verkehr und Lagerei: 7
- Gastgewerbe und Tourismus: 1
- Information und Kommunikation: 1
- Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen: 1
- Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen sowie von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen: 3
- Sonstiges: 5

Folgende Merkmale zeichnen die befragten Unternehmen aus:

- 37.9% verfügen über Filialen bzw. Niederlassungen im Ausland.
- 72.4% planen in den nächsten zwei Jahren keine Expansion. Dagegen planen dies 24.1% am bestehenden Ort, 3.4% im deutschsprachigen Gebiet und 0% an einem anderen Standort im Ausland.
- Bei 69% der befragten Unternehmen liegt der Hauptmarkt in den Region D/A/CH. 27.6% haben ihren Hauptmarkt im europäischen Ausland und 3.4% im aussereuropäischen Ausland.

Abbildung 60: Wichtigkeit des Flughafens für die Unternehmen

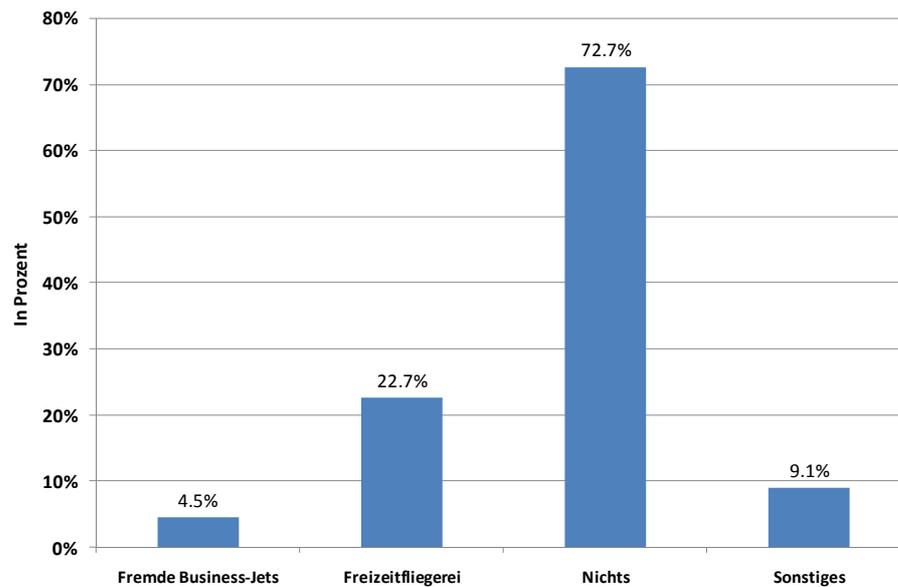


- Die Aspekte der Wichtigkeit des Flughafens für die Unternehmen liegen im Durchschnitt im Bereich der Unwichtigkeit. Das bedeutet, dass das heutige Angebot des Flughafens Grenchen im Durchschnitt für die Unternehmen unwichtig ist.
- Folgende Funktionen des Flugplatzes werden am unwichtigsten eingestuft: Erreichbarkeit der Kunden, Standortfaktor eigenes Unternehmen, Argument für qualifizierte Mitarbeiter und Sonstiges.
- Die Mittelwerte für den Flughafen Grenchen weisen im Vergleich des Schweizer Durchschnitts signifikant negativere Werte auf (Ausnahmen: Standortfaktor eigenes Unternehmen und Argument für qualifizierte Mitarbeiter).
- Unterschiede bei Unternehmen mit Expansionszielen konnten nicht festgestellt werden. Die kleine Stichprobe lässt segmentspezifische (expansionsorientiert vs. nicht expansionsorientiert) Auswertungen nicht zu.

Mit rund 75'000 Flugbewegungen im Jahr gehört der Flughafen Grenchen zu den stark frequentierten Flughäfen. Die Nutzung durch die Unternehmen lässt sich folgendermassen beschreiben.

- 72.7% benutzen den Flughafen überhaupt nicht (vgl. Abbildung 61).
- 22.7% nutzen die Freizeitfliegerei und 4.5% fremde Business-Jets. Der Anteil der Freizeitfliegerei liegt deutlich über dem schweizerischen Durchschnitt und ist der häufigste Nutzungsgrund des Flughafens Grenchen durch die Unternehmen.

Abbildung 61: Nutzung des Angebots



- Trotz der hohen Flugfrequenzen sind die Nutzungshäufigkeiten des Flughafens Grenchen durch die Mitarbeiter der befragten Unternehmen gering (vgl. Abbildung 62).
- Abbildung 63 zeigt, dass die Mitarbeiter andere Flughäfen häufig benutzen (ca. 17% mehrmals wöchentlich, ca. 46.5% mehrmals im Monat). Fast zwei Drittel der Unternehmen sind demnach mehrmals im Monat auf Fluganbindungen angewiesen. Sie benutzen dafür vorwiegend andere Flughäfen.

Abbildung 62: Nutzungshäufigkeit durch Mitarbeiter

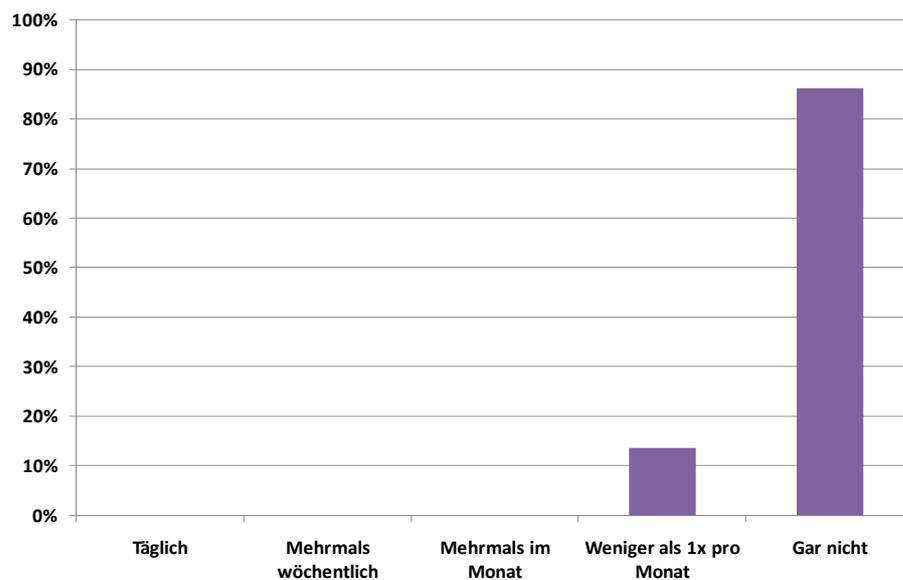
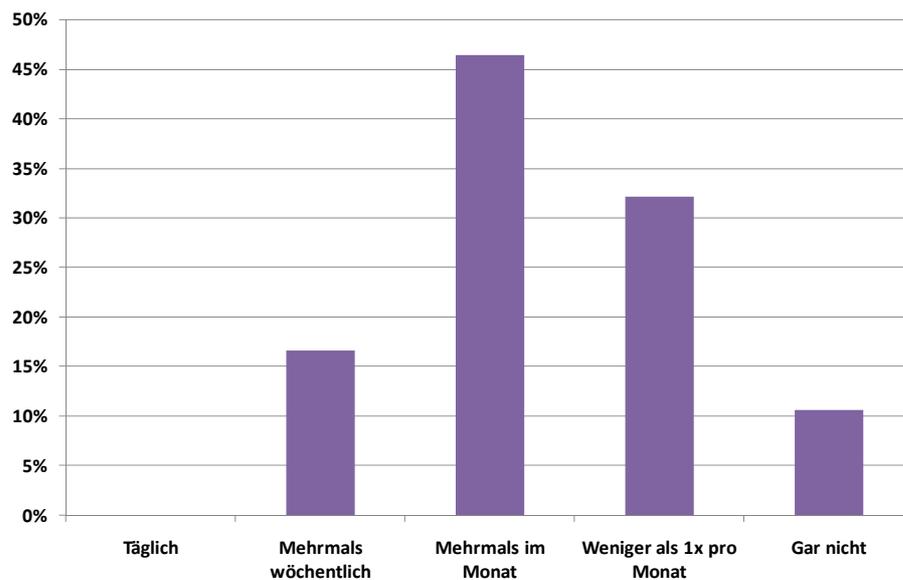


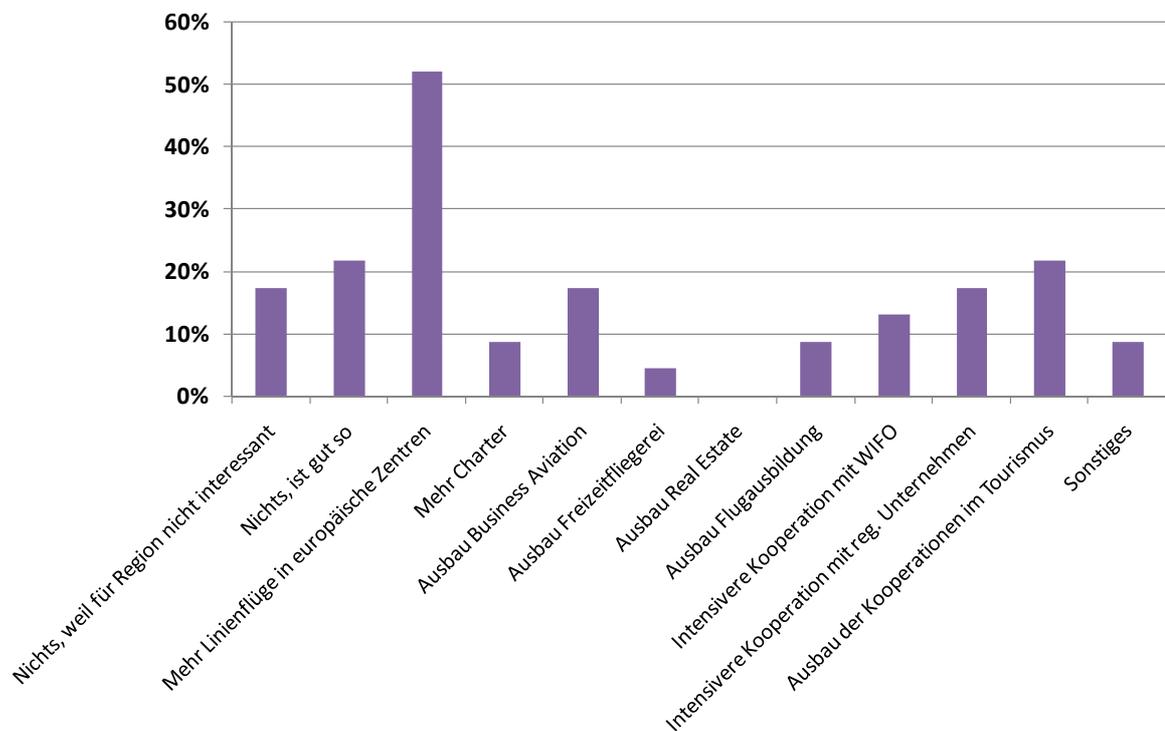
Abbildung 63: Nutzungshäufigkeit anderer Flughäfen durch Mitarbeiter



Nach der Beurteilung der Benutzungshäufigkeit wurde auf die Verbesserungspotenziale eingegangen (vgl. Abbildung 64 und Abbildung 65).

- Mehr als 50% der befragten Unternehmen fordern mehr Linienflüge in europäische Zentren und sehen darin ein Verbesserungspotenzial für den Standort (vgl. Abbildung 64). Auch als Verbesserungspotenzial für die Unternehmen wird dieser Punkt genannt (vgl. Abbildung 65).

Abbildung 64: Verbesserungspotenziale für den Standort



- Ein weiterer Teil der befragten Unternehmen wünschen sich intensivere Kooperationen mit der Wirtschaftsförderung, regionalen Unternehmen und im Tourismus sowie den Ausbau der Business Aviation.
- Rund 65% der befragten Personen sehen kein Verbesserungspotenzial des Flugplatzes für die Unternehmen. (vgl. Abbildung 65). Diese Einschätzung des Verbesserungspotenzials wurde auch an anderen Regionalflugplätzen ähnlich vorgenommen.

Abbildung 65: Verbesserungspotenziale für die Unternehmen

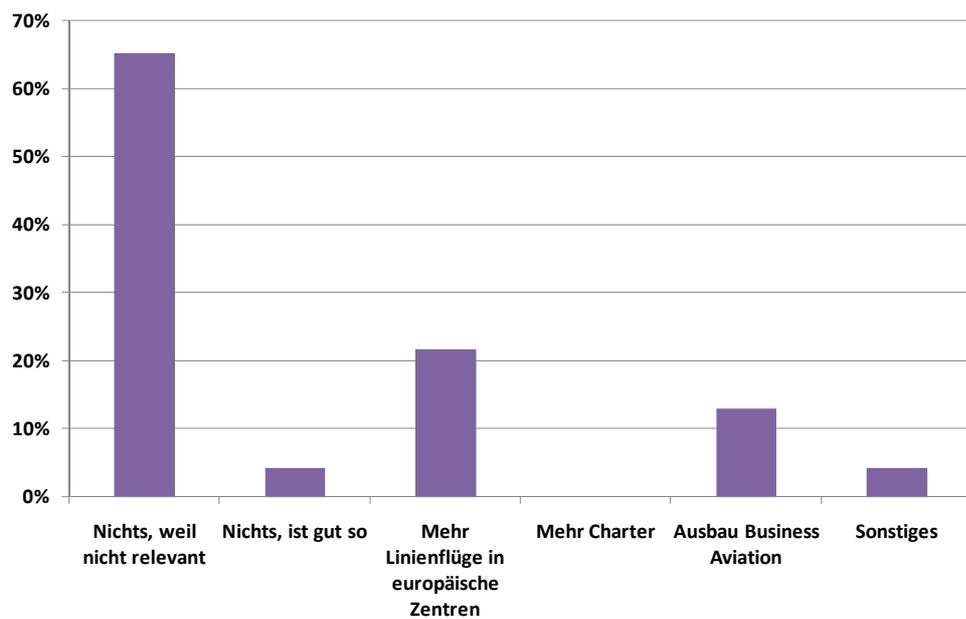
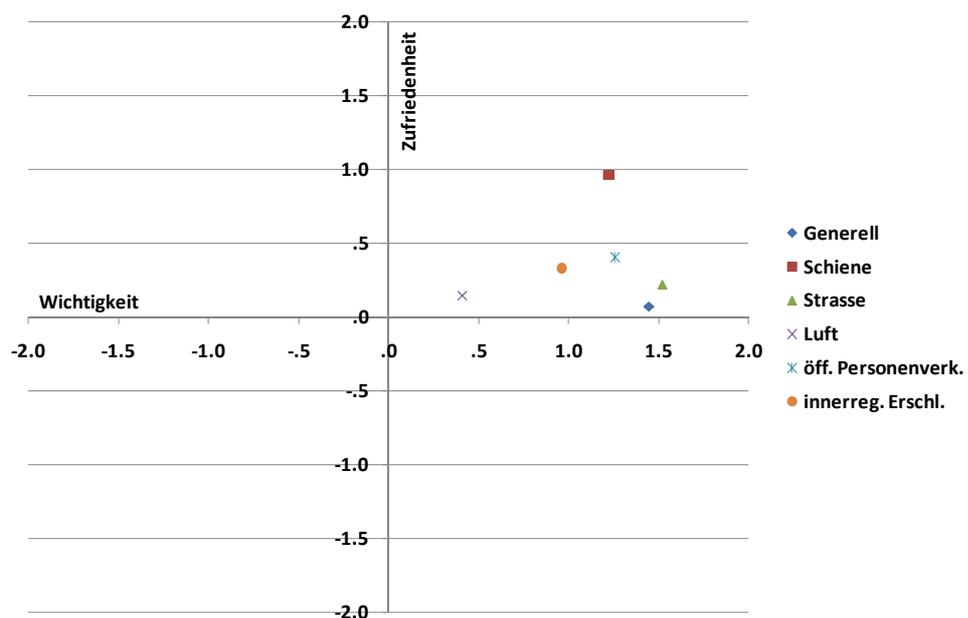


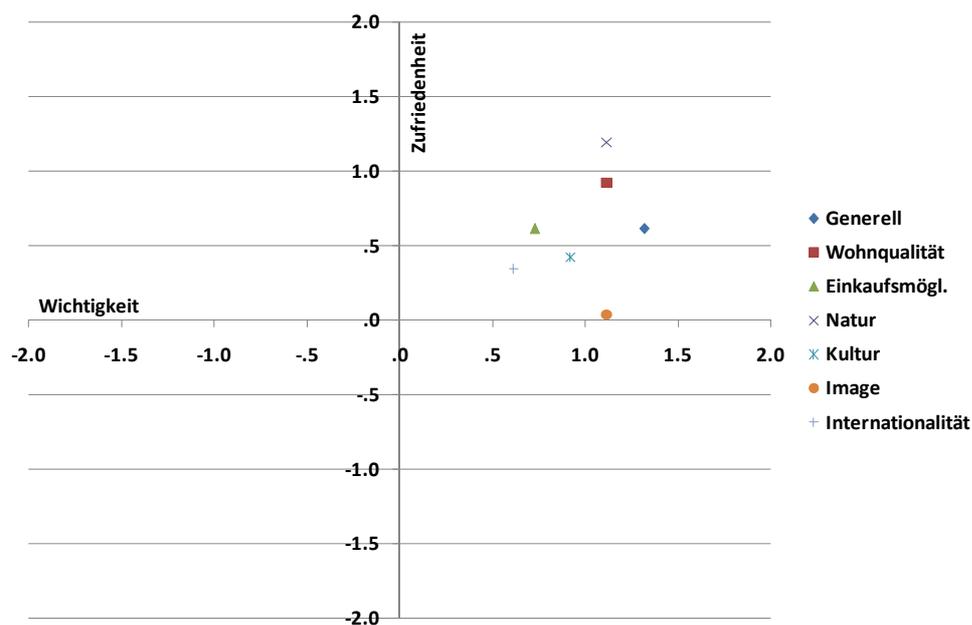
Abbildung 66: Verkehrssituation



Im Weiteren sollten die befragten Unternehmen die Standortqualitäten der Region Grenchen vornehmen.

- Die Verkehrssituation wird als wichtig beurteilt (vgl. Abbildung 66; die generelle Wichtigkeit liegt bei ca. 1.4). Grundsätzlich sind die befragten Unternehmen mit der Verkehrssituation weder zufrieden noch unzufrieden (Zufriedenheit liegt knapp im positiven Bereich bei ca. 0.1).
- Betrachtet man die Verkehrssituation generell, sind die befragten Unternehmen unzufriedener als wenn man die einzelnen Elemente der Verkehrssituation betrachtet.
- Mit dem Ausbau der Schiene sind die befragten Unternehmen am zufriedensten.
- Die Wichtigkeit des Luftverkehrs wird leicht positiv beurteilt. Sie liegt aber unter den Wichtigkeiten der anderen Transportmöglichkeiten. Die Bewertung der Zufriedenheit liegt auf dem gleichen Niveau wie die generelle Zufriedenheit mit den Verkehrsträgern, befindet sich jedoch auf einem tiefen Niveau.
- Die Standortqualität kann generell als wichtig und gut beschrieben werden (Abbildung 67).
- Insbesondere mit der Natur und der Wohnqualität sind die ansässigen Unternehmen zufrieden.
- Am schlechtesten (d.h. unzufriedensten aber auch am unwichtigsten) schneidet das Image der Region ab.

Abbildung 67: Standortqualität



- Werden die Unternehmen nach der generellen Zufriedenheit bezüglich der Standortkosten befragt, resultiert ein Wert im positiven Zufriedenheitsbereich.
- Die Punkte Energiepreise, Kommunalabgaben und Steuerbelastung liegen dagegen im negativen Bereich.
- Am zufriedensten sind die befragten Unternehmen mit den Kosten für Gewerbeimmobilien und Personalkosten.
- Die weiteren Standortfaktoren weisen keine Auffälligkeiten auf. Die befragten Elemente werden grundsätzlich als wichtig erachtet. Die meisten Personen sind auch zufrieden mit den gebotenen Leistungen.

2.8 Fazit

Zwei zentrale Forschungsfragen liegen der Datenerhebung der einzelnen Regionalanalysen zugrunde. Mittels der qualitativen und quantitativen Befragung können Schlüsse zur ersten Frage gezogen werden. Die qualitativen Interviews und insbesondere die Netzwerkanalysen des gesamtschweizerischen Systems (vgl. die genauen Erkenntnisse zur Netzwerkanalyse im Gesamtbericht) liefern Erkenntnisse zur zweiten Forschungsfrage.

1. Welche regionalwirtschaftliche Bedeutung kommt dem Flughafen Grenchen auf der Basis von intangiblen wirtschaftlichen Effekten zu?

- Der Flughafen ist bedeutend für die Freizeitfliegerei. Rund 75'000 Flugbewegungen wurden 2008 abgewickelt, wovon knapp 19'000 Bewegungen durch die Freizeitfliegerei.
- Die Flugausbildung ist mit 44'050 Bewegungen im Jahr 2008 ein zentraler Geschäftsbereich des für den Flugplatz Grenchen. Gemäss dem Interview mit Herr Hayek (Swach Group) stellt der Flugplatz auch eine willkommene Infrastruktur im Bereich der Freizeitaktivitäten für seine Mitarbeiter dar.
- Die Bekanntheit des Flugplatzes über die Grenzen von Grenchen hinaus wird als gering beurteilt. Die Bedeutung der Business Aviation ist ebenfalls gering (gemessen am Anteil der Flugfrequenzen). Die Bedeutung der Business Aviation als Einnahmequelle für den Flughafen ist dagegen hoch. Die zukünftige Entwicklung der Business Aviation ist einerseits von der wirtschaftlichen Entwicklung und andererseits von der Infrastruktur des Flughafens abhängig (u.a. Pistenlänge, Hangars).
- Die Unternehmensmitarbeiter der Region haben hohe Mobilitätsbedürfnisse (internationale Industriecluster und Unternehmen, z.B. Uhrencluster, Medizinalcluster, etc.). Diese Mobilitätsbedürfnisse (insbesondere in der Business Aviation) können unter den heutigen Voraussetzungen in Grenchen nicht erfüllt werden. Die eingeschränkte Luftanbindung über Grenchen ist nicht existenzbedrohend, da die Distanz zu Bern und Basel aber auch zu Zürich nicht sehr gross ist. Sie ist

aber nicht förderlich für Unternehmensansiedlungen. Die tiefe Einschätzung der Wichtigkeit des Flughafens für die Unternehmen ist möglicherweise auf die derzeitigen Infrastruktur (Pistenlänge) für die Business Aviation und die internationale Unbekanntheit des Flughafens zurückzuführen, kann aber auch durch die räumliche Nähe zu den Landesflughäfen und Bern-Belp bedingt sein.

- Der Flughafen Grenchen hat gemäss den Unternehmen am Flughafen und der Geschäftsleitung des Flugplatzes einen Freizeitwert für die Bevölkerung der Region indem Rundflüge, Fallschirmabsprünge, ein Kinderspielplatz und Air Shows organisiert werden. Er stiftet einen hohen Freizeitwert für die Region Grenchen. Durch die Möglichkeit der Freizeitfliegerei wird sowohl der Bevölkerung als auch den Unternehmen ein Mehrwert geboten.
- Imageeffekt: Die Verankerung des Flughafens im Bewusstsein der Bevölkerung und der Unternehmen ist unterschiedlich. Qualitative Befragungen mit der Geschäftsleitung des Flughafens und den auf dem Flughafen angesiedelten Unternehmen weisen auf eine Identifikation der Bevölkerung mit dem Flughafen hin. Die quantitative Befragung der Unternehmen in der Region gibt dagegen Hinweise über eine tiefe Einschätzung der Bedeutung des Flughafens für die Region. Imageeffekte werden insbesondere durch die Nutzer des Flughafens ausgelöst.
- Durch die Ausbildungsmöglichkeiten in der Aviatik am Flughafen Grenchen werden Kompetenzeffekte und soziale Netzwerkeffekte ausgelöst, die durch die Infrastruktur möglich sind. Durch die Infrastruktur Flughafen Grenchen entstehen Struktureffekte, die Kompetenz- und Netzwerkeffekte zur Folge haben. Als wichtigster Kompetenzeffekt im Zusammenhang mit dem Flughafen Grenchen ist die Flugausbildung hervorzuheben.

2. Welche landesweite Bedeutung kommt dem Flughafen Grenchen im gesamtschweizerischen Luftverkehrssystem zu?

- Grenchen ist im schweizerischen Aviatik Netzwerk aller Akteure der Luftfahrt über verschiedene Geschäftspartner (z.B. Skyguide, SAT, etc.) integriert. Das Netzwerk ist jedoch ein lose und dezentral. Es wird nicht übergeordnet gepflegt und geführt, sondern ist historisch entstanden. Das Potential des Netzwerks wird auf regionaler und überregionaler Ebene nicht ausgeschöpft. Aus gesamtschweizerischer Perspektive bestehen Potentiale in der Zusammenarbeit (z.B. Catering, Fuel, Theorieausbildung, etc.), welche aber regionale Nachteile bringen könnten. Durch die Netzwerkpartner, die durch Grenchen ins gesamte Netzwerk eingebracht werden, verdichtet sich das Netz. Es entstehen in 18 Fällen verstärkte Verbindungen im überregionalen Netz.
- Im Bereich der Struktureffekte stellt der Flugplatz im Bereich der Business Aviation einen Faktor dar, indem den Unternehmen der Region eine nahe und unkomplizierte (zeiteffiziente) Infrastruktur zur Verfügung gestellt wird. Ebenfalls zu den Struktureffekten gehört die Infrastruktur, welche den Ausbildungsbetrieben auf dem Flugplatz ihre Tätigkeit ermöglicht (z.B. SAT, etc.). Im

Rahmen des Luftrettungsnetzwerks der Schweiz stellt der Flugplatz Grenchen einen Bestandteil dar.

- Unter die Kompetenzeffekte des Flugplatzes fallen die Flugausbildung, der Freizeit- und Begegnungswert, sowie die Ermöglichung der Ansiedlung technologischer Kompetenz auf und in der Nähe des Regionalflugplatzes. Die Effekte im Bereich der Flugausbildung werden insbesondere durch die ansässigen Flugschulen ausgelöst. In Grenchen ist die Ausbildungsfunktion im Vergleich zu anderen Flugplätzen besonders ausgeprägt. Einen hohen Freizeit- und Begegnungswert schafft insbesondere das Restaurant mit dem Kinderspielplatz und die ansässigen Luftsportvereine. Die technologische Kompetenz kommt in den Wartungsbetrieben (z.B. Aerotec, Ben-Air, Christen Airtec AG, etc.) und auch bei der Luftraumkontrolle, etc. zur Geltung.

3. Analyse Flughafen Bern-Belp

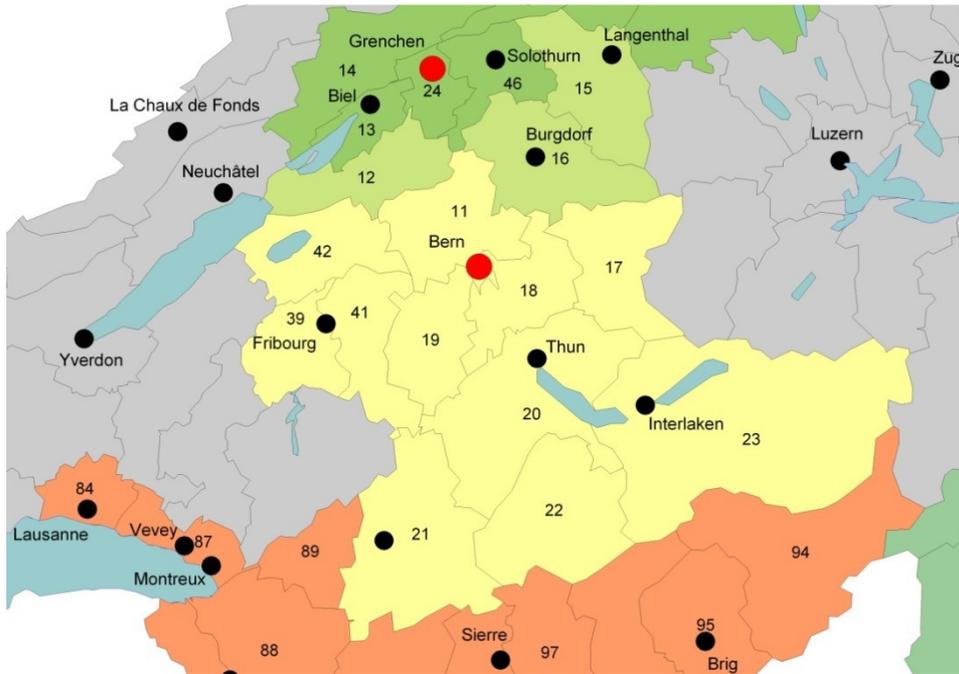
3.1 Regionales Profil

Lage des Flughafens und der Region

Der Flughafen Bern liegt am südlichen Stadtrand der Bundesstadt Bern. Zudem liegt er im Zentrum des ehemaligen Espace Mittelland und ist von den Städten Thun in 25 Minuten, Fribourg und Biel in knapp 40 Minuten und Neuchâtel in knapp 60 Minuten erreichbar. Auch das touristisch wichtige und nahegelegene Berner Oberland (Adelboden, Lenk, Interlaken, Region Jungfrau, usw.) ist innerhalb einer guten Stunde erreichbar. Bern ist in alle Richtungen mit den Autobahnen A1, A6 und A12 sehr gut erschlossen. Zudem ist der Flughafen auch mit den Öffentlichen Verkehrsmittel sehr gut und bequem erreichbar.

Das Einzugsgebiet erstreckt sich über das Schweizer Mittelland bis zum Berner Oberland. Zum Schweizer Mittelland gehören die MS Regionen Bern (11), Aaretal (18), Schwarzwasser (19), La Sarine (39), Sense (41) und Murten (42) sowie Oberraargau (15), Erlach-Seeland (12) und Burgdorf (16), wobei die letzten drei sowohl zum Einzugsgebiet von Bern Belp als auch vom Flughafen Grenchen gehören. Das Berner Oberland, mit den MS Regionen Thun (20), Saanen-Obersimmental (21), Kandertal (22) und Oberland-Ost (23) aber auch das Obere Emmental (17) gehören zu den Voralpen respektive den Alpen und sind somit stark von der Topographie bestimmt. Das Einzugsgebiet umfasst grosse Teile der Kantone Bern und Fribourg sowie Regionen des Kantons Aargau und des Jura-Südfuss. Es kann einerseits in die MS-Regionen unterteilt werden (vgl. Abbildung 68). Andererseits kann es durch die Anfahrtszeit definiert werden: Innerhalb von einer Stunde Anfahrtszeit (Auto) liegen die Landsteile nördlich bis zum Jurasüdfuss, östlich bis zum Oberraargau, nordöstlich bis zum Rand des Bassin Lémanique, südlich bis zum Berner Oberland bzw. Teile des Wallis und westlich bis in den Raum Bulle.

Abbildung 68: Einzugsgebiet des Flughafens Bern Belp



Bevölkerung

Im Einzugsgebiet des Flughafens (Anfahrtszeit ca. 1 Stunde) leben ca. 1,4 Mio. Menschen, hiervon rund 21% in der MS-Region Bern und je weitere 7% in den MS-Regionen Thun und Fribourg. Der Rest verteilt sich auf die übrigen Regionen mit je ca. 4% Anteil an der Gesamtbevölkerung pro MS-Region. Der Kanton Bern wies in den 90er Jahren ein unterdurchschnittliches Bevölkerungswachstum auf. Es war teilweise sogar rückläufig. Das zukünftige Bevölkerungswachstum ist von zwei Tendenzen innerhalb des Einzugsgebietes gekennzeichnet. Auf der einen Seite wird gemäss dem BfS das Bevölkerungswachstum im Kanton Fribourg bis 2030 mit 21.4% das Schweiz weit höchste sein. Insbesondere dem Aaretal zwischen Bern und Thun wird als Agglomerationsregion eine grosses Wachstum prophezeit. Demgegenüber stehen die Berggebiete im Berner Oberland, deren Bevölkerung abnehmen wird. Vergleicht man die absoluten Zahlen, dann machen diese Gebiet jedoch heute lediglich gut 10% der Gesamtbevölkerung des Einzugsgebietes aus. Daher ist anzunehmen, dass die Bevölkerung in der Region im Vergleich zum Schweizer Durchschnitt eher überdurchschnittlich wächst. Das Wachstum wird sich auf das Dreieck Bern, Thun und Fribourg konzentrieren und damit auf das Kernstück des Einzugsgebietes.

Arbeitsmarkt & Wirtschaftsregion

Im Einzugsgebiet des Flughafens (Anfahrtszeit ca. 1 Stunde) sind rund 4'000 Unternehmen etabliert. Der Arbeitsmarkt ist ähnlich strukturiert wie die Bevölkerungsverteilung. Rund 40% der Arbeitsplätze innerhalb des Einzugsgebietes fallen in der MS-Region Bern an, je rund 10% in den MS-Regionen Thun

und Fribourg. Die drei genannten MS-Regionen ziehen Arbeitskräfte aus dem Umland an, so dass diese einen positiven Pendlersaldo aufweisen. Bern ist zweifelsohne der Wirtschaftsmotor der Region. Das ehemalige Espace-Mittelland wurde jedoch oft auch als Städteverbund beschrieben, wobei Bern zusammen mit den Städten Thun, Fribourg, Biel und Neuchâtel die Stärke der Region ausmacht.

Wirtschaftlich zählt die Region innerhalb der Schweiz jedoch nicht zu den stärksten. Mit einem BIP pro Kopf von lediglich CHF 40'000 liegt der Kanton Fribourg auf dem drittletzten Platz aller Schweizer Kantone. Der Kanton Bern und insbesondere die Hauptstadt liegen jedoch im Schweizer Durchschnitt. Auch bei den Wachstumsraten liegt Fribourg am Ende der Kantonsliste und Bern leicht über dem Durchschnitt.

Im Kanton Bern ist der öffentliche Sektor mit knapp 10% Anteil der Erwerbstätigen ein wichtiger Arbeitsgeber. Dazu zählen natürlich neben Kantons- und Gemeindeverwaltung vor allem die Bundesverwaltung. Das Gesundheits- und Sozialwesen ist mit gut 11% die bedeutendste Branche, wobei hier der Schweizer Durchschnitt bei 10% liegt. Das Gastgewerbe liegt zwar über die ganze Region gesehen unter dem Schweizer Durchschnitt, für das Berner Oberland ist es jedoch die entscheidende Wirtschaftsbranche.

Tourismus

Innerhalb des Einzugsgebietes Bern-Belp spielt der Tourismus in zwei Regionen eine Rolle: in der Stadt Bern und im Berner Oberland. Bern erzielt 15% aller Logiernächte innerhalb des Einzugsgebietes, bei 8% der Hotelbetriebe. Auf der anderen Seite entfallen auf die MS Regionen Thun, Saanen-Obersimmental, Kandertal und Oberland-Ost 78% aller Logiernächte bei 64% aller Betriebe. Der Löwenanteil geht mit knapp 50% aller Logiernächte an die Region Oberland-Ost, hier ist der Tourismus der wichtigste Wirtschaftsfaktor für die Region. Insbesondere Interlaken und Gstaad zählen zu den Topdestinationen der Schweiz und glänzen mit ihren Angeboten im Luxusbereich. In Gstaad zählen 65% aller Betten zum 4 oder 5 Sterne-Segment. Darüber hinaus ist der Anteil ausländischer Touristen eher hoch. Interlaken weist mit 75% ausländischen Gästen eine hohe Quote auf.

Der Tourismus im Berner Oberland spielt sowohl im Winter als auch im Sommer eine starke Rolle. Im Vergleich mit dem Wallis und Graubünden, die sich weitestgehend auf den Wintertourismus fokussieren, ist die Verteilung der Logiernächte im Berner Oberland ausgeglichener. Insbesondere in Interlaken ist die Sommersaison von hoher Bedeutung.

Tabelle 21: Touristische Kennzahlen für das Einzugsgebiet Bern Belp

	Anzahl Hotelbetriebe	Anzahl Hotelbetten	Anzahl Logiernächte	Anteil ausländischer Gäste
Bern	61	4'015	697'426	59%
Erlach/Seeland	22	418	26'981	54%
Oberaargau	35	744	36'810	56%
Burgdorf	33	693	27'784	51%
Oberes Emmental	25	530	23'949	23%
Aaretal	20	559	21'216	27%
Schwarzwasser	13	272	10'868	38%
Thun	95	3'436	459'512	30%
Saanen/Ob.Simmental	44	4'187	528'034	34%
Kandertal	69	2'923	346'999	44%
Oberland-Ost	299	17'934	2'416'050	69%
La Sarine	22	1'064	125'434	53%
Sense	23	535	20'370	44%
Murten(Morat)	35	1'034	56'189	39%
Summe	796	38'344	4'797'622	

Besonderheiten

Bern als Bundesstadt wird regelmässig von Diplomaten und Staatsoberhäuptern besucht. Der Flughafen Bern-Belp dient dabei als Haupttransportachse für Gäste, die mit staatlichen oder privaten Flugzeug anreisen. Umgekehrt unternehmen Bundesangestellte sowie Politiker und Politikerinnen der Schweiz regelmässig Reisen vom Flughafen Bern aus.

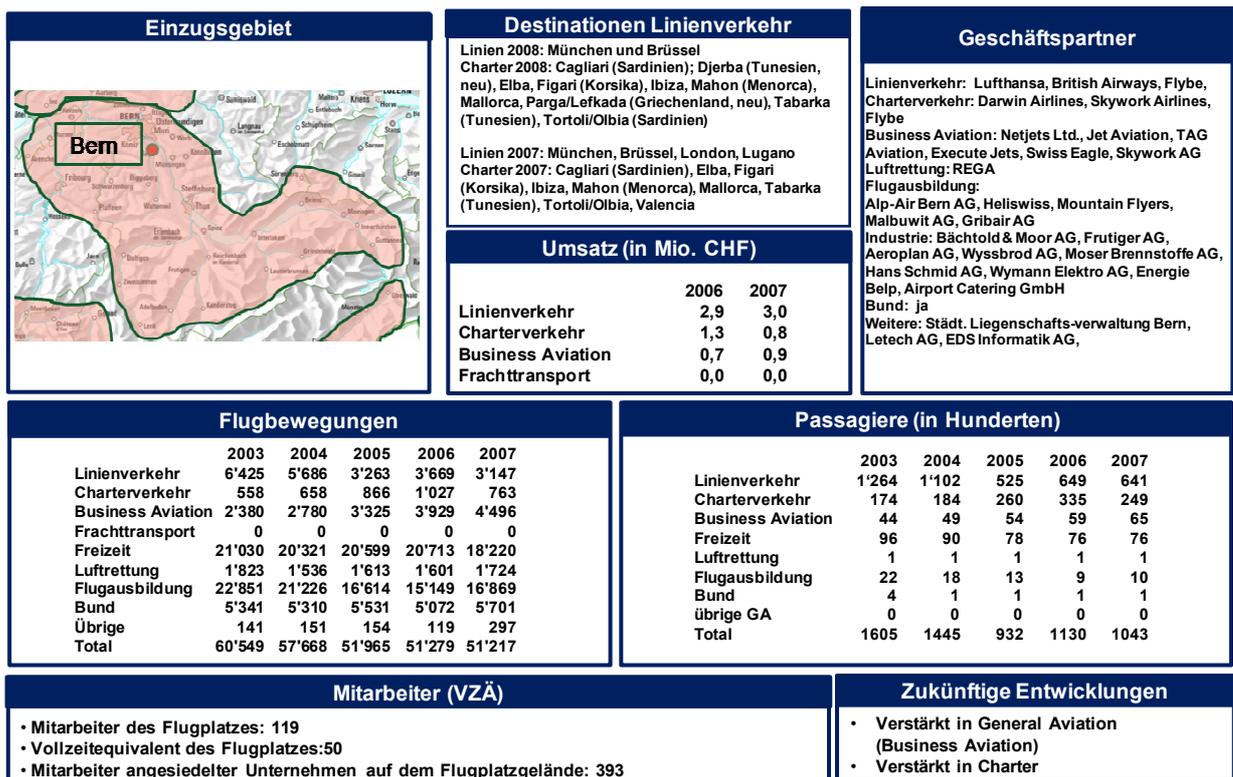
Der Flughafen Bern-Belp weist in seiner Konzession einen besonderen Abschnitt als Bundesstadt-Flughafen aus, der die uneingeschränkte Offenhaltung für Flüge im Bundesinteresse vorsieht.

3.2 Flughafen Profil

Abbildung 69 fasst das ökonomische Umfeld, Kennzahlen des Flughafens sowie qualitative Einschätzungen des Flughafens Bern-Belp zusammen. Insbesondere folgende Aspekte sind auffällig:

- Die Anzahl Flugbewegungen hat zwischen 2003 und 2007 um rund 15% abgenommen (von 60'549 im Jahr 2003 auf 51'217 im Jahr 2007). Verantwortlich für diese Entwicklung sind vor allem die Rückgänge im Bereich des Linienverkehrs, der Freizeit und der Flugausbildung. Die Bedeutung der Business Aviation und des Charterverkehrs hat in diesem Zeitraum dagegen zugenommen (gemessen an der Anzahl Flugbewegungen und Anzahl Passagiere).
- Der Flughafen zählt 119 Mitarbeiter (50 Vollzeitäquivalente).

Abbildung 69: Profil des Flughafens Bern-Belp



3.4 Methodisches Vorgehen

Nachdem die Ausgangslage - basierend auf bestehenden Dokumente - analysiert wurde (vgl. die Abschnitte 3.1, 3.2 und 3.3), sollten empirische Erkenntnisse gewonnen werden. Mittels qualitativer und quantitativer Befragungen wurden zusätzliche Einschätzungen über die Bedeutung und die Effekte des Regionalflugplatzes Bern-Belp ermittelt. Folgender Forschungsablauf wurde verwendet:

1. Workshop mit den Regionalflugplatzdirektoren und Vertretern des Bundesamtes für Zivilluftfahrt über die Funktionen der Regionalflugplätze.
2. Qualitative Tiefeninterviews mit den Regionalflugplatzdirektoren
3. Qualitative Tiefeninterviews mit am Flugplatz angesiedelten Unternehmen
4. Workshop mit den Regionalflugplatzdirektoren und Vertretern des Bundesamtes für Zivilluftfahrt inkl. der Diskussion der Forschungsergebnisse
5. Qualitative Interviews mit zentralen Unternehmen der Schweizer Luftfahrtindustrie (Akteure im Aviatiksystem Schweiz)
6. Quantitative Befragung der Unternehmen und Hotels im Einzugsgebiet

3.5 Fragestellungen

Zwei zentrale Forschungsfragen liegen der Datenerhebung der einzelnen Regionalanalysen zugrunde. Mittels der qualitativen und quantitativen Befragung können Schlüsse zur ersten Frage gezogen werden. Die qualitativen Interviews und insbesondere die Netzwerkanalysen des gesamtschweizerischen Systems (vgl. die genauen Erkenntnisse zur Netzwerkanalyse im Gesamtbericht) liefern Erkenntnisse zur zweiten Forschungsfrage.

- *Welche regionalwirtschaftliche Bedeutung kommt dem Flughafen Bern-Belp auf der Basis von intangiblen wirtschaftlichen Effekten zu?*
- *Welche landesweite Bedeutung kommt dem Flughafen Bern-Belp im gesamtschweizerischen Luftverkehrssystem zu?*

3.6 Resultate der qualitativen Erhebung

Die qualitativen Aussagen aus den Interviews mit dem Flughafendirektor sowie den befragten Unternehmen werden in den folgenden Tabellen zusammengefasst. Tabelle 22 fokussiert sich auf die Stärken und Schwächen des Flughafens.

Tabelle 22: Derzeitige Stärken und Schwächen des Flughafens Bern-Belp

Stärken & Schwächen	Direktor des Flughafens	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> • 25 min werden als Check-In Zeit eingehalten • Kurze Wege und Übersichtlichkeit • Emissionsgrenzwerte werden in allen 11 umliegenden Gemeinden eingehalten • Terminal bietet Platz für rund 700'000 Pax (im Jahr 2007 wurden ca. 104'300 Pax abgefertigt) <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linienverkehr rückläufig (Feeder-Flüge sind zurückgegangen)
	Befragte Unternehmen	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gute Infrastruktur • Schnelle Abfertigung • Effiziente Abläufe • Länge der Start- & Landebahn <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kleine Lobby • Fehlende Innovationsaktivitäten

Sowohl der Flughafendirektor als auch die befragten Unternehmen sehen insbesondere die kurzen Wege und die Übersichtlichkeit und die damit zusammenhängenden effizienten Abläufe als Stärken des Flughafens. Die befragten Unternehmen erwähnen daneben die gute Infrastruktur (inkl. optimale Länge der Start- und Landebahn) als Stärke. Die Schwächen werden in der fehlenden Innovationskraft, der kleinen Lobby und dem rückläufigen Linienverkehr gesehen.

Tabelle 23 fasst die Aussagen zu den Funktionen des Flughafens und dessen Effekte auf die Region zusammen. Tabelle 24 spiegelt das Entwicklungspotenzial wider.

Tabelle 23: Funktionen und Effekte des Flughafens Bern-Belp auf die Region

Funktionen und Effekte auf die Region (heute)	Direktor des Flughafens	<p>Flughafenfunktionen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linien & Charterverkehr: Höchster Nutzen für die Bevölkerung • Allgemeine Luftfahrt (Business Aviation & General Aviation) • Bund (Konzessionsbedingung: Flughafen für Bund 24h geöffnet) → VIP-Flüge für den Bund, Staatsempfänge, BAZL, BFU • Flughafennahe Betriebe / DL/ Infrastruktur • Luftrettung: REGA-Basis (Primär- & Sekundäreinsätze; Wartung); SAR • Freizeit verliert an Bedeutung <p>Standorteffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einfluss auf die Entwicklung der Region → Standortfaktor <p>Imageeffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gutes Image innerhalb der Bevölkerung (Hohe Zustimmung für Pistenverlängerung in 2006) • Linien- und Charterflüge fördern die Akzeptanz unter der Bevölkerung <p>Kompetenzeffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anziehungskraft für grosse Unternehmen, z.B. Ebay mit 250 Mitarbeitern ist angewiesen auf Luftverkehrsanbindung
	Befragte Unternehmen	<p>Standorteffekt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beitrag zur Standortqualität; insbesondere für technisch anspruchsvolle Arbeitsplätze und international tätige Unternehmen • Beitrag zur besseren Auslastung der touristischen Infrastruktur • Flughafen ist wichtiges Element der vorhandenen Infrastruktur <p>Imageeffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verankerung in der Bevölkerung (positive Abstimmung seitens der Bevölkerung zur Pistenverlängerung)

Der Flughafen ist gemäss den interviewten Unternehmen ein Standortfaktor für den Standort Bern (Standorteffekt): Durch den Flughafen erhöht sich die Standortqualität. Der Flughafen wird als wichtiges Element der vorhandenen Infrastruktur gesehen. Daneben werden auch die Imageeffekte des Flughafens in der Bevölkerung sowohl durch die befragten Unternehmen als auch den Flughafendirektor positiv beurteilt. Die positive Abstimmung zur Pistenverlängerung unterstützt diese Aussage.

Tabelle 24: Entwicklungspotenzial

Entwicklungspotenzial	Direktor des Flughafens	<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Luftverkehrsanbindung ist zentral für wichtige Unternehmen • Unternehmen mit eigenen Jets in der Region nutzen Bern-Belp • Grossraum Bern bietet Entwicklungspotenzial für Unternehmen <p>Gefahren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risiko bei Airlines, Bern-Belp für Feederflüge zu benutzen • Guter Anschluss an Hochgeschwindigkeitszüge (z.B. ICE, TGV) • Nat. und internat. Regulierungen • Steigender Lärm kann zu einer verstärkten Opposition führen <p>Zukünftige Funktion</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ähnlich wie die derzeitige Funktion (siehe Tabelle 23) • Verlagerung in Richtung Business Aviation • Linien/Charter ist unter einer kritischen Grösse, um profitabel betrieben werden zu können → volkswirtschaftliche Funktion & Image-Effekt: Akzeptanz in Bevölkerung würde abnehmen • Real Estate als viertes Standbein verstärken
	Befragte Unternehmen	<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimierungspotenzial im Marketing <p>Gefahren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nationale Regulierungen (Aviatik- und Regionalregulierungen) • Internationale Regulierungen • Zunehmende Bürokratie der Skyguide → administrativer Aufwand <p>Zukünftige Funktion</p> <ul style="list-style-type: none"> • "Back to the roots" • Keine Linienflüge mehr → Wenn Linienflüge angeboten werden, müsste das Netz grösser sein • Kundenorientiertes Dienstleistungsunternehmen

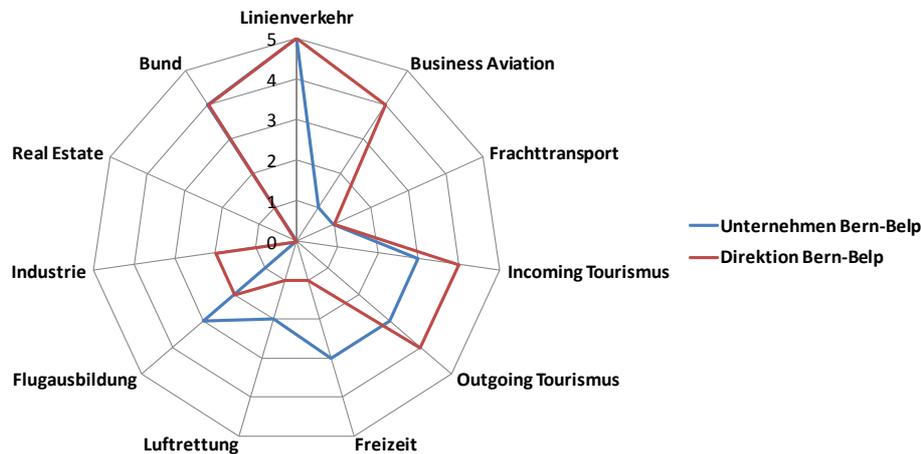
Sowohl der Flughafendirektor als auch die befragten Unternehmen sehen das Erfolgspotenzial der Linien- und Charterflüge kritisch. Einerseits lösen diese Flüge Imageeffekte in der Bevölkerung aus. Andererseits wird davon ausgegangen, dass aufgrund der fehlenden kritischen Grösse die Möglichkeit fehlt, diesen Bereich profitabel zu bewirtschaften.

Zukünftige Chancen werden insbesondere im Optimierungspotenzial des Marketings und in den kundenorientierten Dienstleistungen gesehen. Nationale und internationale Regulierungen werden dagegen als Gefahren empfunden.

Nach den qualitativen Interviews wurden der Flughafendirektor und die Unternehmen aufgefordert, die Wichtigkeit der Funktionen des Flugplatzes einzuschätzen (vgl. Abbildung 70). Die Einschätzung wurden einander gegenübergestellt. Grössere Differenzen treten insbesondere bei drei Funktionen auf: In-

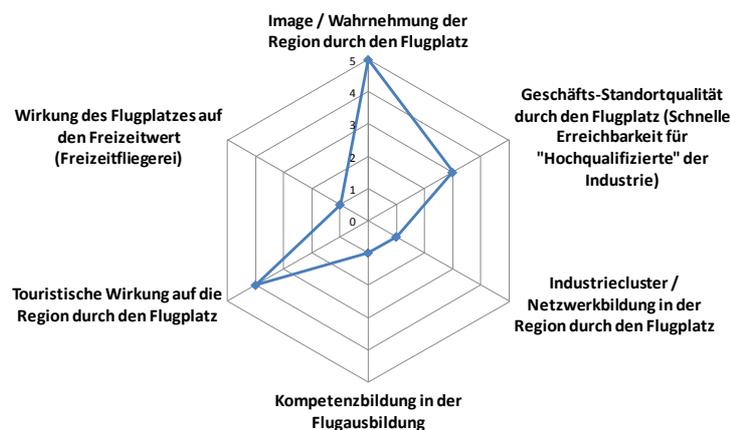
dustrie, Flugausbildung und Freizeit (stärkere Gewichtung durch Unternehmen). Ebenfalls differierend sind die Ansichten bezüglich der touristischen Wirkung, welche durch die Direktion höher als durch die befragten Unternehmen eingeschätzt wird.

Abbildung 70: Funktionenvergleich



Basierend auf den Interviews wurden zudem die Effekte des Flughafens auf die Region miteinander verglichen (vgl. Abbildung 71). Der Flughafen Bern-Belp hat demnach heute insbesondere eine Imagewirkung und eine touristische Wirkung für die Region.

Abbildung 71: Einschätzung eines Regionalprofils

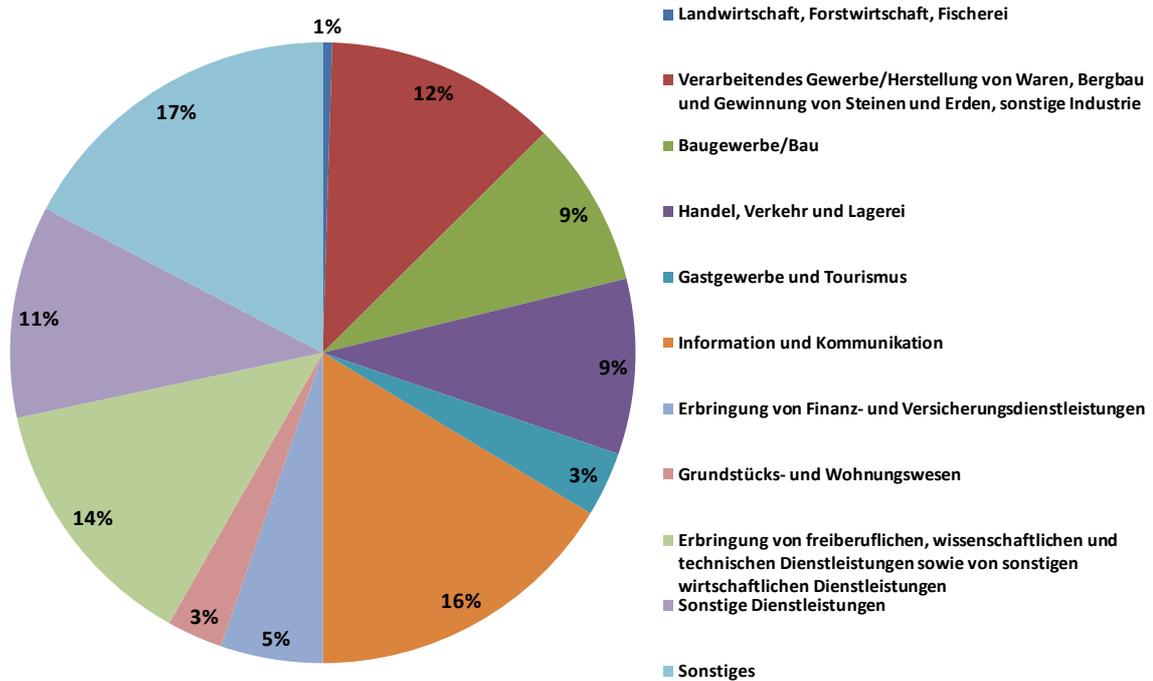


3.7 Resultate der quantitativen Erhebung

Befragung der Unternehmen

209 Unternehmen konnten für die Befragung gewonnen werden. Sie stammen aus den in Abbildung 72 abgebildeten Branchen.

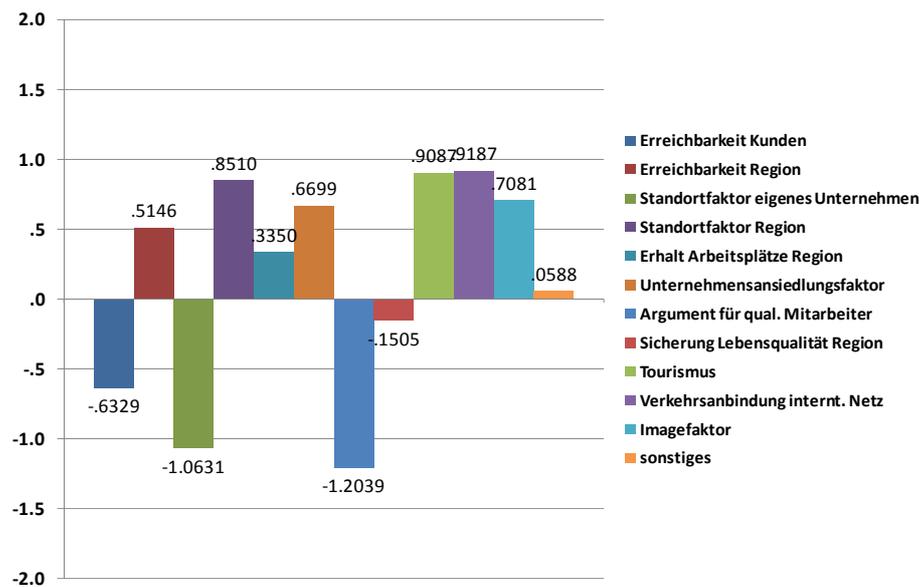
Abbildung 72: Branchen der befragten Unternehmen



Folgende Merkmale zeichnen die befragten Unternehmen aus:

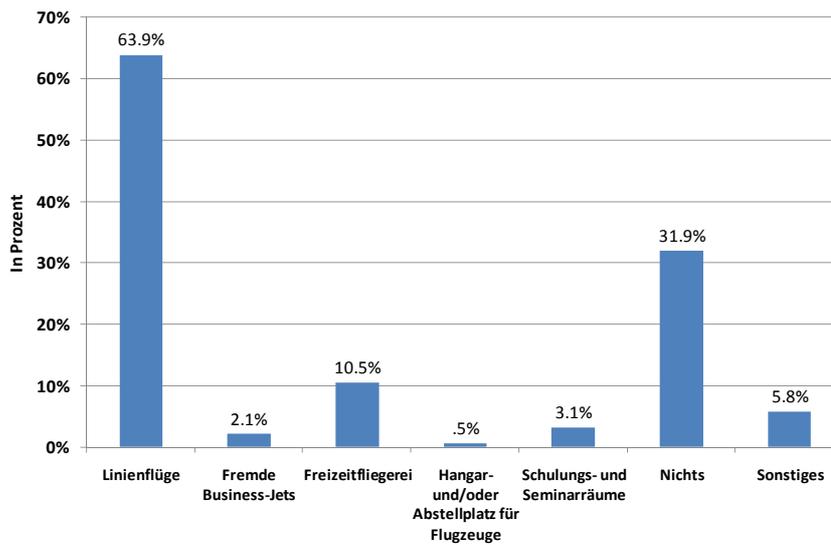
- 12.6% verfügen über Filialen bzw. Niederlassungen im Ausland.
- 68.3% planen in den nächsten zwei Jahren keine Expansion. Dagegen planen dies 24% am bestehenden Ort, 7.2% im deutschsprachigen Gebiet und 0.5% an einem anderen Standort im Ausland.
- Bei 89.3% der befragten Unternehmen liegt der Hauptmarkt in den Region D/A/CH. 5.8% haben ihren Hauptmarkt im europäischen Ausland und 4.9% im aussereuropäischen Ausland.
- Im Durchschnitt verfügen die Unternehmen über gesamthaft ca. 154 Mitarbeiter (VZÄ), davon arbeiten jeweils durchschnittlich ca. 67 in der Region Bern.

Abbildung 73: Wichtigkeit des Flughafens für die Unternehmen



- Folgende Funktionen des Flugplatzes haben nach Einschätzung der befragten Unternehmen die grösste Wichtigkeit: Standortfaktor Region, Tourismus und Verkehrsanbindung internationales Netz.
- Folgende Funktionen des Flugplatzes werden als unwichtig eingestuft: Erreichbarkeit Kunden, Standortfaktor eigenes Unternehmen und Argument für qualifizierte Mitarbeiter.
- Für Unternehmen mit Expansionszielen im In- und Ausland hat der Flughafen eine signifikant (aufgrund eines T-Tests) höhere Bedeutung für die Erreichbarkeit der Kunden.
- Weitere signifikante Differenzen sind bei Unternehmen mit geografisch unterschiedlichen Absatzmärkten erkennbar. Unternehmen, deren Hauptabsatzmarkt innerhalb der Region D/A/CH liegt, schätzen die Wichtigkeit folgender Faktoren signifikant höher ein als Unternehmen, deren Märkte ausserhalb dieser Region liegen: Erhalt Arbeitsplätze Region, Unternehmensansiedlungsfaktor, Tourismus, Verkehrsanbindung internationales Netz und Imagefaktor.

Abbildung 74: Nutzung des Angebots



- Knapp zwei Drittel der befragten Unternehmen benutzen den Flugplatz für Linienflüge.
- 31.9% benutzen den Flughafen überhaupt nicht.
- 10.5% nutzen die Freizeitfliegerei, 2.1% fremde Business-Jets und 3.1% benutzen die Schulungs- und Seminarräume.
- Zusammen mit Altenrhein ist Bern-Belp der regionale Flugplatz, bei dem das Angebot der Linienflüge am meisten genutzt wird.
- Es konnten keine signifikanten Differenzen aufgrund der Geschäftstätigkeiten festgestellt werden.
- Abbildung 75 bis Abbildung 77 zeigen die Nutzungshäufigkeit der Mitarbeiter, Geschäftspartner oder externer Mitarbeiter.

Abbildung 75: Nutzungshäufigkeit durch Mitarbeiter (Nennungen)

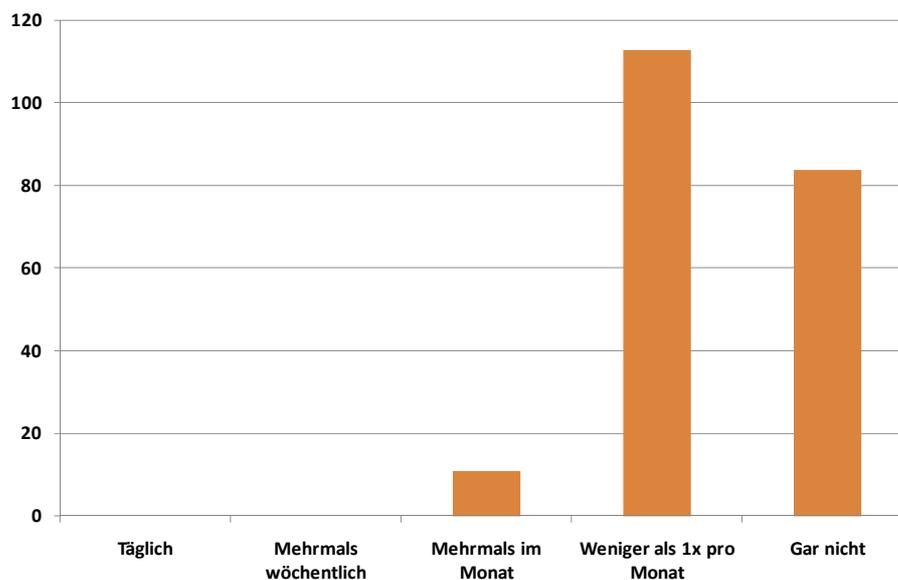


Abbildung 76: Nutzungshäufigkeit durch Partner und Mitarbeiter aus anderen Standorten (Nennungen)

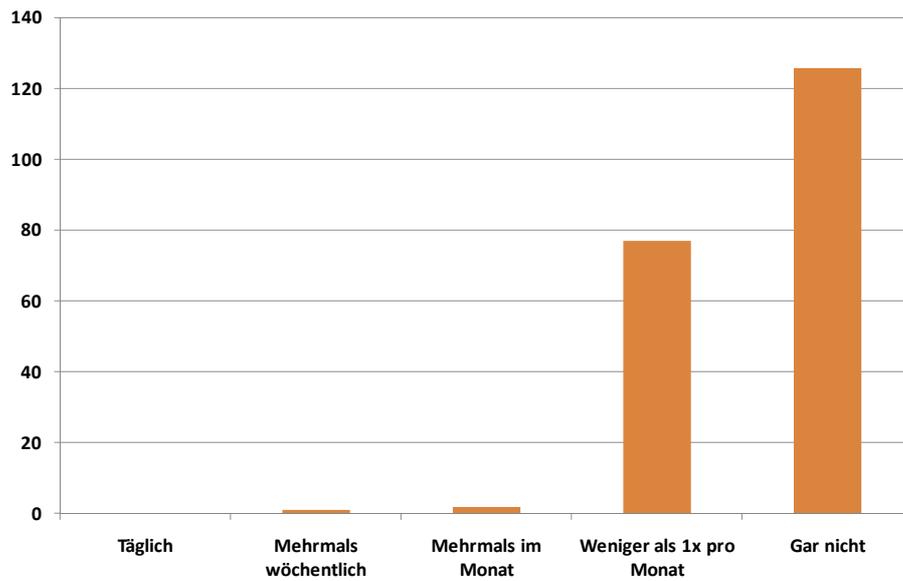


Abbildung 77: Nutzungshäufigkeit anderer Flughäfen durch Mitarbeiter (Nennungen)

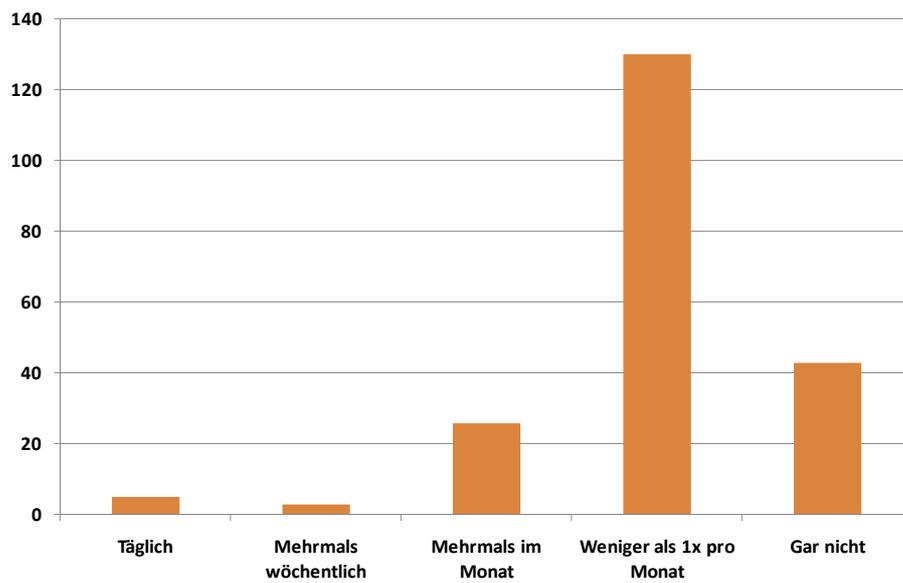
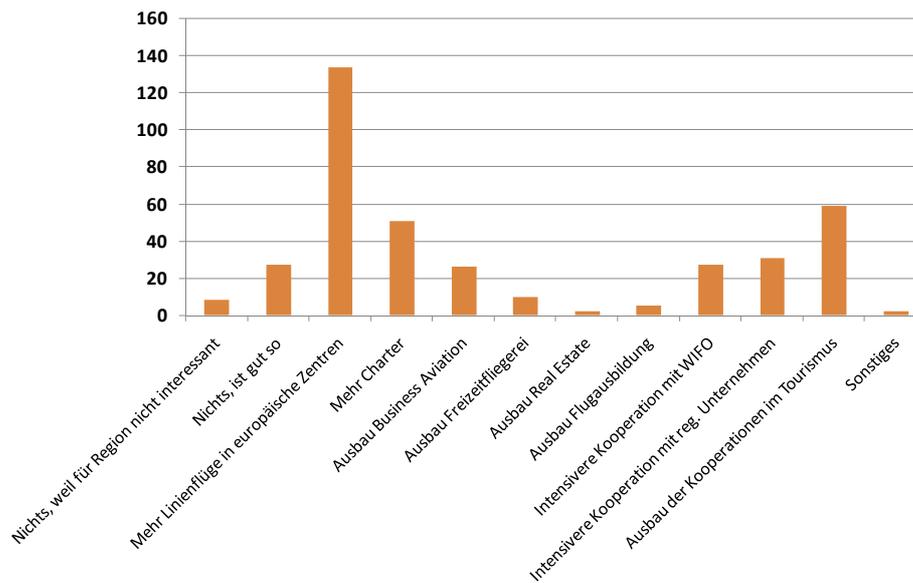
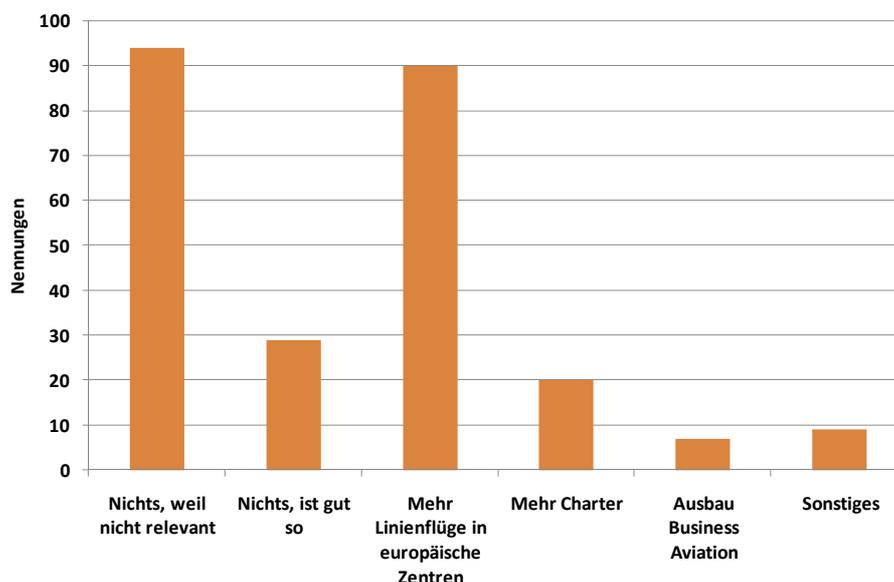


Abbildung 78: Verbesserungspotenziale für den Standort



- Mehr als 130 der 209 befragten Unternehmen fordern mehr Linienflüge in europäische Zentren und sehen darin ein Verbesserungspotenzial für den Standort. Auch als Verbesserungspotenzial für die Unternehmen wird dieses Punkt genannt (vgl. Abbildung 78).
- Mehr als 90 Personen sehen kein Verbesserungspotenzial des Flugplatzes für die Unternehmen. Dieser Aspekt ist in Bezug auf die Region (vgl. Abbildung 79) weniger bedeutend.
- Business Aviation und Charter werden sowohl für die Unternehmen als auch für die Region als Verbesserungspotenzial gesehen.
- Ein weiterer Teil der befragten Unternehmen (zwischen 24 und 59) wünschen sich intensivere Kooperationen (mit WIFO, reg. Unternehmen und im Tourismus).

Abbildung 79: Verbesserungspotenziale für die Unternehmen



- Die Verkehrssituation kann als wichtig angesehen. Grundsätzlich sind die befragten Unternehmen zufrieden mit der Situation.
- Mit dem Ausbau der Strasse sind die befragten Unternehmen am zufriedensten.
- Die Bedeutung des Luftverkehrs wird in ihrer Wichtigkeit am tiefsten eingeschätzt (verglichen mit den anderen Verkehrsträgern). Dessen Zufriedenheit liegt dagegen im Bereich der Zufriedenheit mit der Strasse und der innerregionalen Erschliessung.
- Der öffentliche Personenverkehr liegt im Durchschnitt knapp im unzufriedenen Bereich.

Abbildung 80: Verkehrssituation

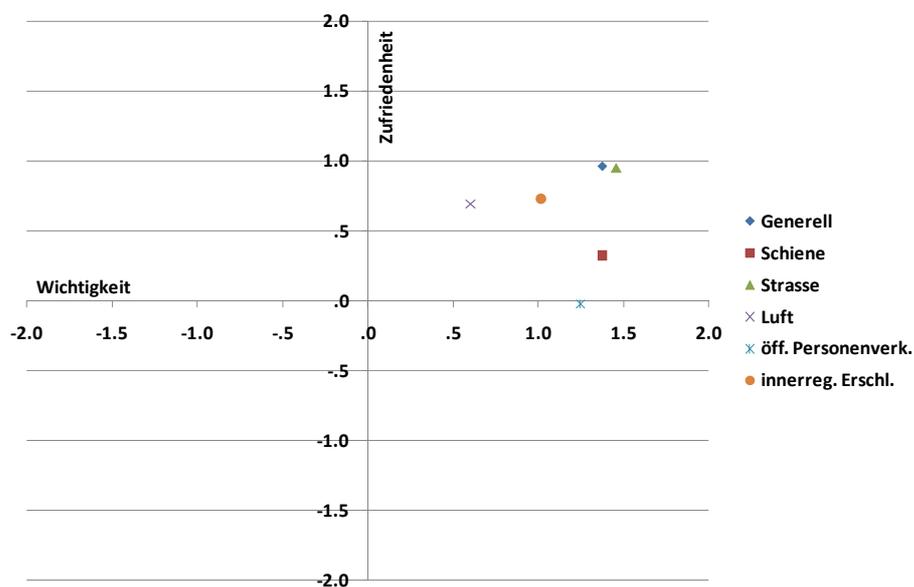
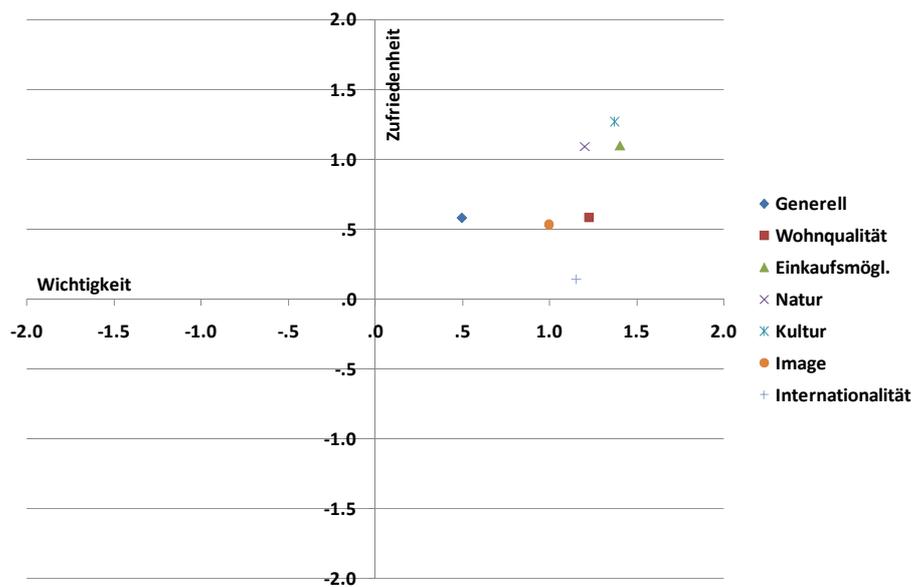


Abbildung 81: Standortqualität



- Auch die Standortqualität kann generell als wichtig und gut beschrieben werden.
- Insbesondere mit der Natur, der Kultur und den Einkaufsmöglichkeiten sind die ansässigen Unternehmen zufrieden.
- Am schlechtesten (aber auch am unwichtigsten) schneidet die Internationalität ab.

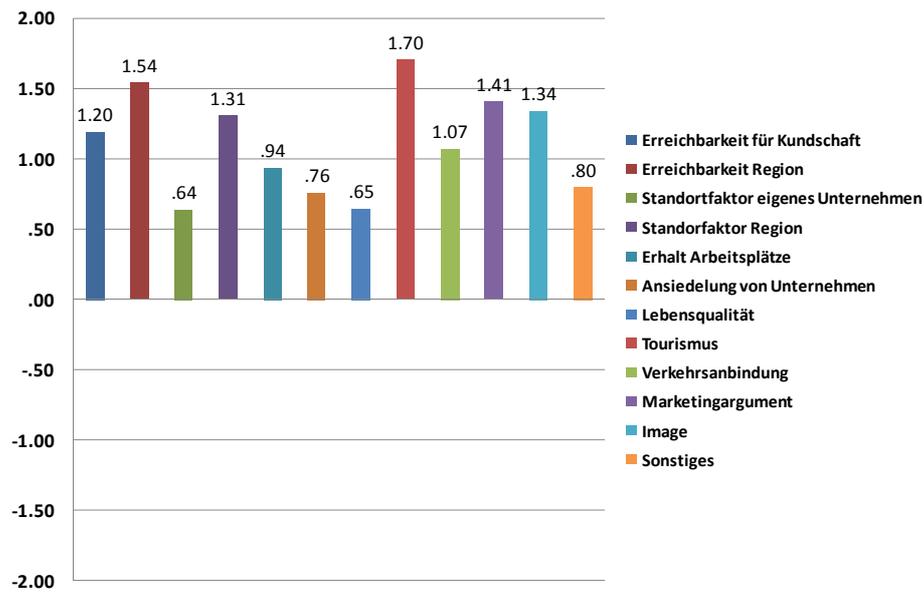
Befragung der Hotellerie

68 Hotels (34 in 3*Stern-Kategorie, 22 in 4*Stern-Kategorie, 3 in 5*Stern-Kategorie, 9 Hotels haben keine Kategorisierung) konnten für die Befragung gewonnen werden.

Folgende Merkmale zeichnen die befragten Unternehmen aus:

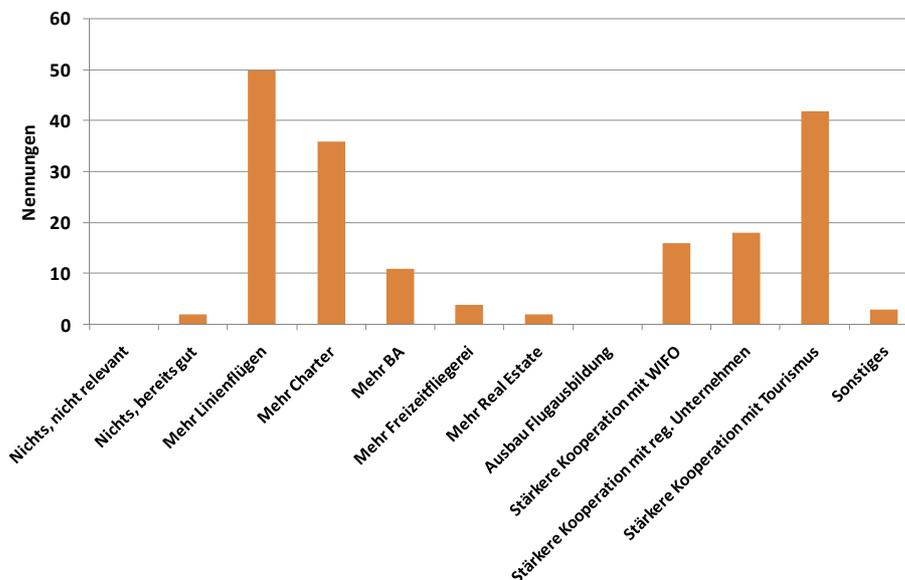
- Durchschnittlich verfügen die 68 Hotels über 90 Betten, die rund 16'200 Logiernächte generieren.
- Rund zwei Drittel der Logiernächte werden zwischen Mai und Oktober erwirtschaftet.
- Rund 42% der Gäste reisen mit dem Auto an, ca. 23% nutzen die Bahn und rund 35% reisen mit dem Flugzeug an.
- Die Gäste können folgenden Segmenten zugeordnet werden: (1) Business: 7%, (2) MICE: 10%, (3) Freizeit: 79%, (4) Weitere: 4%

Abbildung 82: Wichtigkeit für die Hotellerie



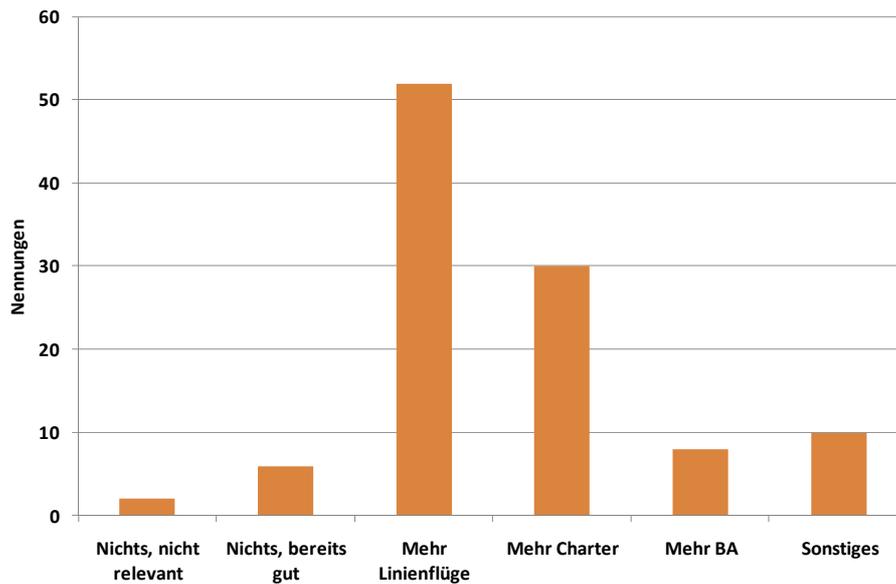
- Grundsätzlich kann gesagt werden, dass die befragten Hotels den Flughafen als wichtig für ihre Tätigkeiten ansehen.
- Die drei höchsten Mittelwerte erzielen: Erreichbarkeit der Region, Tourismus (allgemein) und Marketingargument.

Abbildung 83: Verbesserungspotenziale für den Standort



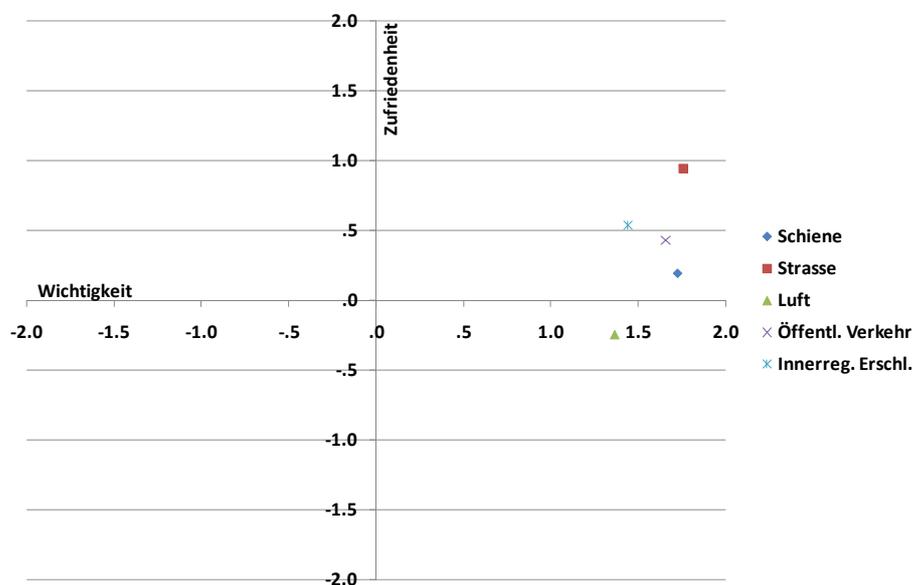
- Ähnlich wie die Unternehmen sehen auch die Hoteliere bei häufigeren Linienflügen ein Verbesserungspotenzial sowohl für den Standort als auch für die Hotellerie selbst. Darüber hinaus werden auch mehr Charter sowie eine stärkere Kooperation mit dem Tourismus gewünscht.

Abbildung 84: Verbesserungspotenziale für die Hotellerie



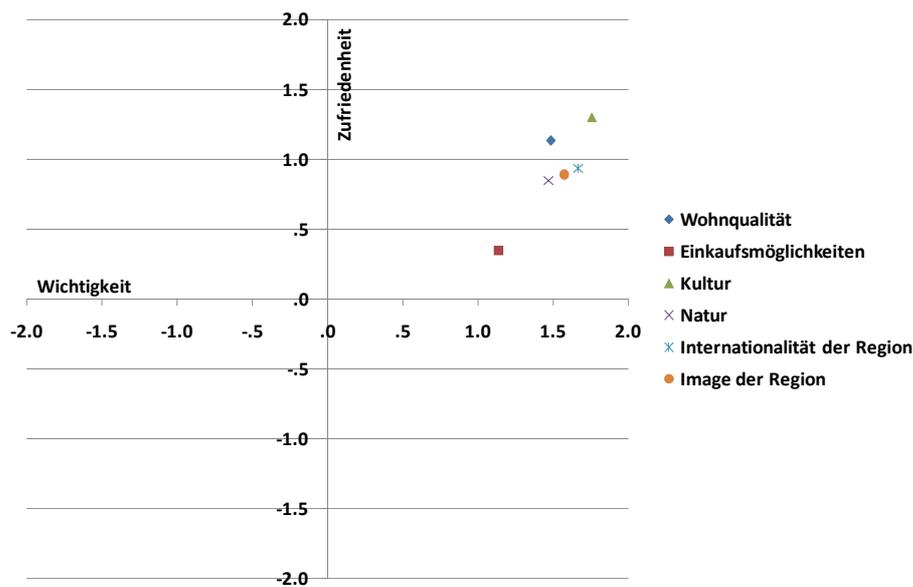
- Abbildung 85 und Abbildung 86 zeigen die Einschätzungen zur Wichtigkeit und Zufriedenheit einzelner Standortfaktoren (Verkehrssituation und Standortqualität).

Abbildung 85: Verkehrssituation



- Die Bedeutung des Luftverkehrs wird durch die befragten Hoteliere als wichtig erachtet. Dessen Zufriedenheit liegt aber im negativen Bereich. Im Durchschnitt sind damit die Hoteliere mit dem Situation des Luftverkehrs (schwach) unzufrieden.

Abbildung 86: Standortqualität



3.8 Fazit

Zwei zentrale Forschungsfragen liegen der Datenerhebung der einzelnen Regionalanalysen zugrunde. Mittels der qualitativen und quantitativen Befragung können Schlüsse zur ersten Frage gezogen werden. Die qualitativen Interviews und insbesondere die Netzwerkanalysen des gesamtschweizerischen Systems (vgl. die genauen Erkenntnisse zur Netzwerkanalyse im Gesamtbericht) liefern Erkenntnisse zur zweiten Forschungsfrage.

1. Welche regionalwirtschaftliche Bedeutung kommt dem Flughafen Bern-Belp auf der Basis von intangiblen wirtschaftlichen Effekten zu?

- Bern ist der Bundesflughafen mit multifunktionaler Positionierung. Die Flughafenfunktionen fokussieren sich auf den Linien- & Charterverkehr, die allgemeine Luftfahrt (BA und GA) sowie Flüge des Bundes.
- Die Anzahl Flugbewegungen hat zwischen 2003 und 2007 um rund 15% abgenommen (von 60'549 im Jahr 2003 auf 51'217 im Jahr 2007). Verantwortlich für diese Entwicklung sind vor allem die Rückgänge im Bereich des Linienverkehrs, der Freizeit und der Flugausbildung. Die Bedeutung der Business Aviation und des Charterverkehrs hat in diesem Zeitraum dagegen zugenommen.
- Folgende Funktionen des Flugplatzes haben nach Einschätzung der befragten Unternehmen die grösste Wichtigkeit: "Standortfaktor Region", "Tourismus" und "Verkehrsanbindung internationales Netz". Unwichtig werden dagegen die "Erreichbarkeit Kunden", "Standortfaktor eigenes Unternehmen" und "Argument für qualifizierte Mitarbeiter" eingeschätzt.

-
- Die Ergebnisse zeigen, dass der Flughafen ein Entscheidungsfaktor bei der Ansiedlung neuer Unternehmen sein kann. Die Annahme ist, dass bei Ansiedlungsentscheidungen oft subjektiv die ganze Region beurteilt wird und dann der Flugplatz einen Einfluss haben kann. Für Unternehmen, die bereits in der Region niedergelassen sind, spielt der Flugplatz eine beschränktere Rolle, da in diesen Fällen der Investitionsentscheid bereits gefallen ist (vgl. dazu insbesondere Kapitel II, Abschnitt 5).
 - Für Unternehmen mit Expansionszielen im In- und Ausland hat der Flughafen eine signifikant (aufgrund eines T-Tests) höhere Bedeutung für die Erreichbarkeit der Kunden als für Unternehmen ohne Expansionsziele.
 - Weitere signifikante Differenzen sind bei Unternehmen mit geografisch unterschiedlichen Absatzmärkten erkennbar. Unternehmen, deren Hauptabsatzmarkt innerhalb der Region D/A/CH liegt, schätzen die Wichtigkeit folgender Faktoren signifikant höher ein als Unternehmen, deren Märkte ausserhalb dieser Region liegen: Erhalt Arbeitsplätze Region, Unternehmensansiedlungsfaktor, Tourismus, Verkehrsanbindung internationales Netz und Imagefaktor.
 - Die befragten Hoteliers schätzen die Wichtigkeit des Flughafens prinzipiell höher ein als die befragten Unternehmen. Die drei höchsten Mittelwerte erzielen Erreichbarkeit der Region, Tourismus (allgemein) und Marketingargument. Die internationalen Tourismusdestination im Berner Oberland profitieren von der Charter und Business Aviation Infrastruktur des Flugplatzes Bern. Es bleibt offen, welche Funktion der Flugplatz Saanen in Bezug auf die touristische Business Aviation inne hat.
 - Während die Unternehmen mit der Luftverkehrssituation zufrieden sind (durchschnittliche mittlere Zufriedenheit), schätzen die Hoteliers diese negativ ein. Vor allem in folgenden Punkten sehen die Unternehmen und die Hoteliers ein hohes Verbesserungspotenzial: Mehr Linienflüge sowie intensivere Kooperationen mit dem Tourismus, den regionalen Unternehmen und der Wirtschaftsförderung. Darüber hinaus sehen die Hoteliers Verbesserungsmöglichkeiten in Bezug auf Charterflüge.
 - Struktureffekte: Es bestehen Struktureffekte, die durch den Flughafen ausgelöst werden und die einen Einfluss auf die Standortqualität durch beispielsweise eine touristische Anbindung (Charter, Linie, BA) haben. Der Struktureffekt gilt insbesondere auch für technisch anspruchsvolle Arbeitsplätze und international tätige Unternehmen. Er wird durch die am Flughafen angesiedelten Unternehmen und die Geschäftsleitung des Flughafens als wichtiges Element der vorhandenen Infrastruktur gesehen. Einerseits bietet der Flugplatz Arbeitsplätze (durch Alpar AG und durch die ansässigen Unternehmen) an, die indirekt und induziert vor allem in der Region Bern - Berner Oberland anfallen. Andererseits kann der Flugplatz die Wettbewerbsfähigkeit beeinflussen und als standortentscheidender Faktor für Unternehmensansiedlungen von internationalen Unternehmen dienen.

- Imageeffekte: Die Imageeffekte des Flugplatzes auf die Region werden durch die Unternehmen und Hoteliers als auch den Flughafendirektor positiv beurteilt. Die positive Abstimmung zur Pistenverlängerung gibt einen Hinweis darauf, dass der Flugplatz auch bei der Bevölkerung auf Unterstützung stösst.
- Kompetenzeffekt: Die Anziehungskraft für grosse Unternehmen wird durch den Flughafen erhöht. Durch die Ansiedlung neuer Unternehmen und die Möglichkeit der Zusatzausbildung in der Region werden Kompetenzeffekte ausgelöst. Es werden durch den Flugplatz Ausbildungsmöglichkeiten in der Luftfahrtbranche (Flugschulung, Wartung, Luftraumkontrolle, Flughafenoperation, etc.) geschaffen. Zusätzlich werden Ausbildungsmöglichkeiten in Betrieben, die flughafenaffin sind angeboten. Daraus entstehen Kompetenzeffekte in der Region.

2. Welche landesweite Bedeutung kommt dem Flughafen Bern-Belp im gesamtschweizerischen Luftverkehrssystem zu?

- Bern-Belp ist im schweizerischen Aviatik Netzwerk aller Akteure der Luftfahrt über verschiedene Geschäftspartner (z.B. Skyguide, etc.) integriert. Das Netzwerk ist jedoch ein loses, dezentrales Netzwerk. Es wird nicht gezielt gepflegt und geführt, sondern ist historisch entstanden. Das Potential des Netzwerks wird auf regionaler und überregionaler Ebene nicht ausgeschöpft. Aus gesamtschweizerischer Perspektive bestehen Potentiale in der Zusammenarbeit (z.B. Catering, Fuel, Theorieausbildung, etc.), welche aber regionale Nachteile bringen könnten. Durch die Netzwerkpartner, die durch Bern-Belp ins gesamte Netzwerk eingebracht werden, verdichtet sich das Netz. Es entstehen in 18 Fällen verstärkte Verbindungen im überregionalen Netz.
- Im Bereich der Struktureffekte sichert der Flugplatz die Möglichkeit Linien- und Charterverbindungen anzubieten. Zudem nimmt der Flughafen im Bereich der Business Aviation eine Entlastungsfunktion des Landesflughafens Zürich dar und dient als Bundesflughafen für Politik und Verwaltung. Für den Tourismus im Berner Oberland ist der Flughafen durch seine saisonalen Charteranbindung von Bedeutung. Ebenfalls zu den Struktureffekten gehört die Infrastruktur, welche den Ausbildungsbetrieben auf dem Flugplatz ihre Tätigkeit ermöglicht. Im Rahmen des Luftrettungsnetzwerks der Schweiz stellt der Flugplatz Bern-Belp mit einer Rega-Basis einen Bestandteil dar.
- Unter die Kompetenzeffekte des Flugplatzes fallen die Flugausbildung, der Freizeit- und Begegnungswert, sowie die Ermöglichung der Ansiedlung technologischer Kompetenz auf und in der Nähe des Regionalflugplatzes. Die Effekte im Bereich der Flugausbildung werden insbesondere durch die ansässigen Flugschulen ausgelöst. Einen hohen Freizeit- und Begegnungswert schaffen insbesondere der Bider Hanger und die ansässigen Luftsportvereine. Die technologische Kompetenz kommt in den Wartungsbetrieben (z.B. Airmatec, Airbase AG, etc.) und auch bei der Luftraumkontrolle, Abfertigung, Beratung, Reiseorganisation, etc. zur Geltung.

4. Analyse Flughafen Samedan

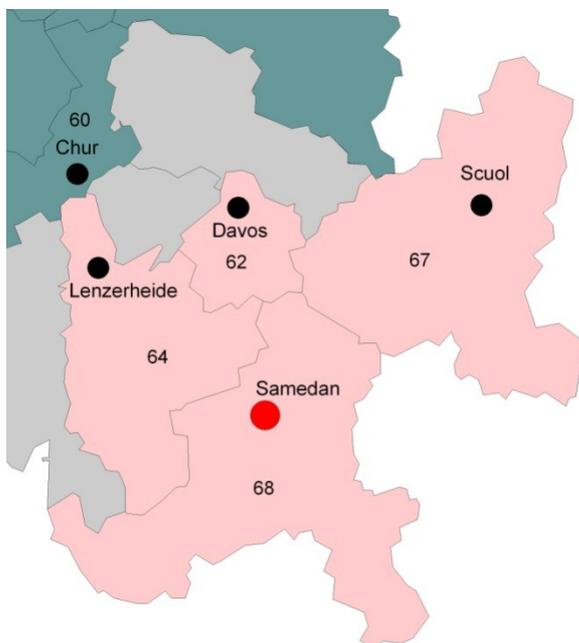
4.1 Regionales Profil

Lage des Flughafens und der Region

Der Flughafen St. Moritz/Samedan ist mit 1'707 m ü.M. der höchstgelegene Flugplatz Europas. Er befindet sich nahe der Oberengadiner Gemeinde Samedan, rund 5 km entfernt von St. Moritz. Der Flughafen ist etwa 70km von Davos, 100km von Chur und 230 km von Zürich entfernt. Mit dem Auto erreicht man den Flughafen von Nordosten über das Oberengadin bzw. Unterengadin und den Flüelapass bzw. den Vereinatunnel. Von Nordwesten erfolgt die Anreise über den Albulapass bzw. den Autoverlad am Albula oder den Julierpass. Aus Italien ist der Flughafen von Tirano über den Berninapass oder von Chiavenna über den Malojapass erreichbar.

Das Einzugsgebiet des Flughafens Samedan wird stark von der Topographie bestimmt. Der Zugang über die Pässe erhöht die Anreisezeit und erschwert- insbesondere im Winter - die Erreichbarkeit. Legt man eine Anreisezeit von maximal 1.5 Stunden zugrunde, so beschränkt sich das Einzugsgebiet des Flughafens auf den östlichen und südlichen Teil des Kantons Graubünden.

Abbildung 87: Einzugsgebiet des Flughafens Samedan



Zur Beschreibung des Einzugsgebiets des Flughafens Samedan wurde die Einheit der MS-Regionen verwendet. Dabei wurden die MS-Regionen Davos (62), Mittelbünden (64), Engiadina Bassa (67) und Oberengadin (68) einbezogen. Die folgende Beschreibung des Einzugsgebietes basiert auf Zahlen des Bundesamtes für Statistik in bezug auf die 4 genannten MS-Regionen.

Bevölkerung

Im Einzugsgebiet des Flughafens leben ca. 56'000 Menschen, hiervon 43% im Oberengadin. Hauptort des Oberengadins ist Samedan mit ca. 5'000 Einwohnern. Im gesamten Einzugsgebiet ist Davos die grösste Stadt mit ca. 10'000 Einwohnern. Sowohl das Engadin wie auch Davos konnten in den vergangenen Jahren - ebenso wie der Kanton Graubünden insgesamt - einen Bevölkerungszuwachs verzeichnen. Die Prognosen des Kantons Graubünden bis zum Jahr 2030 gehen für das Unter- und Oberengadin weiterhin von einer Bevölkerungszunahme aus, während die nach Italien gerichteten Täler (Val Mustair und Val Poschiavo) mit einer starken Bevölkerungsabnahme rechnen müssen.

Arbeitsmarkt & Wirtschaftsregion

Innerhalb Graubündens ist der nördliche Teil des Kantons mit dem Bündner Rheintal der wirtschaftliche Motor des Kantons. Hier wird über 40% des BIP erwirtschaftet und hier befinden sich mit über 40'000 die mit Abstand meisten Arbeitsplätze im Kanton. Umgerechnet auf ein nominales BIP pro Kopf erwirtschaftet jedoch das Oberengadin mit über 70'000 CHF den höchsten Wert. Das Oberengadin weist innerhalb des Kantons die höchste Erwerbstätigenquote aus.

Das Beherbergungs- und Gaststättengewerbe spielt sowohl für den Kanton wie auch für das Einzugsgebiet des Flughafens Samedan die wichtigste Rolle. In den vier MS-Regionen des Einzugsgebiets befinden sich ca. 5'000 Arbeitsstätten, davon etwa 2/3 im tertiären Sektor. Bezogen auf die Beschäftigten ist der Anteil des Dienstleistungssektor mit ca. 71% noch höher. Eine Vielzahl der Gemeinden im Einzugsgebiet des Flughafens ist stark touristisch geprägt. In der Gemeinde Davos beispielsweise stellt das Beherbergungs- und Gaststättengewerbe ca. 80% der Arbeitsplätze.

Tourismus

Das Oberengadin ist die wichtigste Tourismusregion innerhalb des Kantons Graubünden, der wiederum schweizweit die meisten Übernachtungsgäste anzieht. Im Einzugsgebiet des Flughafens Samedan werden knapp 2/3 aller Logiernächte im Kanton Graubünden generiert, wovon alleine ca. 30% auf das Oberengadin entfallen. Im Vergleich zum kantonalen Durchschnitt besuchen überdurchschnittlich viele Ausländer das Oberengadin (56%) und Davos (59%). Insgesamt stehen im Einzugsgebiet des Flughafens 29'600 Hotelbetten in 460 Hotelbetrieben zur Verfügung. Knapp die Hälfte der Gästebetten befinden sich im Oberengadin. Weiterhin verfügt die Destination Engadin St. Moritz über eine grosse Zahl von Hotelbetrieben im oberen Segment.

Tabelle 25: Hotelbetriebe nach Kategorien

	***** - Sterne	**** - Sterne	*** - Sterne	Summe
Engadin St. Moritz	7	24	45	76
Davos	2	20	27	49
Unterengadin		4	20	24
Summe	9	48	92	

Besonderheiten

Im Einzugsgebiet des Flughafens Samedan finden regelmässig Grossveranstaltungen statt, die sowohl wirtschaftlich für die Gemeinden von grosser Bedeutung sind als auch positiv zum Image der Region beitragen. Zu nennen wären hier beispielsweise:

- Annual Meeting des World Economic Forums in Davos
- Cartier Polo World Cup on Snow in St. Moritz
- diverse Sport Veranstaltungen (z.B. FIS Weltcups)

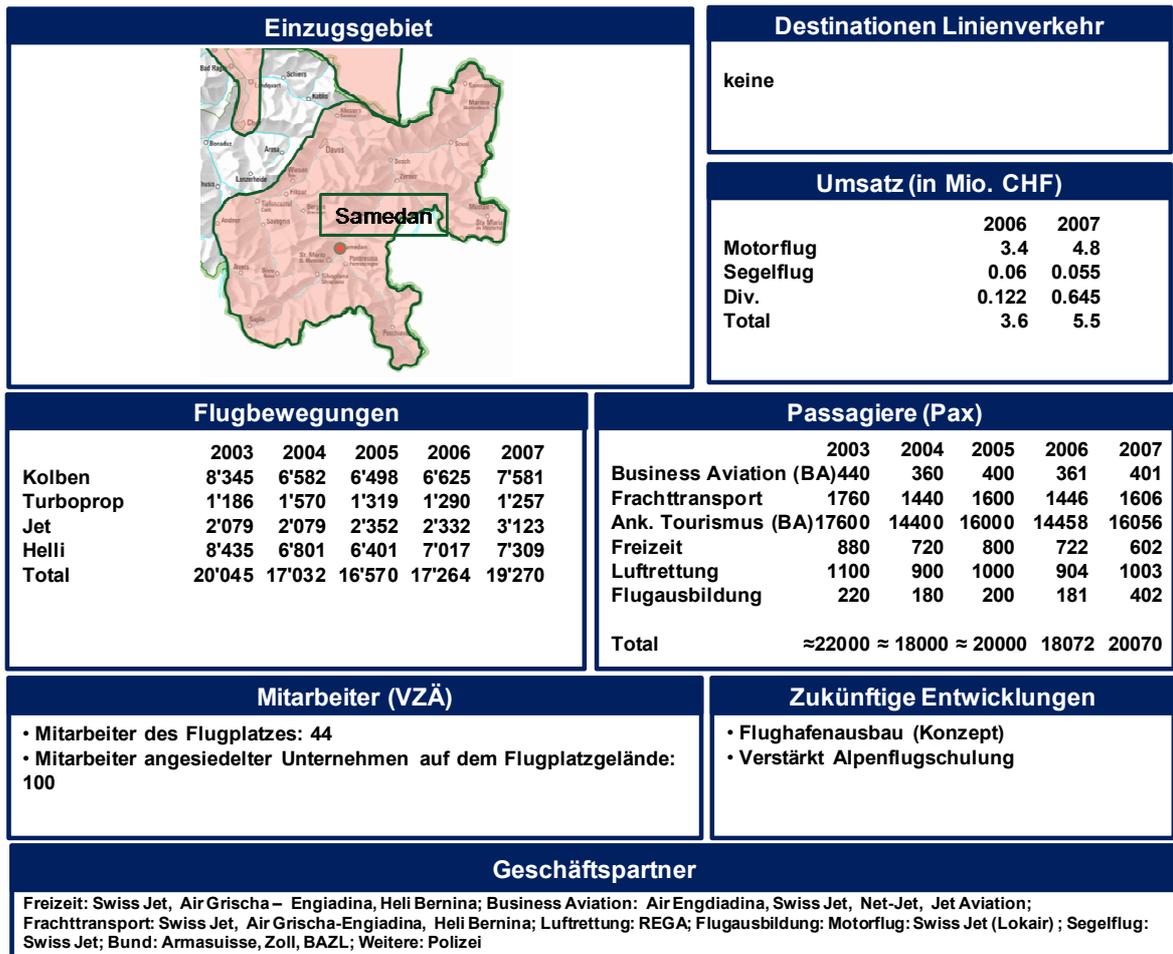
Für die internationalen Besucher der Events und Grossveranstaltungen im Engadin spielt die Erreichbarkeit der Region über den Flughafen eine grosse Rolle.

4.2 Flughafen Profil

Abbildung 88 fasst das ökonomische Umfeld und Kennzahlen des Flughafens Samedan zusammen. Insbesondere folgende Aspekte sind auffällig:

- Auf dem Flughafen Samedan verkehren weder Linien- noch Charterflüge.
- Die Anzahl der Flugbewegungen ist nach dem Tiefstand im Jahr 2005 (Anzahl Flugbewegungen: 16'570) wieder auf 19'270 im Jahr 2007 angestiegen (Wachstum: ca. 16.3%).
- Die Anzahl der Passagiere verharrte im gleichen Zeitraum auf diesem Niveau. Die Ankünfte für den Tourismus (mittels Business Aviation) sind zwischen 2003 und 2007 um ca. 9% zurück gegangen.
- Weiter ist auffällig, dass die Anzahl Passagiere innerhalb der Flugausbildung im Jahr 2007 mehr als verdoppelte (im Vergleich zu den beiden Vorjahren).
- Der Flughafen hat 44 Mitarbeiter angestellt. Die Anzahl Mitarbeiter der angesiedelten Unternehmen auf dem Flugplatzgelände beläuft sich auf 100 Personen.

Abbildung 88: Profil des Flughafens Samedan



4.4 Methodisches Vorgehen

Nachdem die Ausgangslage - basierend auf bestehenden Dokumente - analysiert wurde (vgl. die Abschnitte 4.1, 4.2 und 4.3), sollten empirische Erkenntnisse gewonnen werden. Mittels qualitativer und quantitativer Befragungen wurden zusätzliche Einschätzungen über die Bedeutung und die Effekte des Regionalflughafens Samedan ermittelt. Folgender Forschungsablauf wurde verwendet:

1. Workshop mit den Regionalflugplatzdirektoren, Vertretern des Bundesamtes für Zivilluftfahrt und einem Vertreter des Kantons St. Gallen über die Funktionen der Regionalflugplätze
2. Qualitative Tiefeninterviews mit den Regionalflugplatzdirektoren
3. Qualitative Tiefeninterviews mit am Flugplatz angesiedelten Unternehmen
4. Workshop mit den Regionalflugplatzdirektoren und Vertretern des Bundesamtes für Zivilluftfahrt inkl. Diskussion der Forschungsergebnisse
5. Qualitative Interviews mit zentralen Unternehmen der Schweizer Luftfahrtindustrie (Akteure im Aviatiksystem Schweiz)
6. Quantitative Befragung der Unternehmen und Hotels im Einzugsgebiet

4.5 Fragestellungen

Zwei zentrale Forschungsfragen liegen der Datenerhebung der einzelnen Regionalanalysen zugrunde. Mittels der qualitativen und quantitativen Befragung können Schlüsse zur ersten Frage gezogen werden. Die qualitativen Interviews und insbesondere die Netzwerkanalysen des gesamtschweizerischen Systems (vgl. die genauen Erkenntnisse zur Netzwerkanalyse im Gesamtbericht) liefern Erkenntnisse zur zweiten Forschungsfrage.

- *Welche regionalwirtschaftliche Bedeutung kommt dem Flughafen Samedan auf der Basis von intangiblen wirtschaftlichen Effekten zu?*
- *Welche landesweite Bedeutung kommt dem Flughafen Samedan im gesamtschweizerischen Luftverkehrssystem zu?*

4.6 Resultate der qualitativen Erhebung

Die qualitativen Aussagen aus den Interviews mit dem Flughafendirektor sowie den befragten Unternehmen werden in den folgenden Tabellen zusammengefasst. Tabelle 26 fokussiert sich auf die Stärken und Schwächen des Flughafens.

Tabelle 26: Derzeitige Stärken und Schwächen des Flughafens Samedan

Stärken & Schwächen	Direktor des Flughafens	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alles aus einer Hand: Fuelling, Catering, Handling • 1 Ansprechpartner für den Kunden • Lage (in einem touristischen Gebiet) • Finanzielle Lage • Interesse seitens eines Investors <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innovationsschwäche • Geringes Wachstum in den vergangenen Jahren • Maximale Bewegungsanzahl (23'500) • Lärm- und Abgasemissionen
--------------------------------	--------------------------------	--

	Befragte Unternehmen	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Relativ krisenresistentes Kundensegment • Unmittelbare Nähe zu touristischen Zentren • Unkompliziertheit, hohe Effizienz, Pünktlichkeit, • Überschaubarkeit <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wetter als kritischer Faktor • Uneinigkeit in Bezug auf externe Investoren • Keine Slots → Beschränktes Wachstums möglich
--	-----------------------------	--

Der Flughafendirektor betont als Stärke die Möglichkeit, alles aus einer Hand anzubieten (1 Ansprechpartner für den Kunden). Die befragten Unternehmen betonen insbesondere die Unkompliziertheit, die Pünktlichkeit sowie die effizienten Abläufe als Stärken des Flughafens. Schwächen sind insbesondere in Bezug auf die Uneinigkeit im Umgang mit möglichen Investoren auszumachen.

Tabelle 27 fasst die Aussagen zu den Funktionen des Flughafens und dessen Effekte auf die Region zusammen. Tabelle 28 spiegelt das Entwicklungspotenzial wider.

Tabelle 27: Funktionen und Effekte des Flughafens Samedan auf die Region

Funktionen und Effekte auf die Region (heute)	Direktor des Flughafens	<p>Flughafenfunktionen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zubringer für die touristische Region • Events: Fahrzeugausstellung, Fahrtraining, Kinderattraktionen etc. • Flugausbildung • Restauration <p>Standorteffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transport potenzieller Touristen → Basis für touristisches Gewerbe • Generierung von Übernachtungen → Flugausbildung • Steigerung der Immobilienpreise durch den Flughafen <p>Imageeffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gut: Bevölkerung schätzt die touristische Bedeutung, • Förderung durch Kinderattraktionen • Einfluss auf das touristische Segment → Unterstützung der Marke Engadin
--	--------------------------------	---

	Befragte Unternehmen	<p>Standorteffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Standorteffekte werden nur im Tourismus ausgelöst • Zulieferer Rohstoffe und Catering <p>Imageeffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umstrittenes Image → starke Verankerung vs. elitäre Ausstrahlung • Hohe Akzeptanz unter der Bevölkerung aufgrund der Wichtigkeit für den Tourismus • Verstärkung des touristischen Images
--	-----------------------------	---

Die stärksten Effekte übt der Flughafen auf den Standort Engadin und dessen touristisches Angebot aus. Der Flughafen ist ein wesentliches Element in der touristischen Angebotskette, generiert Übernachtungen und dient zur besseren Auslastung der Hotelbetten. Das Image des Flughafens ist in der Bevölkerung umstritten. Dennoch kann davon ausgegangen werden, dass der Flughafen die Marke "Engadin" unterstützt und damit einen positiven Einfluss auf die externe touristische Wahrnehmung der Region hat.

Tabelle 28: Entwicklungspotenzial

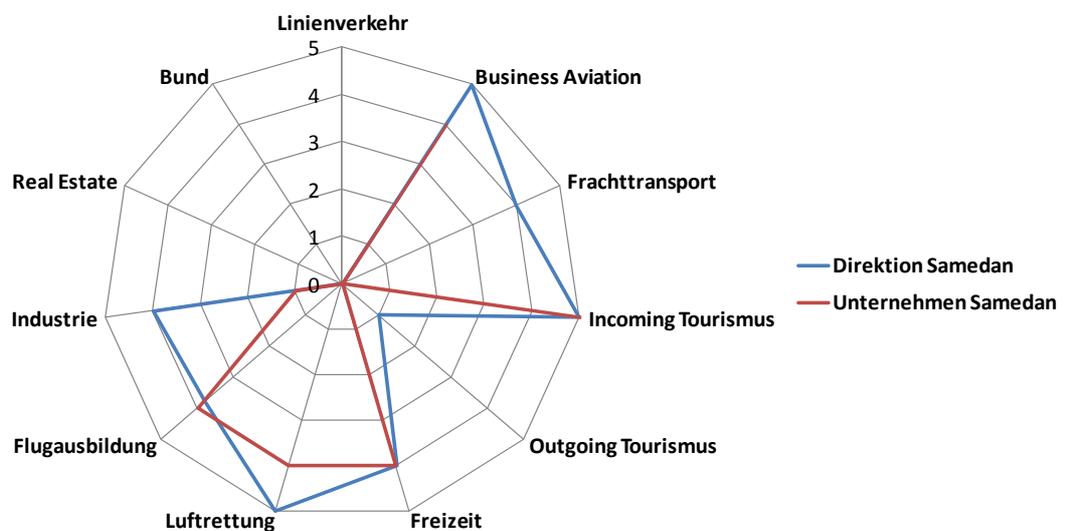
Entwicklungspotenzial	Direktor des Flughafens	<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Technologie: Leisere Jets • Neue Investitionen in den Tourismus <p>Gefahren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rückgang des Investoreninteresses • Nationale und internationale Regulierungen • Sinkende Akzeptanz der Bevölkerung <p>Zukünftige Funktion</p> <ul style="list-style-type: none"> • Business Aviation Flughafen: v.a. Incoming Tourismus • Freizeit und Flugausbildung • Luftrettung • Real Estate • Qualitatives Wachstum • Ziel: Begegnungsstätte werden (Flugsimulator, Kinderspielplatz, Events etc.) → Faszination Flughafen • Zwischensaisonale Zeit durch Flugausbildung abfedern (inkl. Bodenpersonal)
------------------------------	--------------------------------	---

Befragte Unternehmen	<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abhängigkeit von der wirtschaftlichen Entwicklung (auch als Gefahr) insbesondere bei der Sportfliegerei <p>Gefahren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Widerstand gegen externe Investoren • Abhängigkeit von der touristischen Vermarktung des Engadins • Nationale und internationale Regulierungen <p>Zukünftige Funktion</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kompakte und flexible Dienstleistungen • Nachhaltige Orientierung → Qualitatives Wachstum • Auch zukünftige bedeutende Funktion für den Tourismus • Neben Business Aviation auch verstärkte Orientierung Richtung Flugausbildung
-----------------------------	---

Sowohl der Flughafendirektor als auch die befragten Unternehmen sehen in der Business Aviation und in der Flugausbildung die zukünftige Orientierung des Flughafens. Bezüglich der Wachstumsstrategie besteht ebenfalls Einigkeit: Es wird eher ein qualitatives Wachstum und kein quantitatives Wachstum bevorzugt.

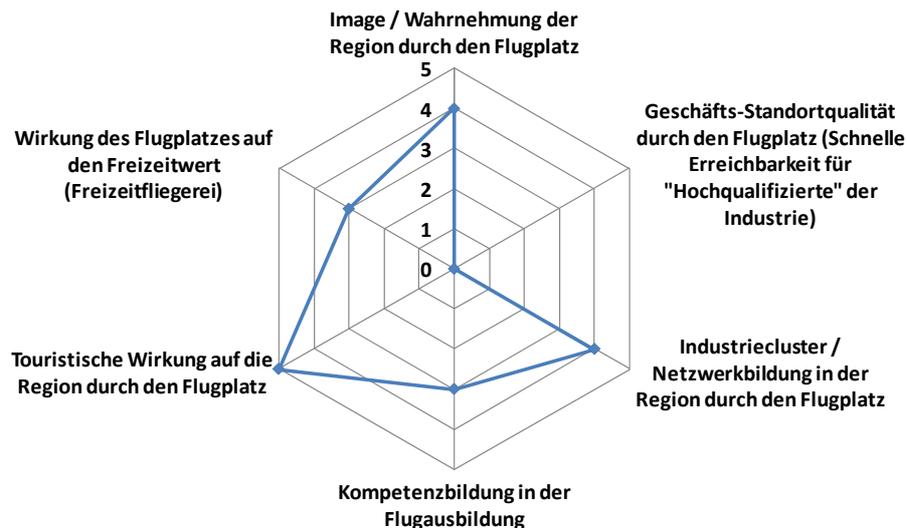
Nach den qualitativen Interviews wurden der Flughafendirektor und die Unternehmen aufgefordert, die Wichtigkeit der Funktionen des Flugplatzes einzuschätzen (vgl. Abbildung 89). Die Einschätzung wurden einander gegenübergestellt. Grössere Differenzen treten insbesondere bei zwei Funktionen auf: Frachttransport und Industrie (stärkere Gewichtung durch den Flughafendirektor).

Abbildung 89: Funktionenvergleich



Basierend auf den Interviews wurden zudem die Effekte des Flughafens auf die Region miteinander verglichen (vgl. Abbildung 90). Der Flughafen Samedan hat demnach heute insbesondere eine touristische Wirkung, eine Imagewirkung sowie eine Netzwerkbildungsfunktion auf die Region.

Abbildung 90: Einschätzung eines Regionalprofils



4.7 Resultate der quantitativen Erhebung

Befragung Unternehmen

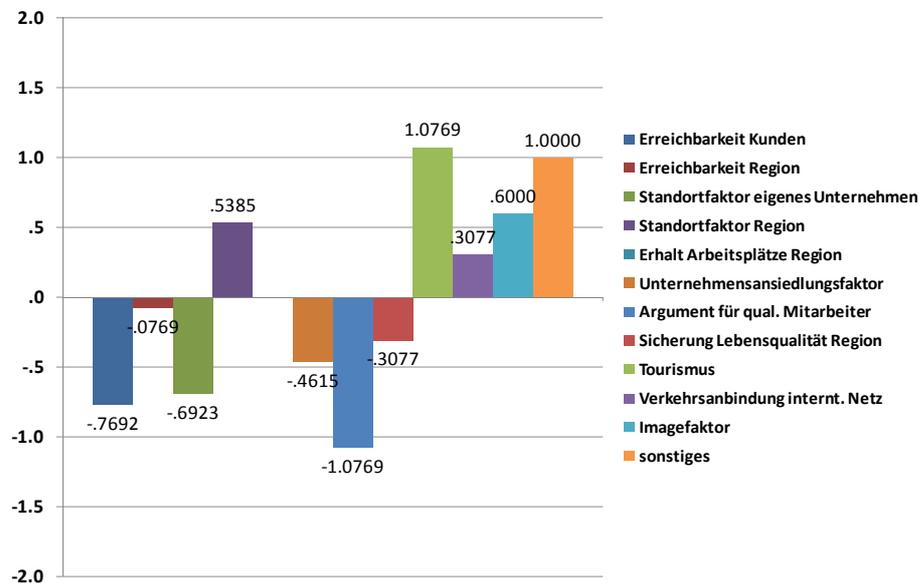
14 Unternehmen konnten für die Befragung gewonnen werden. Sie stammen aus folgenden Branchen:

- Verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Waren, Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden, sonstige Industrie: 2
- Baugewerbe/Bau: 4
- Handel, Verkehr und Lagerei: 1
- Information und Kommunikation: 3
- Grundstücks- und Wohnungswesen: 1
- Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen sowie von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen: 1
- Sonstige Dienstleistungen: 1
- Sonstiges: 1

Folgende Merkmale zeichnen die befragten Unternehmen aus:

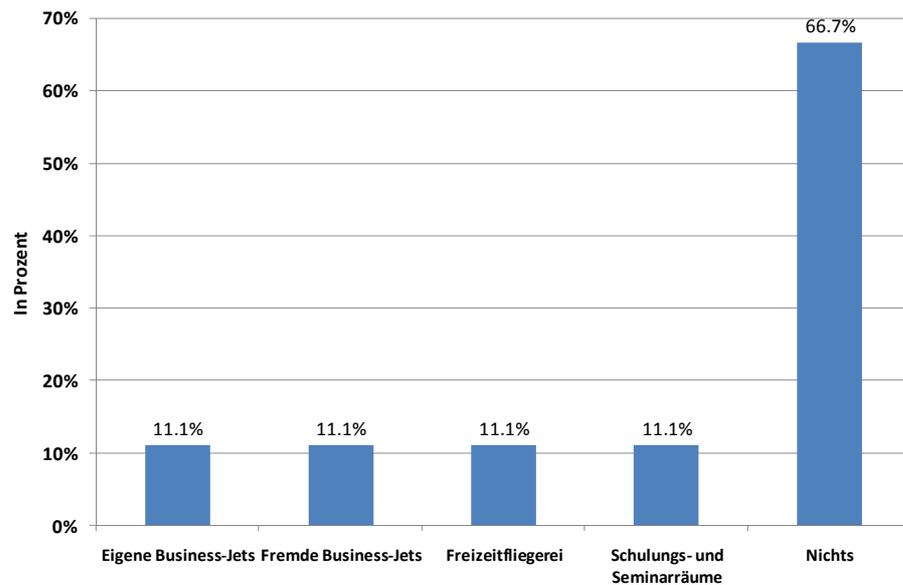
- 21.4% verfügen über Filialen bzw. Niederlassungen im Ausland.
- 57.1% planen in den nächsten zwei Jahren keine Expansion. Dagegen planen dies 14.3% am bestehenden Ort, 14.3% im deutschsprachigen Gebiet und 14.3% an einem anderen Standort im Ausland.
- Bei 84.6% der befragten Unternehmen liegt der Hauptmarkt in den Region D/A/CH. 7.7% haben ihren Hauptmarkt im europäischen Ausland und 7.7% im aussereuropäischen Ausland.
- Im Durchschnitt verfügen die Gesamtunternehmen über ca. 132 Mitarbeiter (VZÄ), davon arbeiten durchschnittlich ca. 43 in der Region Samedan/ Engadin.

Abbildung 91: Wichtigkeit des Flugplatzes für die Unternehmen



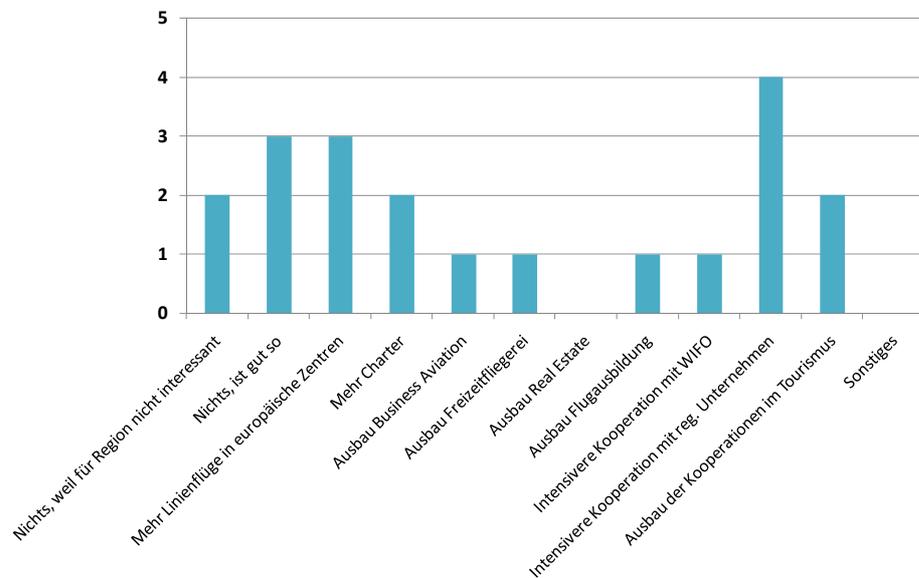
- Die folgenden Grafiken müssen mit Vorsicht betrachtet werden, da lediglich 14 Unternehmungen an der Befragung teilgenommen haben. Insbesondere die qualitativen Interviews geben weitere Hinweise auf.
- Folgende Funktionen des Flugplatzes haben nach Einschätzung der befragten Unternehmen die grösste Wichtigkeit: Tourismus, Imagefaktor und Sonstiges (Helikopterflugplatz und Veranstaltungen).
- Folgende Funktionen des Flugplatzes werden als unwichtig eingestuft: Erreichbarkeit Kunden, Standortfaktor eigenes Unternehmen und Argument für qualifizierte Mitarbeiter.
- Die Mittelwerte für den Flughafen Samedan weichen vom Schweizer Durchschnitt ab. Insbesondere die stärkere Bedeutung des Tourismus kann festgestellt werden.

Abbildung 92: Nutzung des Angebots



- 66.7% benutzen den Flughafen überhaupt nicht.
- Jeweils zwei Nennungen erhalten die Angebotelemente: eigene Business-Jets, fremde Business-Jets, Freizeitfliegerei sowie Schulungs- und Seminarräume.
- 1 Unternehmen nutzt den Flughafen mehrmals wöchentlich, 2 Unternehmungen nutzen ihn rund einmal im Monat und die 11 weiteren befragten Unternehmen nutzen den Flughafen gar nicht.

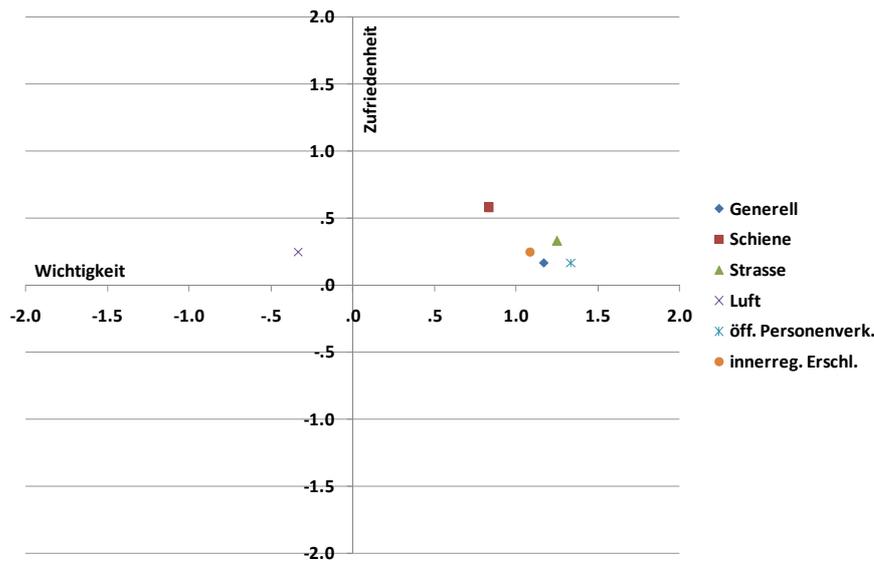
Abbildung 93: Verbesserungspotenziale für den Standort (Nennungen)



- Das Verbesserungspotenzial für den Standort wird unterschiedlich betrachtet. Am häufigsten werden intensivere Kooperationen mit den regionalen Unternehmen und mehr Linienflüge genannt.

- Für einzelne Befragte besteht kein Verbesserungspotenzial, entweder weil es für die Region nicht interessant ist oder weil es bereits heute gut so ist.
- Die Verkehrssituation kann für die befragten Unternehmen als wichtig angesehen. Grundsätzlich sind die befragten Unternehmen zufrieden mit der Situation. Die Luftfahrt wird als einziges Element des Verkehrs als unwichtig erachtet.

Abbildung 94: Verkehrssituation



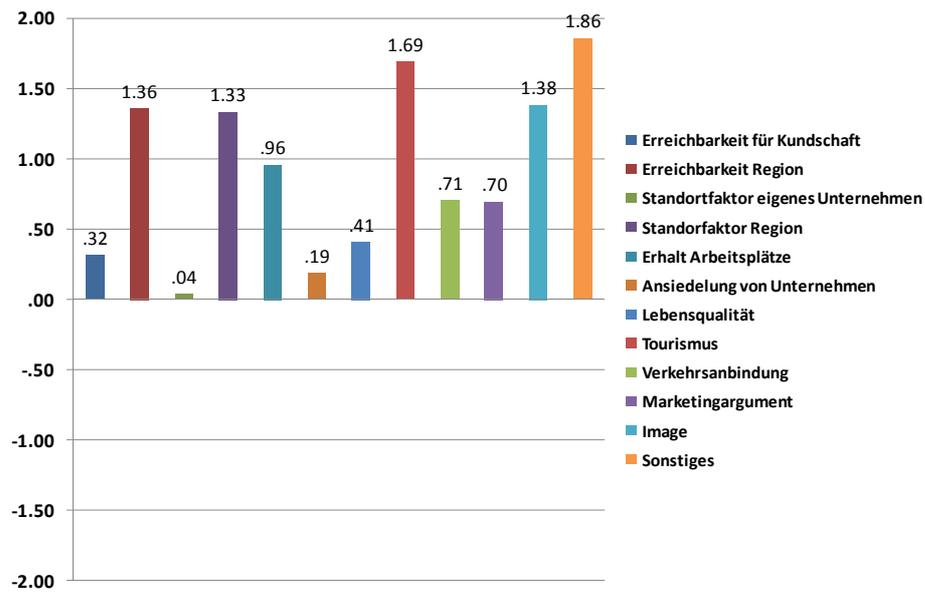
Befragung Hotellerie

31 Hotels (13 in 3*Stern-Kategorie, 10 in 4*Stern-Kategorie, 7 in 5*Stern-Kategorie, 1 Hotel hat keine Kategorisierung) konnten für die Befragung gewonnen werden.

Folgende Merkmale zeichnen die befragten Unternehmen aus:

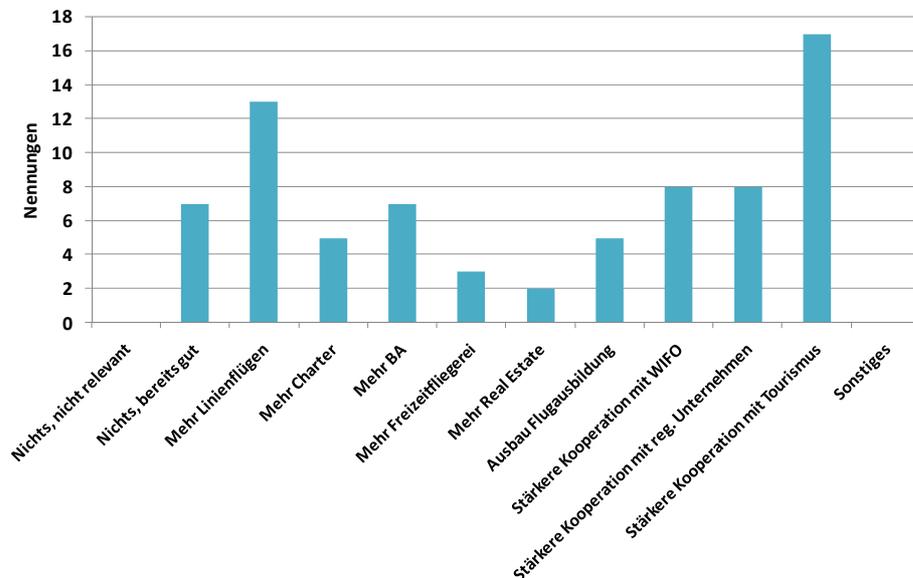
- Durchschnittlich verfügen die 31 Hotels über 133 Betten, die pro Hotel im Mittel rund 21'800 Logiernächte generieren.
- Rund 60% der Logiernächte werden zwischen November und April erwirtschaftet.
- Rund 55% der Gäste reisen mit dem Auto an, ca. 28% nutzen die Bahn und rund 17% reisen mit dem Flugzeug an.
- Die Gäste können folgenden Segmenten zugeordnet werden: (1) Business: 5%, (2) MICE: 6%, (3) Freizeit: 87%, (4) Weitere: 2%

Abbildung 95: Wichtigkeit für Hotellerie



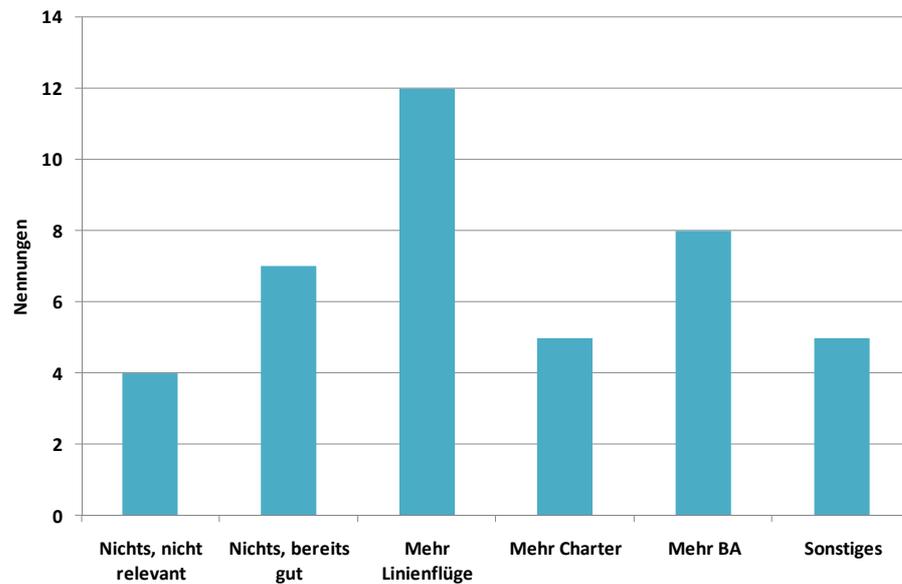
- Grundsätzlich kann gesagt werden, dass die befragten Hotels den Flughafen als wichtig für ihre Tätigkeiten ansehen.
- Die drei höchsten Mittelwerte erzielen: Tourismus (allgemein), Image und Sonstiges (Veranstaltungen).

Abbildung 96: Verbesserungspotenziale für den Standort



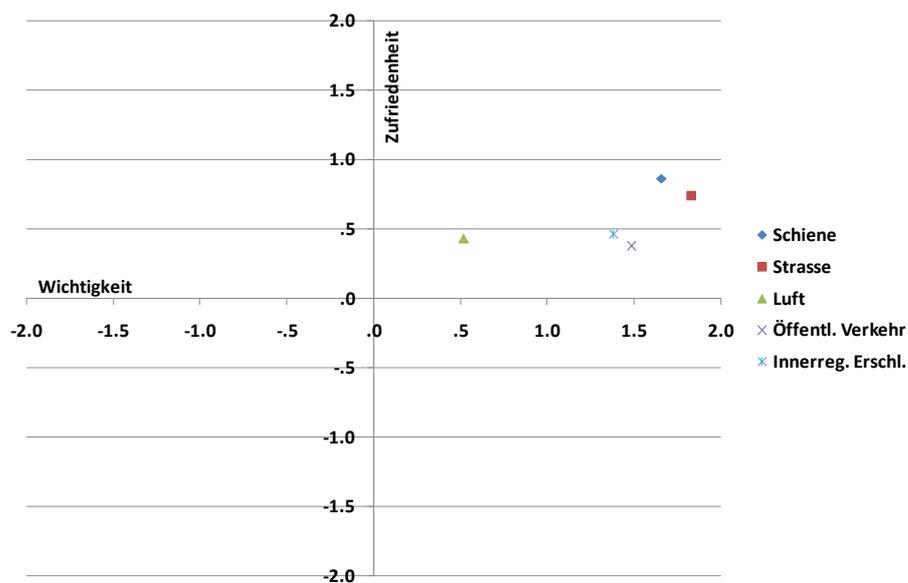
- Die Hoteliers sehen bei häufigeren Linienflügen ein Verbesserungspotenzial sowohl für den Standort als auch für die Hotellerie selbst. Darüber hinaus werden auch intensivere Kooperationen gewünscht (mit WIFO, den regionalen Unternehmen und dem Tourismus)

Abbildung 97: Verbesserungspotenziale für die Hotellerie



- Abbildung 98 zeigt die Einschätzungen zur Wichtigkeit und Zufriedenheit mit der Verkehrssituation.
- Im Gegensatz zu den Unternehmen wird der Luftverkehr durch die Hotellerie als wichtig erachtet. Dennoch ist die Wichtigkeit tiefer als bei den restlichen Elementen des Verkehrs.

Abbildung 98: Verkehrssituation



4.8 Fazit

Zwei zentrale Forschungsfragen liegen der Datenerhebung der einzelnen Regionalanalysen zugrunde. Mittels der qualitativen und quantitativen Befragung können Schlüsse zur ersten Frage gezogen werden. Die qualitativen Interviews und insbesondere die Netzwerkanalysen des gesamtschweizerischen Systems (vgl. die genauen Erkenntnisse zur Netzwerkanalyse im Gesamtbericht) liefern Erkenntnisse zur zweiten Forschungsfrage.

1. Welche regionalwirtschaftliche Bedeutung kommt dem Flughafen Samedan auf der Basis von intangiblen wirtschaftlichen Effekten zu?

- Der Flugplatz Samedan ist ein Zubringerflughafen für die Hotellerie in der Region und ein Ausbildungsflugplatz im alpinen Bereich. Auf dem Flugplatz verkehren weder Linien- noch Charterflüge, sondern hauptsächlich die General Aviation inklusive der Business Aviation.
- Die Anzahl der Flugbewegungen ist nach dem Tiefstand im Jahr 2005 (Anzahl Flugbewegungen: 16'570) wieder auf 19'270 im Jahr 2007 angestiegen (Wachstum: ca. 16.3%). Die Anzahl der Passagiere verharrte im gleichen Zeitraum auf konstantem Niveau. Die Ankünfte für den Tourismus (mittels Business Aviation) sind zwischen 2003 und 2007 um ca. 9% zurück gegangen. Weiter ist auffällig, dass sich die Flugausbildung im Jahr 2007 mehr als verdoppelte (im Vergleich zu den beiden Vorjahren).
- Folgende Funktionen des Flugplatzes haben nach Einschätzung der befragten Unternehmen und der Hotellerie die grösste Wichtigkeit: Tourismus, Imagefaktor und Sonstiges (Helikopterflugplatz und Veranstaltungen). Die Ergebnisse spiegeln die starke touristische Ausrichtung der Region wider, welche auf Kunden im Topsegment angewiesen ist. Insofern scheint der Flughafen einen Beitrag als Zulieferer wie auch als Imageträger zu leisten. Folgende Funktionen des Flugplatzes werden als unwichtig eingestuft: Erreichbarkeit Kunden, Standortfaktor eigenes Unternehmen und Argument für qualifizierte Mitarbeiter. Da im Engadin nur wenige internationale Unternehmen angesiedelt sind, für welche eine internationale Anbindung von hoher Bedeutung ist und internationale Kunden nicht erreicht werden müssen, weist der Flugplatz als Standortfaktor für die Unternehmen eine geringe Bedeutung auf. Ein weiterer Nutzen wird insbesondere durch die Infrastruktur des Flugplatzes für nicht aviatische Zwecke wie Events in Hangars generiert. Zudem nimmt der Flughafen eine bedeutende Funktion für die Flugrettung und Ausbildung (Flugschulung, Alpenflugschulung, Luftraumkontrolle, etc.) ein.
- Das Verbesserungspotenzial für den Standort wird unterschiedlich betrachtet. Am häufigsten werden intensivere Kooperationen mit den regionalen Unternehmen und (mehr) Linienflüge genannt. Für einzelne Befragte besteht kein Verbesserungspotenzial, entweder weil es für die Region nicht interessant ist oder weil die Situation als zufriedenstellend erachtet wird. Die Hoteliers sehen bei häufigeren Linienflügen ein Verbesserungspotenzial sowohl für den Standort als auch für die Hotellerie selbst.

- In den qualitativen Interviews konnte ein vielseitiges Bedürfnis nach Nachhaltigkeit festgestellt werden. Deshalb wird auch der Fokus auf ein qualitatives Wachstum immer wieder betont.
- Struktureffekte: Die stärksten Effekte übt der Flughafen auf den Standort Engadin und dessen touristisches Angebot aus. Der Flughafen ist ein wesentliches Element in der touristischen Angebotskette (Rohstoffe, Catering etc.), generiert Übernachtungen und dient zur besseren Auslastung der Hotelbetten. Als Standortfaktor nimmt der Flughafen damit bezüglich des Tourismus eine bedeutende Rolle ein. Für die übrigen Branchen ist die Bedeutung klein. Die Flugrettung stellt innerhalb der touristischen Region ebenfalls einen wichtigen infrastrukturellen Beitrag dar.
- Imageeffekte: Es kann angenommen werden, dass der Flughafen die Marke "Engadin" unterstützt und damit einen positiven Einfluss auf die externe touristische Wahrnehmung der Region hat.

2. Welche landesweite Bedeutung kommt dem Flughafen Samedan im gesamtschweizerischen Luftverkehrssystem zu?

- Samedan ist im schweizerischen Aviatik Netzwerk aller Akteure der Luftfahrt über verschiedene Geschäftspartner (z.B. Skyguide, etc.) integriert. Das Netzwerk ist jedoch ein loses, dezentrales Netzwerk. Es wird nicht gezielt gepflegt und geführt, sondern ist historisch entstanden. Das Potential des Netzwerks wird auf regionaler und überregionaler Ebene nicht ausgeschöpft. Aus gesamtschweizerischer Perspektive bestehen Potentiale in der Zusammenarbeit (z.B. Catering, Fuel, Theorieausbildung, etc.), welche aber regionale Nachteile bringen könnten. Durch die Netzwerkpartner, die durch Samedan ins gesamte Netzwerk eingebracht werden, verdichtet sich das Netz. Es entstehen in 18 Fällen verstärkte Verbindungen im überregionalen Netz.
- Im Bereich der Struktureffekte ermöglicht der Flugplatz einen Business Aviation Flugbetrieb, welcher insbesondere eine Zubringerfunktion für das Topsegment der Luxushotellerie und Top-Events (White Turf) darstellt. Ebenfalls zu den Struktureffekten gehört die Infrastruktur, welche den Ausbildungsbetrieben auf dem Flugplatz ihre Tätigkeit ermöglicht. Neben den Flugschulen besteht mit dem Towersimulator die Möglichkeit Luftraumkontrollen auszubilden. Im Rahmen des Luftrettungsnetzwerks der Schweiz stellt der Flugplatz Samedan mit einer Rega-Basis einen Bestandteil dar.
- Unter die Kompetenzeffekte des Flugplatzes fallen die Flugausbildung, der Freizeit- und Begegnungswert, sowie die Ermöglichung der Ansiedlung technologischer Kompetenz auf und in der Nähe des Regionalflugplatzes. Die Effekte im Bereich der Flugausbildung und der Ausbildung von Fluglotsen werden insbesondere durch die ansässigen Flugschulen sowie den Tower Simulator ausgelöst. Einen hohen Freizeit- und Begegnungswert schaffen insbesondere die ansässigen Luftsportvereine. Die technologische Kompetenz kommt in den Wartungsbetrieben und auch bei der Luftraumkontrolle, Abfertigung, etc. zur Geltung. Der touristischen Zubringerfunktion kann möglicherweise eine Kompetenzbildung im Bereich der Luxushotellerie zugesprochen werden. Von Bedeutung ist der Flugplatz auch für die Durchführung von internationalen Top-Events.

5. Analyse Flughafen Sion

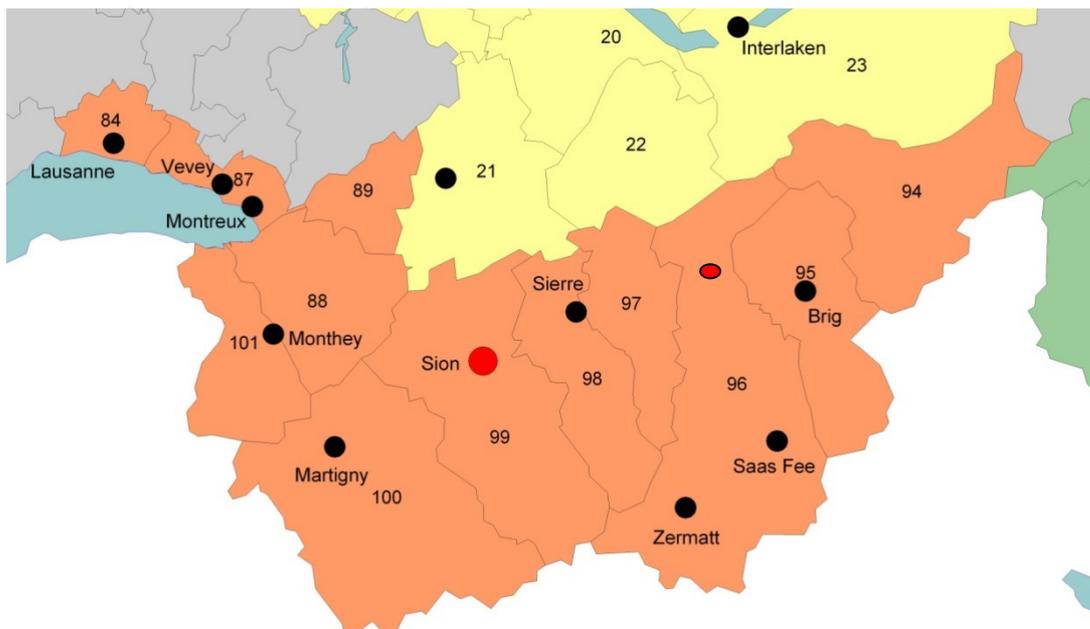
5.1 Regionales Profil

Lage des Flughafens und der Region

Der Flughafen Sion liegt am Rande der gleichnamigen Stadt mitten im Wallis. Das Einzugsgebiet ist stark von der Topographie gekennzeichnet. Die Stadt Sion liegt im Rhonetal, welches im Norden von den Berner Alpen und im Süden von den Walliser Alpen umgeben ist. Sion wird vorzugsweise auf drei verschiedenen Routen erreicht. Die erste und die für die meisten Orte am günstigsten gelegene Route führt über Vevey und Martigny das Rhonetal hinauf nach Sion. Von Vevey aus ist Sion mit dem Auto in 45 Minuten erreicht. Sowohl von Lausanne (ca. 1 Stunde), Bern (gut 1 ½ Stunden) aber auch Zürich (knapp 3 Stunden) aus ist die Route über Vevey die schnellste. Weiter ist das Wallis über den Lötschbergtunnel sowohl mit der Bahn als auch mit dem PKW (Autoverladung) gut angebunden. Die Reisezeit von Sion nach Bern beträgt mit der Bahn lediglich 1 ½ Stunden. Die dritte gängige Variante bietet die Furkaspassstrasse aus dem Kanton Uri.

Aufgrund der topographischen Verhältnisse und der damit verbundenen längeren Anfahrtszeiten erstreckt sich das Einzugsgebiet des Flughafens Sion auf den Kanton Wallis und einen Teil des Kantons Waadt. Es handelt sich dabei um die MS Regionen Goms(94), Brig (95), Visp (96), Leuk (97), Sierre (98), Sion (99), Martigny (100) und Monthey (101) (Wallis) sowie Lausanne (84), Aigle (88), Pays d'Enhaut (89) und Vevey (87) (Waadt).

Abbildung 99: Einzugsgebiet des Flughafens Sion



Bevölkerung

Im Einzugsgebiet des Flughafens leben ca. 674'000 Menschen, hiervon fast 40% in der MS-Region Lausanne und je weitere 10% in den MS-Regionen Vevey und in Sion. Im Wallis selber leben die Menschen vor allem in der Talsohle, die Berggebiete sind nur sehr dünn besiedelt. Sion ist mit 30'000 Einwohnern die Hauptstadt und grösste Stadt des Kantons. Das nahe Lausanne ist mit 120'000 Einwohnern die fünftgrösste Stadt der Schweiz und im Begriff weiter zu wachsen. Gemäss BfS sollen die Waadt und das Wallis um gute 14% an Bevölkerung zulegen bis zum Jahre 2030. Hier wird vor allem die Agglomeration um Lausanne seinen Anteil leisten.

Arbeitsmarkt & Wirtschaftsregion

Der Arbeitsmarkt ist ähnlich strukturiert wie die Bevölkerungsverteilung. 45% der Beschäftigten (ca. 149'000) innerhalb des Einzugsgebiets arbeiten in der MS-Region Lausanne und weitere 15% auf dem Boden des Kantons Waadt. Sion beherbergt 36'000 also 11% der Arbeitsplätze im Einzugsgebiet. Bei den Betriebsstätten zeigt sich ein ähnliches Bild. Die MS-Regionen Lausanne und Sion bilden die städtischen Zentren innerhalb des Einzugsgebietes und weisen positive Pendlersaldi auf. Das Wallis liegt mit 39'000 CHF BIP pro Kopf unter den letzten drei Kantonen der Schweiz, die Waadt mit 52'000 CHF dafür genau im Schweizer Durchschnitt. Es ist somit eine klare Zweiteilung des Einzugsgebietes festzustellen. Der flächenmässig grösste Teil des Gebietes macht das wirtschaftlich eher schwache Wallis aus. Auf der anderen Seite reicht das Einzugsgebiet bis in die wirtschaftlich potente und auch prosperierende Genferseeregion hinein. Innerhalb des Einzugsgebietes geht von Lausanne die stärkste Wirtschaftskraft aus. Von Lausanne ist der Flughafen Sion in gleicher Reichweite wie jener in Genf.

Im Kanton Waadt nimmt der öffentliche Sektor mit 23% aller Arbeitsstellen eine bedeutende Stellung ein. Dies ist auf die zahlreichen Institutionen, wie Universitätsspital, ETH Lausanne, usw. zurückzuführen. Im Wallis steht das Gastgewerbe mit 13% Anteil am Arbeitsmarkt an der Spitze. Der Tourismus ist dementsprechend ein wirtschaftlich sehr bedeutender Zweig. Im Schweizweiten Vergleich überdurchschnittlich ist auch die Chemiebranche (Lonza) vertreten, die knapp 50% aller Exporte aus dem Wallis generiert.

Tourismus

Den Tourismus ist vor allem im Wallis ein sehr bedeutender Wirtschaftszweig. Von den rund 6'135'000 Logiernächten des Einzugsgebietes entfallen 69% auf das die MS-Regionen des Wallis. Insgesamt bieten in der gesamten Region 920 Betriebe 48'000 Betten an. Innerhalb des Wallis ist die Region Visp mit den Topdestinationen Saas-Fee und Zermatt mit 35% aller Logiernächte von herausragender Bedeutung für den Tourismus. Von den rund 2'145'000 Logiernächten in Visp machen ausländische Gäste über 60% aus, was auch dem Durchschnitt des gesamten Einzugsgebietes entspricht. In Zermatt findet man 40 Hotel mit 5 oder 4 Sternen. Auf die MS-Region Lausanne entfallen knapp 13% der Logiernächte des

Einzugsgebietes, wobei hier der Anteil der ausländischen Gäste mit 72% deutlich über dem Durchschnitt liegt. Während in den MS-Regionen des Wallis der Wintertourismus mit den Top-Skideestinationen für Feriengäste von besonderer Bedeutung ist, handelt es sich bei den städtischen MS-Regionen Lausanne und Vevey weniger um Kurzurlauber und Geschäftstouristen.

Tabelle 29: Touristische Kennzahlen für das Einzugsgebiet des Flughafens Sion

	Anzahl Hotelbetriebe	Anzahl Hotelbetten	Anzahl Logiernächte	Anteil ausländischer Gäste
Lausanne	60	4'937	773'240	72%
Vevey	67	4'501	624'085	65%
Aigle	66	4'218	486'417	75%
Pays d'Enhaut	16	467	21'651	58%
Goms	60	2'463	174'153	24%
Brig	62	2'444	296'731	49%
Visp	264	13'210	2'145'215	62%
Leuk	51	3'034	350'965	26%
Sierre	74	4'265	506'896	60%
Sion	59	2'615	175'414	48%
Martigny	101	4'774	466'890	57%
Monthey	39	1'528	114'234	67%
Summe	919	48'456	6'135'891	

Besonderheiten

Auf dem Einzugsgebiet des Flughafens wird sowohl deutsch als auch französisch gesprochen. Die einzigartige Kulisse der Berge und insbesondere das Matterhorn in Zermatt ist sehr beliebt für Alpenrundflüge.

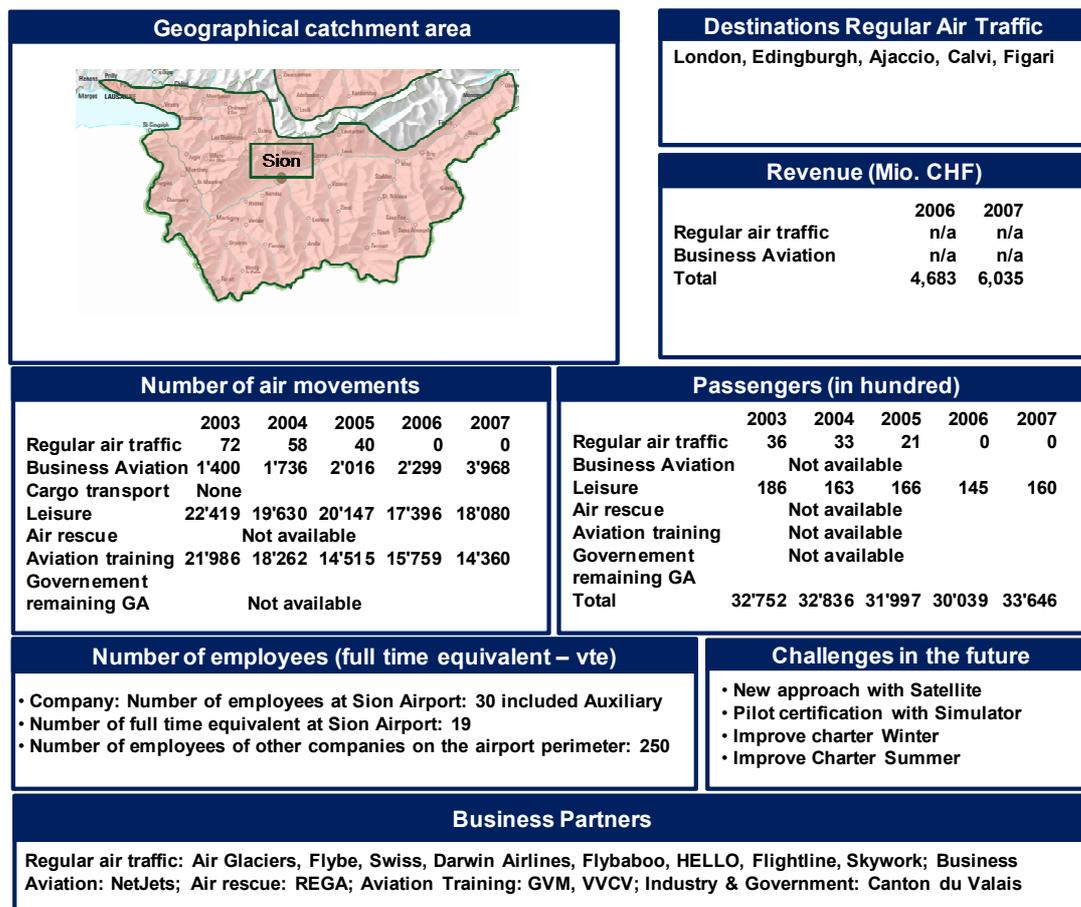
Der Flughafen Sion wird als einziger Regionalflughafen in der Schweiz sowohl militärisch als auch für die zivile Luftfahrt genutzt. Insbesondere die Stadt Sion profitiert daher nicht nur vom Angebot des Flughafens, sondern durch die militärische Nutzung wird auch der Wirtschaftsstandort Sion gestärkt (z.B. Arbeitsplätze, Umsätze, etc.).

5.2 Flughafen Profil

Abbildung 100 fasst das ökonomische Umfeld und Kennzahlen des Flughafens Sion zusammen. Insbesondere folgende Aspekte sind auffällig:

- Der Flughafen Sion ist ein touristischer Flughafen für Business Aviation und die Flugrettung. Er übt insbesondere für die Top-Destinationen des Wallis eine Angebotsfunktion aus.
- Sion wird für den Charterverkehr benutzt.
- Das Passagiervolumen hat sich zwischen 2003 und 2007 stabilisiert. Nachdem 2005 und 2006 weniger Passagiere als 2003 verzeichnet werden mussten, lag die Anzahl 2007 knapp 3% über dem Niveau von 2003.
- Betrachtet man die Bewegungen des Flughafens Sion, sind unterschiedliche Entwicklungen zwischen 2003 und 2007 erkennbar: Business Aviation hat stark an Bedeutung gewonnen (+ 183%). Die Anzahl Bewegungen hat dagegen bei der Freizeit (- 19.4%) und bei der Ausbildung (- 34.7%) abgenommen.
- Der Flughafen hat 30 Mitarbeiter angestellt (VZÄ = 19). Die Anzahl Mitarbeiter der angesiedelten Unternehmen auf dem Flugplatzgelände beläuft sich auf rund 250 Personen.

Abbildung 100: Profil des Flughafens Sion



5.4 Methodisches Vorgehen

Nachdem die Ausgangslage - basierend auf bestehenden Dokumente - analysiert wurde (vgl. die Abschnitte 5.1, 5.2 und 5.3), sollten empirische Erkenntnisse gewonnen werden. Mittels qualitativer und quantitativer Befragungen wurden zusätzliche Einschätzungen über die Bedeutung und die Effekte des Regionalflughafens Sion ermittelt. Folgender Forschungsablauf wurde verwendet:

1. Workshop mit den Regionalflugplatzdirektoren und Vertretern des Bundesamtes für Zivilluftfahrt über die Funktionen der Regionalflugplätze
2. Qualitative Tiefeninterviews mit den Regionalflugplatzdirektoren
3. Qualitative Tiefeninterviews mit am Flugplatz angesiedelten Unternehmen
4. Workshop mit den Regionalflugplatzdirektoren und Vertretern des Bundesamtes für Zivilluftfahrt inkl. Diskussion der Forschungsergebnisse
5. Qualitative Interviews mit zentralen Unternehmen der Schweizer Luftfahrtindustrie (Akteure im Aviatiksystem Schweiz)
6. Quantitative Befragung der Unternehmen und Hotels im Einzugsgebiet

5.5 Fragestellungen

Zwei zentrale Forschungsfragen liegen der Datenerhebung der einzelnen Regionalanalysen zugrunde. Mittels der qualitativen und quantitativen Befragung können Schlüsse zur ersten Frage gezogen werden. Die qualitativen Interviews und insbesondere die Netzwerkanalysen des gesamtschweizerischen Systems (vgl. die genauen Erkenntnisse zur Netzwerkanalyse im Gesamtbericht) liefern Erkenntnisse zur zweiten Forschungsfrage.

- *Welche regionalwirtschaftliche Bedeutung kommt dem Flughafen Samedan auf der Basis von intangiblen wirtschaftlichen Effekten zu?*
- *Welche landesweite Bedeutung kommt dem Flughafen Samedan im gesamtschweizerischen Luftverkehrssystem zu?*

5.6 Resultate der qualitativen Erhebung

Die qualitativen Aussagen aus den Interviews mit dem Flughafendirektor sowie den befragten Unternehmen werden in den folgenden Tabellen zusammengefasst. Tabelle 30 fokussiert sich auf die Stärken und Schwächen des Flughafens.

Tabelle 30: Derzeitige Stärken und Schwächen des Flughafens Sion

Stärken & Schwächen	Direktor des Flughafens	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kurze Wege, schnelle Abfertigung • 1 von 7 Flughäfen mit Konzession in der Schweiz <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grosse Abhängigkeit vom Englischen Markt • Steilanflug
	Befragte Unternehmen	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Relativ gute Infrastruktur • Militärische und zivile Nutzung → zweiseitige Einnahmequellen <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mangel an Hangars • Technische Kommunikationsprobleme • Innovationsmangel • Zufahrt/ Anbindung an das Verkehrsnetz • Anflugsschneise

Der Flughafendirektor betont die kurzen Wege und Möglichkeit der schnellen Abfertigung als wesentliche Stärke des Flughafens. Die befragten Unternehmen betonen insbesondere die relativ gute Infrastruktur. Sie betonen aber gleichzeitig den Mangel an einzelnen Infrastrukturelementen (z.B. Hangars). Durch die militärische und zivile Nutzung können die Einnahmen zweiseitig generiert werden. Schwächen sind insbesondere in Bezug auf die Anflugsschneise oder die fehlende Anbindung an das Verkehrsnetz auszumachen.

Tabelle 31 fasst die Aussagen zu den Funktionen des Flughafens und dessen Effekte auf die Region zusammen. Tabelle 32 spiegelt das Entwicklungspotenzial wider.

Tabelle 31: Funktionen und Effekte des Flughafens Sion auf die Region

Funktionen und Effekte auf die Region (heute)	Direktor des Flughafens	<p>Flughafenfunktionen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Luxusangebot für das Klientel der Topdestinationen im Wallis • Incoming-Tourismus (für Tourismusdestinationen im Winter) • Outgoing-Tourismus (nicht ganz so bedeutend) • Flugschule und Rettung • Business Aviation • Linie/ Charter im Winter <p>Struktureffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Touristische Effekte: Attraktivitätssteigerung für Touristen des oberen Segments → Tourismusdestinationen profitieren • Bessere Verkehrsanbindung für Randregion • Ansiedlung von Unternehmen wird erleichtert • Für Auswärtige besteht ein klarer Standortvorteil; für Einheimische steht dagegen Lärmbelästigung im Vordergrund <p>Imageeffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wesentliche Steigerung der Wahrnehmung des Wallis
	Befragte Unternehmen	<p>Struktureffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tourismusindustrie (Hotellerie, Gastronomie, Bergbahnen) als grosser Profiteur des Flughafens • Stärkere Effekte werden bei einem Ausbau erwartet → Durch den Bau von Hallen für Wartung und Unterhalt könnten neue Unternehmen direkt auf dem Flughafen angesiedelt werden <p>Imageeffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recht hohe Bekanntheit • Unterschiedliches Image in der Bevölkerung: Flugrettung ist akzeptiert, verschiedene Personen sehen den Flughafen als Luxus, schlechtes Image löst das Militär aus • Imageeffekte werden im Wallis ausgelöst → Effekte für die Stadt Sion sind beschränkt

Der Flughafen übt Effekte auf den gesamten Kanton Wallis und dessen touristisches Angebot aus. Der Standort Sion profitiert im Vergleich dazu weniger stark. Der Flughafen ist ein wesentliches Element in der touristischen Angebotskette und dient zur besseren Auslastung der Hotelbetten. Das Image des Flughafens ist in der einheimischen Bevölkerung nicht eindeutig. Dennoch kann davon ausgegangen werden, dass der Flughafen den Kanton unterstützt und damit einen positiven Einfluss auf die externe touristische Wahrnehmung der Region hat.

Tabelle 32: Entwicklungspotenzial

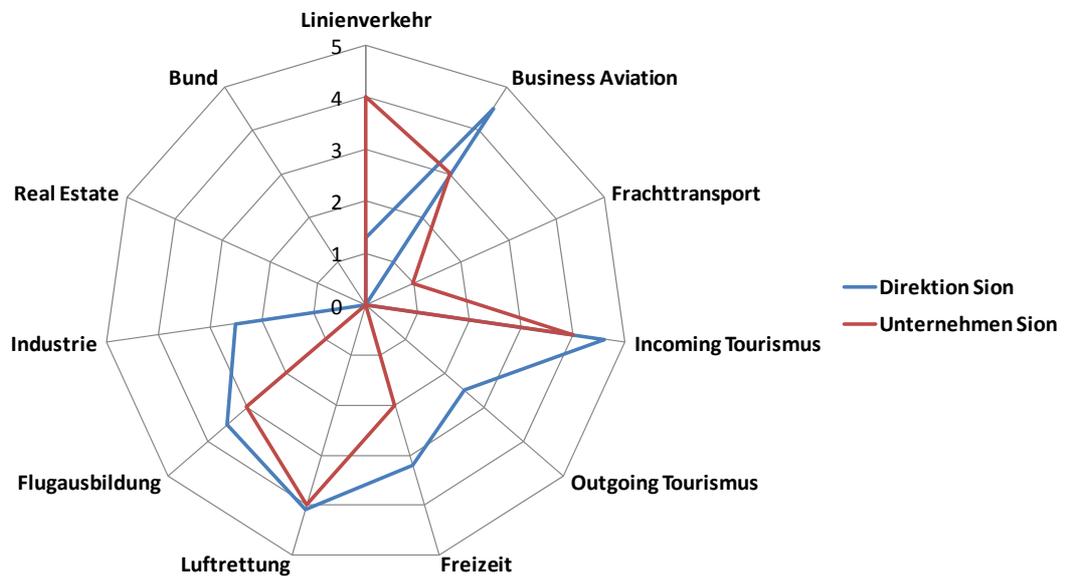
Entwicklungspotenzial	Direktor des Flughafens	<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nachfrage nach Stationierungen von Flugzeugen → Konkrete Pläne für den Neubau von Hallen und Hangars liegen vor • Ausweichflughafen falls andere Flughäfen • Möglichkeiten für erweitertes Angebot <p>Gefahren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Immer mehr nationale und internationale Regulierungen • Wechselkursentwicklung als Chance und Gefahr • Druck der Touroperator <p>Zukünftige Funktion</p> <ul style="list-style-type: none"> • Business Aviation • Incoming und Outgoing Tourismus • Luftrettung, Flugausbildung und Freizeit • Industrie und Real Estate • Linienverkehr bzw. Feederflüge werden kritisch betrachtet
	Befragte Unternehmen	<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Impuls durch Ausbau <p>Gefahren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tiefere Nachfrage nach der fliegerischen Ausbildung • Unternehmensansiedlungen werden durch andere nachteilige Standortfaktoren nicht zunehmen • Abhängigkeit vom Militär • Akzeptanz der Bevölkerung: Hauptsächlich auf das Militär bezogen <p>Zukünftige Funktion</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umfassenderes Dienstleistungsangebot (Öffnungszeiten ausweiten, Bushaltestelle, weitere DL-Angebote) • Unterhaltsbetrieb aufbauen • Charterflüge für Nischen • Stärkere Bedeutung für die Flugrettung

Die zukünftige Ausrichtung des Flughafens ist noch nicht eindeutig festgehalten. Dies ist auf abhängig von den Möglichkeiten eines Ausbaus. Die befragten Unternehmen sehen im Aufbau des Unterhalts von Flugzeugen eine Möglichkeit der zukünftigen Ausrichtung. Darüber hinaus sehen sie im umfassenderen Angebot verschiedener Dienstleistungen ein Erfolgspotenzial.

Aufgrund der Experteninterviews mit verschiedenen Anspruchsgruppen der Region wurde eine "fremde" Einschätzung der Flughafenfunktionen vorgenommen. Diese externe Einschätzung wurde in der folgenden Abbildung der Einschätzung des Flughafendirektors gegenübergestellt. Grössere Differenzen

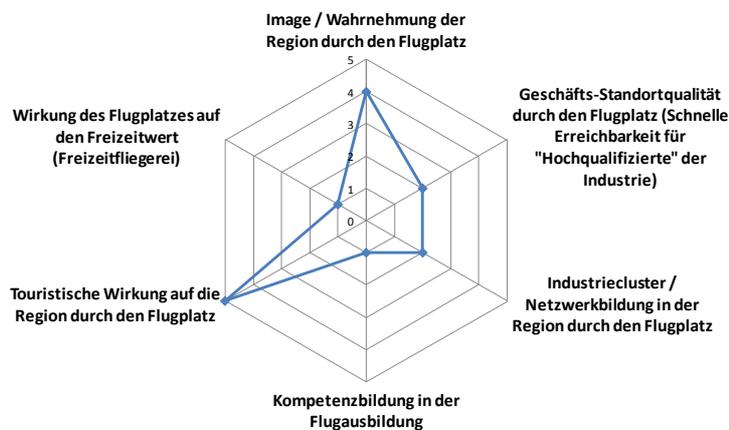
treten insbesondere bei drei Funktionen auf: Linienverkehr (höhere Gewichtung durch die Unternehmen), Outgoing Tourismus und Industrie (höhere Gewichtung durch die Flughafendirektion).

Abbildung 101: Funktionenvergleich



Basierend auf den Interviews wurden zudem die Effekte des Flughafens auf die Region miteinander verglichen (vgl. Abbildung 102). Der Flughafen Sion hat demnach insbesondere eine touristische Wirkung sowie eine Imagewirkung/ Wahrnehmungswirkung auf die Region.

Abbildung 102: Einschätzung eines Regionalprofils



5.7 Resultate der quantitativen Erhebung

Befragung Unternehmen

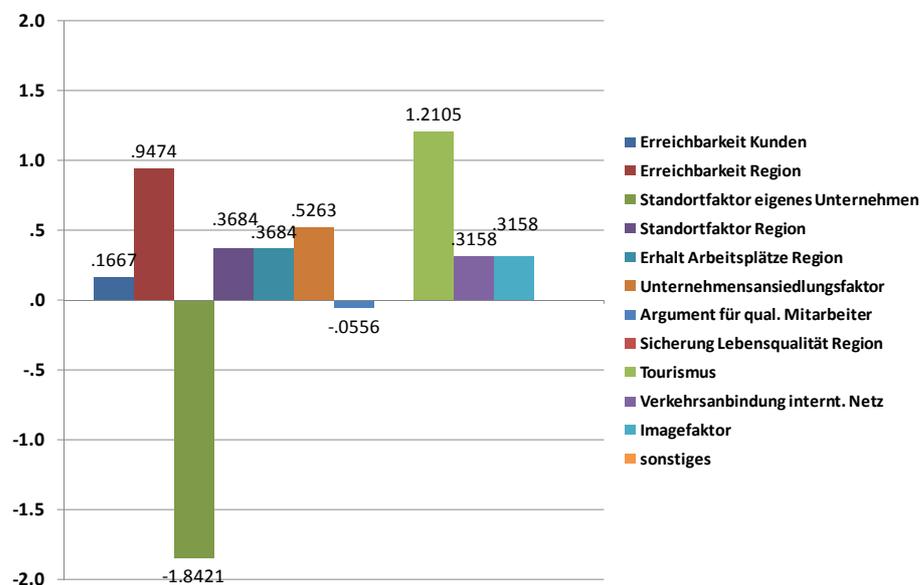
18 Unternehmen konnten für die Befragung gewonnen werden. Sie stammen aus folgenden Branchen:

- Baugewerbe/Bau: 10
- Handel, Verkehr und Lagerei: 1
- Information und Kommunikation: 1
- Grundstücks- und Wohnungswesen: 5
- Sonstiges: 1

Folgende Merkmale zeichnen die befragten Unternehmen aus:

- 11.1% verfügen über Filialen bzw. Niederlassungen im Ausland.
- 73.7% planen in den nächsten zwei Jahren keine Expansion. Dagegen planen dies 21.1% am bestehenden Ort, 5.3% im deutschsprachigen Gebiet und 0% an einem anderen Standort im Ausland.
- Bei 84.2% der befragten Unternehmen liegt der Hauptmarkt in den Region D/A/CH. 10.5% haben ihren Hauptmarkt im europäischen Ausland und 5.3% im aussereuropäischen Ausland.
- Im Durchschnitt verfügen die Gesamtunternehmen über ca. 49 Mitarbeiter (VZÄ), davon arbeiten durchschnittlich ca. 8.5 in der Region Sion.

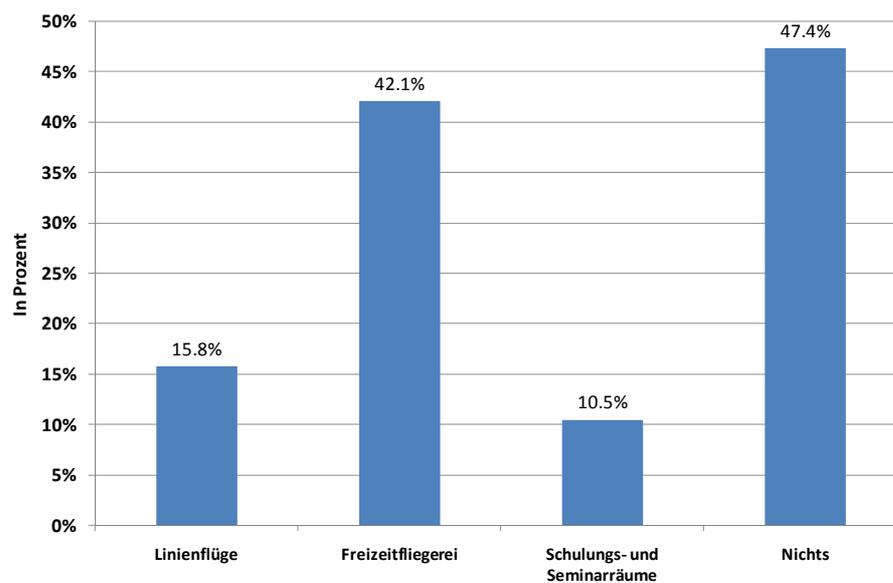
Abbildung 103: Wichtigkeit des Flugplatzes für die Unternehmen



- Die folgenden Grafiken müssen mit Vorsicht betrachtet werden, da lediglich 18 Unternehmen an der Befragung teilgenommen haben. Insbesondere die qualitativen Interviews geben weitere Hinweise auf die Interpretation der Ergebnisse.

- Folgende Funktionen des Flugplatzes haben nach Einschätzung der befragten Unternehmen die grösste Wichtigkeit: Erreichbarkeit Region und Tourismus.
- Folgende Funktion des Flugplatzes wird als unwichtig eingestuft: Standortfaktor eigenes Unternehmen.
- Die Mittelwerte für den Flughafen Sion weichen vom Schweizer Durchschnitt ab. Insbesondere die stärkere Bedeutung des Tourismus kann festgestellt werden.

Abbildung 104: Nutzung des Angebots



- 47.4% benutzen den Flughafen überhaupt nicht.
- 42.1% nutzen die Freizeitfliegerei, 15.8% die Linienflüge und 10.5% benutzen die Schulungs- und Seminarräume.
- 12 der befragten Unternehmen benutzen den Flughafen gar nicht. 5 Personen nutzen ihn weniger als 1 Mal im Monat und 1 Person benutzt den Flughafen mehrmals im Monat

Abbildung 105: Nutzungshäufigkeit durch Mitarbeiter (Nennungen)

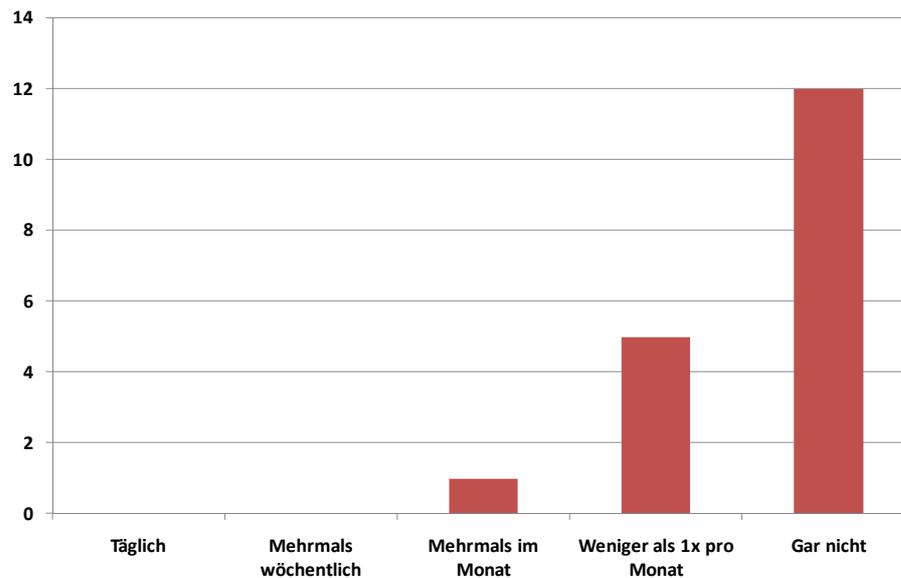
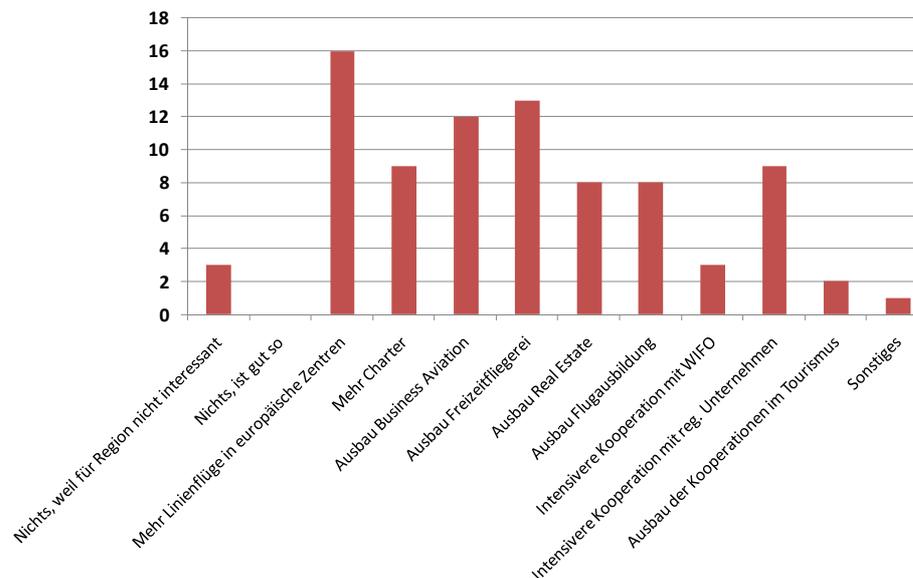


Abbildung 106: Verbesserungspotenziale für den Standort (Mehrfachantworten möglich)



- 16 befragten Unternehmen fordern mehr Linienflüge in europäische Zentren und sehen darin ein Verbesserungspotenzial für den Standort. Auch als Verbesserungspotenzial für die Unternehmen wird dieser Punkt genannt (10 Nennungen, Abbildung 107).
- Ähnlich wie die anderen Regionalflugplätze werden mehr Charter, mehr Business Aviation und intensivere Kooperationen (insbesondere mit reg. Unternehmen) gefordert. Im Gegensatz zu den anderen Regionalflugplätzen wird beim Flughafen Sion zudem der Ausbau des Real Estate sowie der Freizeitfliegerei gewünscht.

- 10 Personen sehen kein Verbesserungspotenzial des Flugplatzes für die Unternehmen. Dieser Aspekt ist in Bezug auf die Region (vgl. Abbildung 106) weniger bedeutend.

Abbildung 107: Verbesserungspotenziale für die Unternehmen

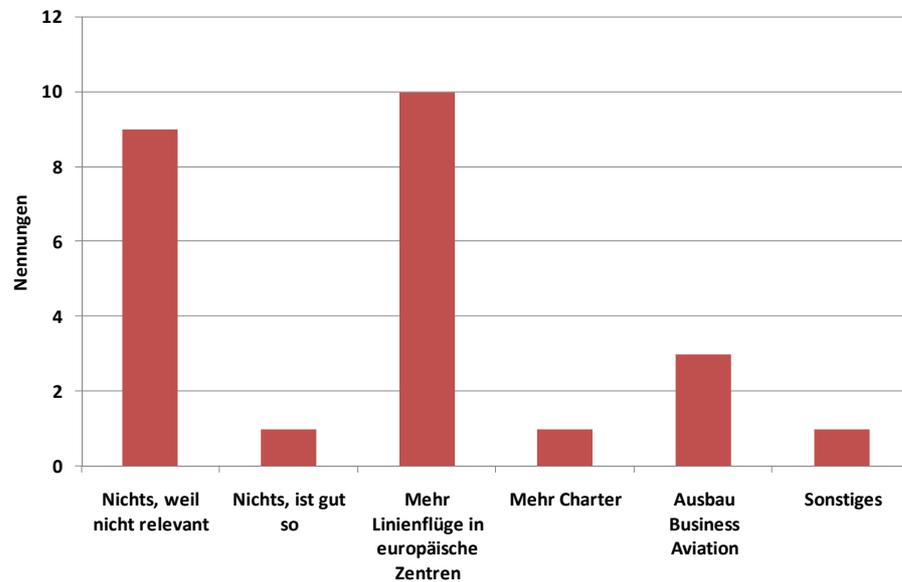
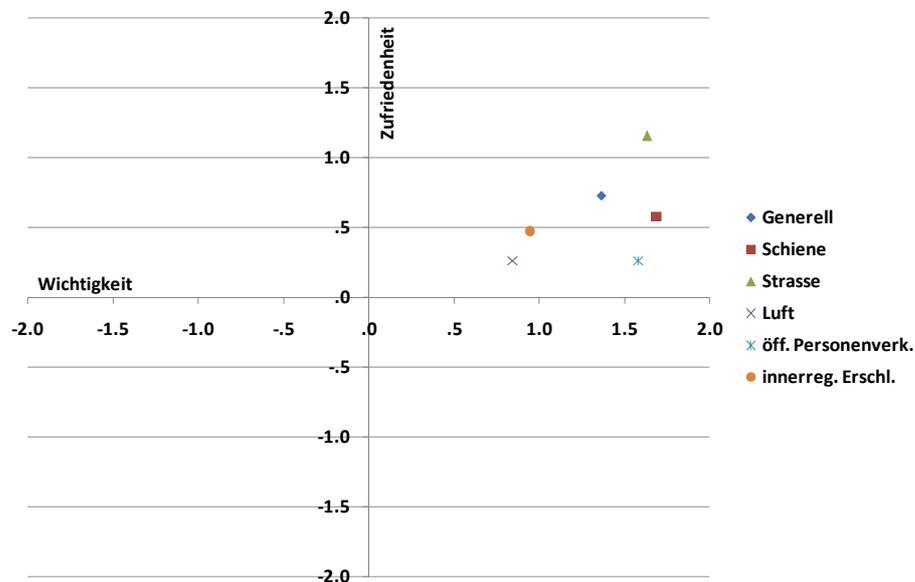


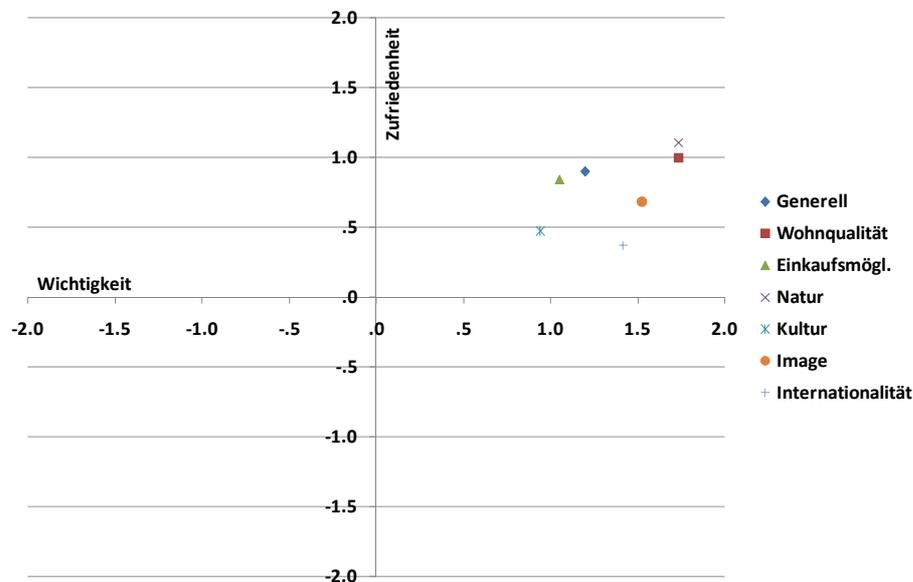
Abbildung 108: Verkehrssituation



- Die Verkehrssituation kann als wichtig angesehen werden. Grundsätzlich sind die befragten Unternehmen zufrieden mit der Situation.
- Mit dem Ausbau der Strasse sind die befragten Unternehmen am zufriedensten.

- Die Wichtigkeit und Zufriedenheit des Luftverkehrs wird im Vergleich mit den anderen Transportarten am tiefsten bewertet. Dennoch liegt sie im Bereich, in dem Wichtigkeit und Zufriedenheit positiv beurteilt werden.

Abbildung 109: Standortqualität



- Auch die Standortqualität kann generell als wichtig und gut beschrieben werden.
- Insbesondere mit der Natur und Wohnqualität sind die ansässigen Unternehmen zufrieden.
- Am schlechtesten (aber auch am unwichtigsten) schneidet die Internationalität ab.

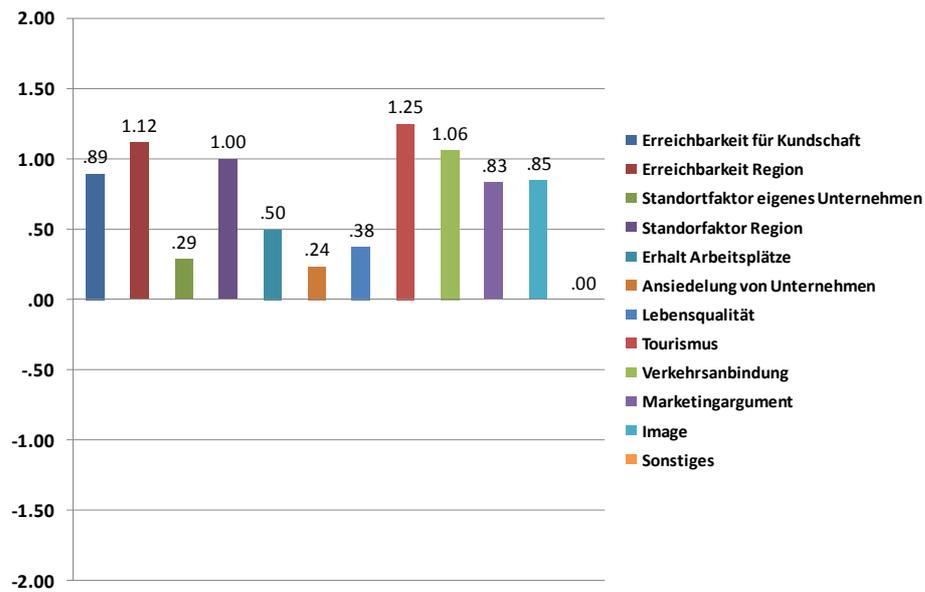
Befragung Hotellerie

22 Hotels (13 in 3*Stern-Kategorie, 7 in 4*Stern-Kategorie, 1 in 5*Stern-Kategorie, 1 Hotels haben keine Kategorisierung) konnten für die Befragung gewonnen werden.

Folgende Merkmale zeichnen die befragten Unternehmen aus:

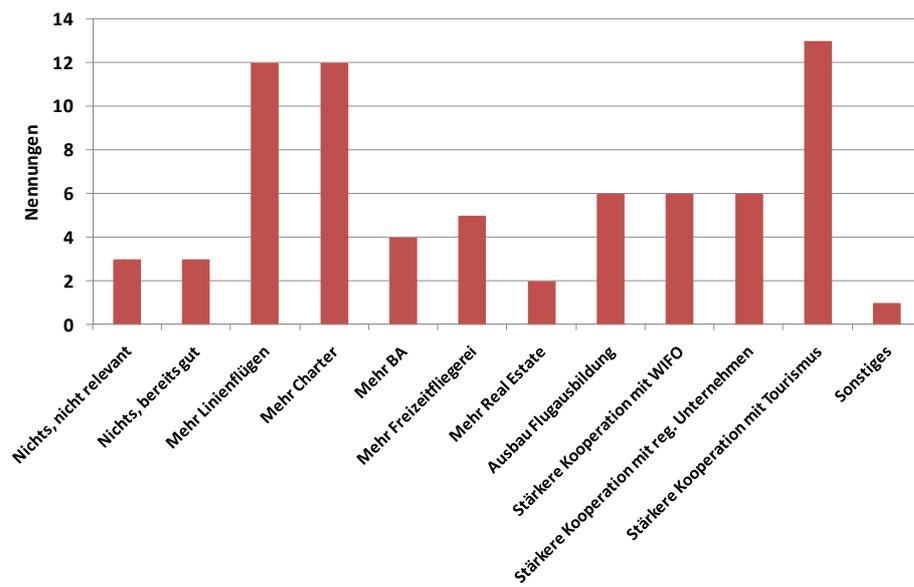
- Durchschnittlich verfügen die 22 Hotels über 97 Betten, die rund 18'120 Logiernächte generieren.
- Rund 53% der Logiernächte werden zwischen November und April erwirtschaftet.
- Rund 49% der Gäste reisen mit dem Auto an, ca. 31% nutzen die Bahn und rund 20% reisen mit dem Flugzeug an.
- Die Gäste können folgenden Segmenten zugeordnet werden: (1) Business: 10%, (2) MICE: 4%, (3) Freizeit: 81%, (4) Weitere: 5%

Abbildung 110: Wichtigkeit für Hotellerie



- Auch die folgenden Grafiken müssen mit Vorsicht betrachtet werden, da lediglich 22 Hoteliers an der Befragung teilgenommen haben. Die qualitativen Interviews geben jedoch weitere Hinweise bezüglich der Bedeutung des Flughafens.
- Grundsätzlich kann gesagt werden, dass die befragten Hotels den Flughafen als wichtig für ihre Tätigkeiten ansehen.
- Die drei höchsten Mittelwerte erzielen: Erreichbarkeit Region, Tourismus (allgemein) und Marketingargument.

Abbildung 111: Verbesserungspotenziale für den Standort



- Die Hoteliers sehen bei häufigeren Linienflügen und mehr Charter Verbesserungspotenziale sowohl für den Standort als auch für die Hotellerie selbst. Darüber hinaus werden auch intensivere Kooperationen gewünscht (insbesondere stärkere Kooperation im Tourismus)

Abbildung 112: Verbesserungspotenziale für die Hotellerie

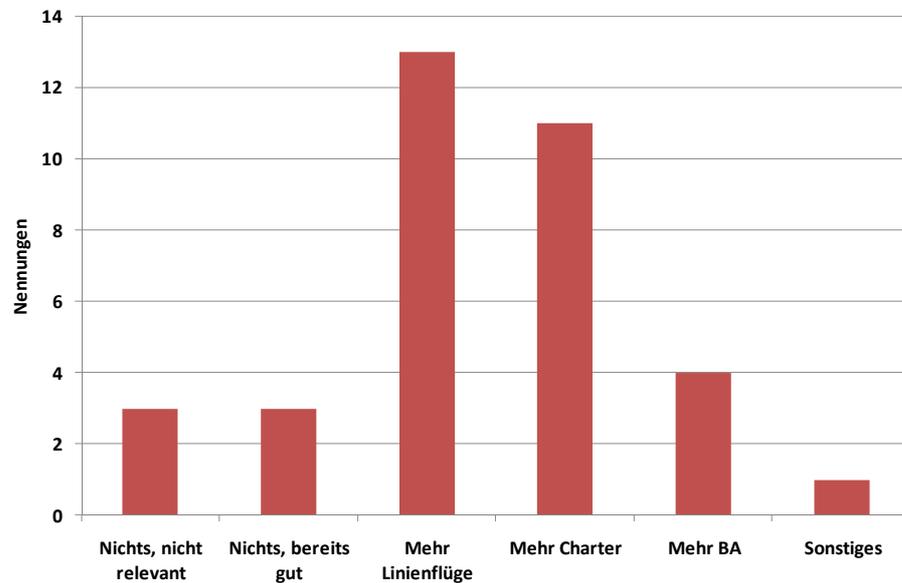
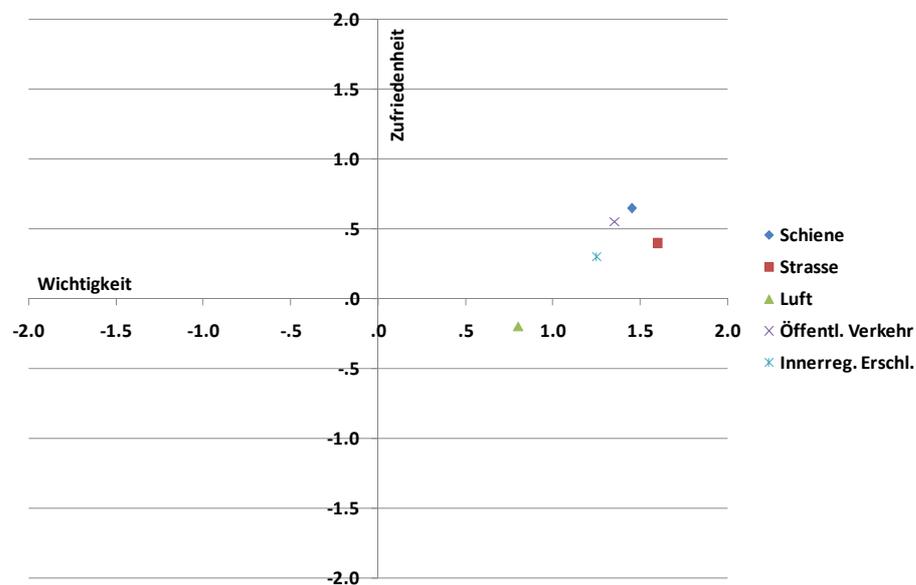


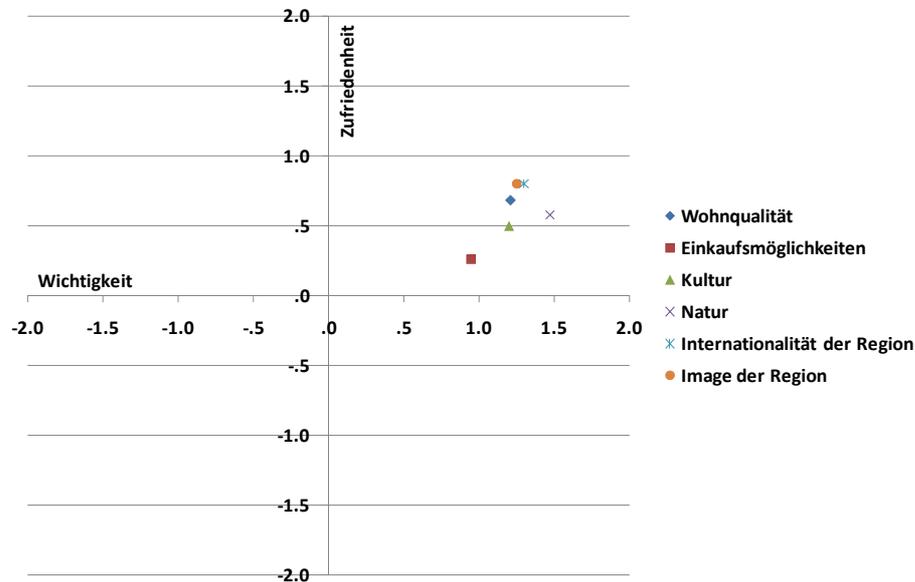
Abbildung 113: Verkehrssituation



- Abbildung 113 und Abbildung 114 zeigen die Einschätzungen zur Wichtigkeit und Zufriedenheit der Verkehrssituation und der Standortqualität).

- Der Luftverkehr wird von den Hoteliers ähnlich wichtig beurteilt wie es die Unternehmen getan haben. Jedoch liegt die Zufriedenheit im (leicht) negativen Bereich.

Abbildung 114: Standortqualität



5.8 Fazit

Zwei zentrale Forschungsfragen liegen der Datenerhebung der einzelnen Regionalanalysen zugrunde. Mittels der qualitativen und quantitativen Befragung können Schlüsse zur ersten Frage gezogen werden. Die qualitativen Interviews und insbesondere die Netzwerkanalysen des gesamtschweizerischen Systems (vgl. die genauen Erkenntnisse zur Netzwerkanalyse im Gesamtbericht) liefern Erkenntnisse zur zweiten Forschungsfrage.

1. Welche regionalwirtschaftliche Bedeutung kommt dem Flughafen Sion auf der Basis von intangiblen wirtschaftlichen Effekten zu?

- Der Flughafen Sion ist ein touristischer Flughafen für Business Aviation und die Flugrettung. Er übt insbesondere für die Top-Destinationen des Wallis eine Angebotsfunktion aus, welche sowohl durch die Unternehmen als auch die Hotellerie bestätigt wird. Die Tourismusbranche profitiert nach Ansicht der befragten Unternehmen am stärksten vom Flughafen Sion. Damit werden die Effekte des Flughafens nicht nur am Standort sondern in der ganzen Region ausgelöst.
- Betrachtet man die Bewegungen des Flughafens Sion, sind unterschiedliche Entwicklungen zwischen 2003 und 2007 erkennbar: Business Aviation hat stark an Bedeutung gewonnen (+ 183%). Die Anzahl Bewegungen hat dagegen bei der Freizeit (- 19.4%) und bei der Ausbildung (- 34.7%) abgenommen.

- Folgende Funktionen des Flugplatzes haben nach Einschätzung der befragten Unternehmen die grösste Wichtigkeit: Erreichbarkeit Region und Tourismus. Für die Hoteliers haben darüber hinaus der Flugplatz als Marketingargument eine hohe Wichtigkeit. Damit übt der Flughafen auf den gesamten Kanton Wallis und dessen touristisches Angebot Effekte aus.
- Um eine stärkere bzw. breitere Nutzung des Flughafens und eine grössere Zufriedenheit zu erreichen, wird prinzipiell ein Ausbau des Linienverkehrs gefordert. Insbesondere der Ausbau der Charterflüge, der Business Aviation, der Freizeitfliegerei und intensivere Kooperationen mit regionalen Unternehmen werden gefordert.
- Struktureffekte: Die Struktureffekte werden insbesondere im Tourismus ausgelöst.
- Imageeffekte: Der Flughafen geniesst eine hohe Bekanntheit in der Bevölkerung. Das Image ist aber nicht einheitlich positiv. Der Flughafen wird teilweise als Lärmquelle gesehen. Der Fluglärm entsteht vor allem auch durch die militärische Nutzung aufgrund der Jetbewegungen. Die Flugrettung ist prinzipiell akzeptiert und erfüllt ebenfalls eine unterstützende Funktion für den Tourismus in der Region.

2. Welche landesweite Bedeutung kommt dem Flughafen Sion im gesamtschweizerischen Luftverkehrssystem zu?

- Sion ist im schweizerischen Aviatik Netzwerk aller Akteure der Luftfahrt über verschiedene Geschäftspartner (z.B. Skyguide, etc.) integriert. Das Netzwerk ist jedoch ein loses, dezentrales Netzwerk. Es wird nicht gezielt gepflegt und geführt, sondern ist historisch entstanden. Das Potential des Netzwerks wird auf regionaler und überregionaler Ebene nicht ausgeschöpft. Aus gesamtschweizerischer Perspektive bestehen Potentiale in der Zusammenarbeit (z.B. Catering, Fuel, Theorieausbildung, etc.), welche aber regionale Nachteile bringen könnten. Durch die Netzwerkpartner, die durch Sion ins gesamte Netzwerk eingebracht werden, verdichtet sich das Netz. Es entstehen in 18 Fällen verstärkte Verbindungen im überregionalen Netz.
- Im Bereich der Struktureffekte ermöglicht der Flugplatz einen Business Aviation sowie Charterflugbetrieb, welche insbesondere eine Zubringerfunktion für das höhere Segment der Hotellerie darstellen. Ebenfalls zu den Struktureffekten gehört die Infrastruktur, welche den Ausbildungsbetrieben auf dem Flugplatz ihre Tätigkeit ermöglicht. Zudem ist Sion als Militärflugplatz auch Bestandteil der Schweizer Luftwaffe. Im Rahmen des Luftrettungsnetzwerks der Schweiz stellt der Flugplatz Sion einen Bestandteil dar.
- Unter die Kompetenzeffekte des Flugplatzes fallen die Flugausbildung (auch militärische Flugausbildung), der Freizeit- und Begegnungswert, sowie die Ermöglichung der Ansiedlung technologischer Kompetenz auf und in der Nähe des Regionalflugplatzes. Die Effekte im Bereich der Flugausbildung werden durch die ansässigen Flugschulen ausgelöst. Einen hohen Freizeit- und Begegnungswert schaffen insbesondere die ansässigen Luftsportvereine. Die technologische Kompetenz kommt in den Wartungsbetrieben, Militär, etc. zur Geltung. Der touristischen Zubrin-

gerfunktion kann möglicherweise eine Kompetenzbildung im Bereich der Hotellerie zugesprochen werden.

6. Analyse Flughafen Lugano

6.1 Regionales Profil

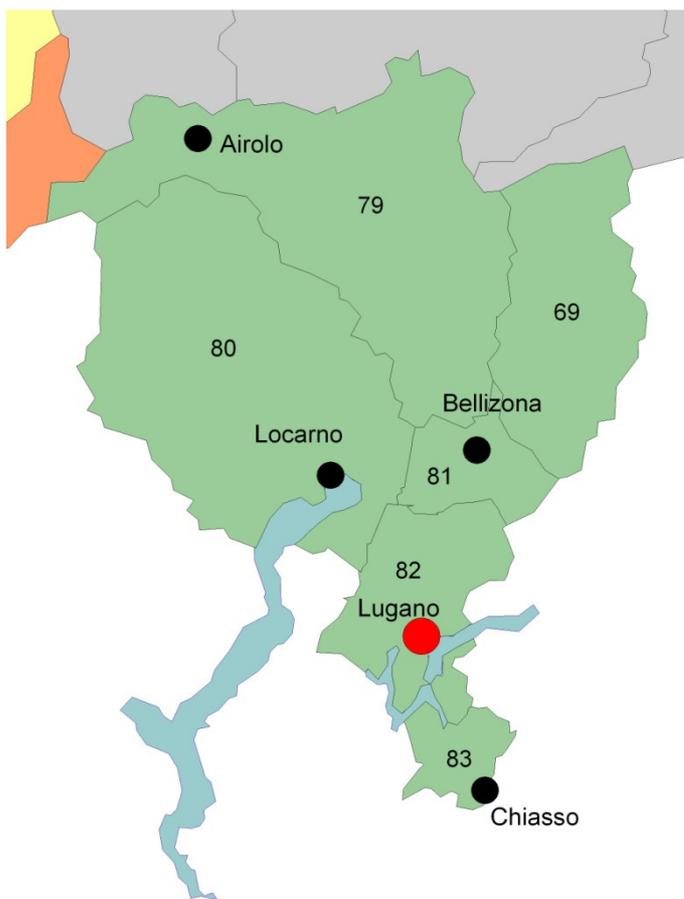
Lage des Flughafens und der Region

Der Lugano Airport liegt in der Gemeinde Agno am Rande der Tessiner Hauptstadt Lugano. Aufgrund des Alpenhauptkammes, welcher das Tessin vom Rest der Schweiz trennt, ist die Erreichbarkeit von Norden her beschränkt. Das Tessin ist durch die beiden Tunnels Gotthard (in Richtung Zentralschweiz) und San Bernardino (in Richtung Graubünden) sowie durch die Pässe Furka und Nufenen (beide in Richtung Wallis), Susten (in Richtung Bern), Lukmanier (in Richtung Graubünden), Gotthard und San Bernardino erschlossen. Im Winter sind die Passstrassen jedoch meistens geschlossen. Die Hauptverkehrsachse geht über den Gotthardtunnel, sowohl auf der Schiene als auch auf der Strasse. Von Zürich aus benötigt sowohl mit der Bahn wie mit dem Auto mindestens 2 ½ Stunden für die rund 215 km. Innerhalb des Tessins sind die Städte Locarno und Bellinzona die am nächst gelegenen (46 km bzw. 31 km).

Von Süden erreicht man den Flughafen Lugano über die Verlängerung der Hauptachse Mailand-Chiasso. Mailand ist lediglich 75 km weit entfernt, dies entspricht ca. 1 Stunde Fahrzeit. Die 195 km nach Turin legt man in gut 2 Stunden zurück mit dem Auto.

Wie auch schon bei den Flughäfen Sion und Samedan beschränkt auch beim Flughafen Lugano die Topographie des Einzugsgebietes. Aus Süden ist der Flughafen Lugano zwar besser erreicht, doch konzentriert sich Norditalien auf den Flughafen Mailand Malpensa, so dass die italienische Seite des Einzugsgebietes hier nicht berücksichtigt wird. Beschränkt man sich auf das Schweizerische Einzugsgebiet, so erstreckt es sich auf die MS-Regionen Mesolcina (69), Tre Valli (79), Locarno (80), Bellinzona (81), Lugano (82) und Mendrisio (83).

Abbildung 115: Einzugsgebiet des Flughafens Lugano



Bevölkerung

Im Einzugsgebiet des Flughafens Lugano leben lediglich 335'000 Menschen, jedoch sehr unterschiedlich verteilt. Das gesamte Gebiet befindet sich auf dem Boden des Kantons Tessin. Während die Region Mesolcina lediglich 2% der Bevölkerung beherbergt, leben in Lugano mit knapp 135'000 rund 40% aller Menschen. Innerhalb des Einzugsgebiets ist Lugano das mit Abstand wichtigste Zentrum, hier leben ca. 16% der Bevölkerung des Kantons Tessin.

Tabelle 33: Bevölkerung im Einzugsgebiet des Flughafens Lugano

	Bevölkerung	Anteil in %
Mesolcina	7'691	2.3%
Tre Valli	28'728	8.6%
Locarno	66'096	19.7%
Bellinzona	45'570	13.6%
Lugano	134'388	40.1%
Mendrisio	52'850	15.8%
Total	335'323	100.0%

Gemäss einem mittleren Szenario des BfS nimmt die Bevölkerung im Kanton Tessin bis zum Jahr 2030 um weitere rund 30'000 Menschen zu. Ein Grossteil des Bevölkerungswachstums bis heute wurde durch Wanderungseffekte erzielt. Insbesondere ältere Menschen zieht es oft ins Tessin, warum auch der Anteil der über 65-jährigen mit 19% über dem Schweizer Durchschnitt liegt.

Arbeitsmarkt & Wirtschaftsstruktur

Auch bei den Arbeitsmarkt- und Wirtschaftsstrukturwerten zeigt sich die Zentrumsfunktion von Lugano. Die MS-Region Lugano stellt 44% aller 170'000 Beschäftigten und 42% aller 21'000 Arbeitsstätten innerhalb des Einzugsgebietes. Im Durchschnitt des Einzugsgebietes arbeiten über 70% der Beschäftigten im tertiären Sektor und gut ein Viertel im sekundären Sektor. Die höchsten Anteil der Beschäftigten im tertiären Sektor weisen die städtischen MS-Regionen Bellinzona und Lugano aus. Der primäre Sektor ist mit durchschnittlich 2.5% weniger bedeutend, obwohl er in den Berggebiets-Regionen Mesolcina und Tre Valli zum Teil mehr als 10% aller Beschäftigten stellt.

Table 34: Beschäftigte nach Sektoren (Einzugsgebiet Flughafen Lugano)

	primärer Sektor	sekundärer Sektor	tertiärer Sektor
Mesolcina	14%	37%	50%
Tre Valli	10%	38%	52%
Locarno	3%	28%	69%
Bellinzona	2%	19%	79%
Lugano	1%	22%	77%
Mendrisio	2%	40%	58%
Durchschnitt	3%	27%	71%

Das pro Kopf Einkommen des Kantons Tessin liegt mit gut 41'000 CHF unter dem Schweizer Durchschnitt. Die Verteilung ist vermutlich innerhalb der Region sehr unterschiedlich. Wachstumsbranche war in den letzten Jahren vor allem der Finanzplatz in Lugano. Daneben ist eine hohe Wachstumsrate im Bereich Bauwirtschaft zu verzeichnen. Diese ist jedoch zu einem grossen Teil auf die NEAT Baustellen (Gotthardbasistunnel Südportal und Ceneri Basistunnel) zurückzuführen und daher als Sondereffekt zu bewerten. Die stärksten Branchen sind der öffentlich Sektor, der Handel und die Finanzbranche. Alle liegen jedoch nicht über dem Schweizer Durchschnitt. Überdurchschnittlich im Schweiz weiten Vergleich ist vor allem das Gastgewerbe und der Immobiliensektor vertreten.

Tourismus

Für den Kanton Tessin spielt der Tourismus eine wichtige Rolle. Mit 49.5% der knapp 2.5 Millionen Logiernächte im Einzugsgebiet für das Jahr 2007 ist Locarno mit Abstand die führende Tourismusdestination. In Locarno befinden sich auch 43% der 22'000 Hotelbetten und 44% aller 554 Hotelbetriebe. Lugano hat mit knapp 990'000 Logiernächten einen Anteil von 40%. Die restlichen Regionen spielen für den Tourismus eine verschwindend kleine Rolle. Interessant ist, dass in Locarno 2/3 aller Gäste aus der Schweiz kommen, während in Lugano 56% aus dem Ausland kommen.

Tabelle 35: Touristische Kennzahlen für das Einzugsgebiet des Flughafens Lugano

	Anzahl Hotelbetriebe	Anzahl Hotelbetten	Anzahl Logiernächte	Anteil ausländischer Gäste
Mesolcina	12	293	11'530	35%
Tre Valli	65	1'630	76'479	57%
Locarno	247	9'492	1'235'913	34%
Bellinzona	33	989	50'172	44%
Lugano	156	7'788	987'707	57%
Mendrisio	41	1'728	134'959	54%
Summe	554	21'920	2'496'760	

Tabelle 36: Hotels nach Klassifizierungen in Lugano und Locarno

	***** - Sterne	**** - Sterne	*** - Sterne	Summe
Lugano	5	17	21	43
Locarno	5	17	49	71
Summe	8	34	70	114

6.2 Flughafenprofil

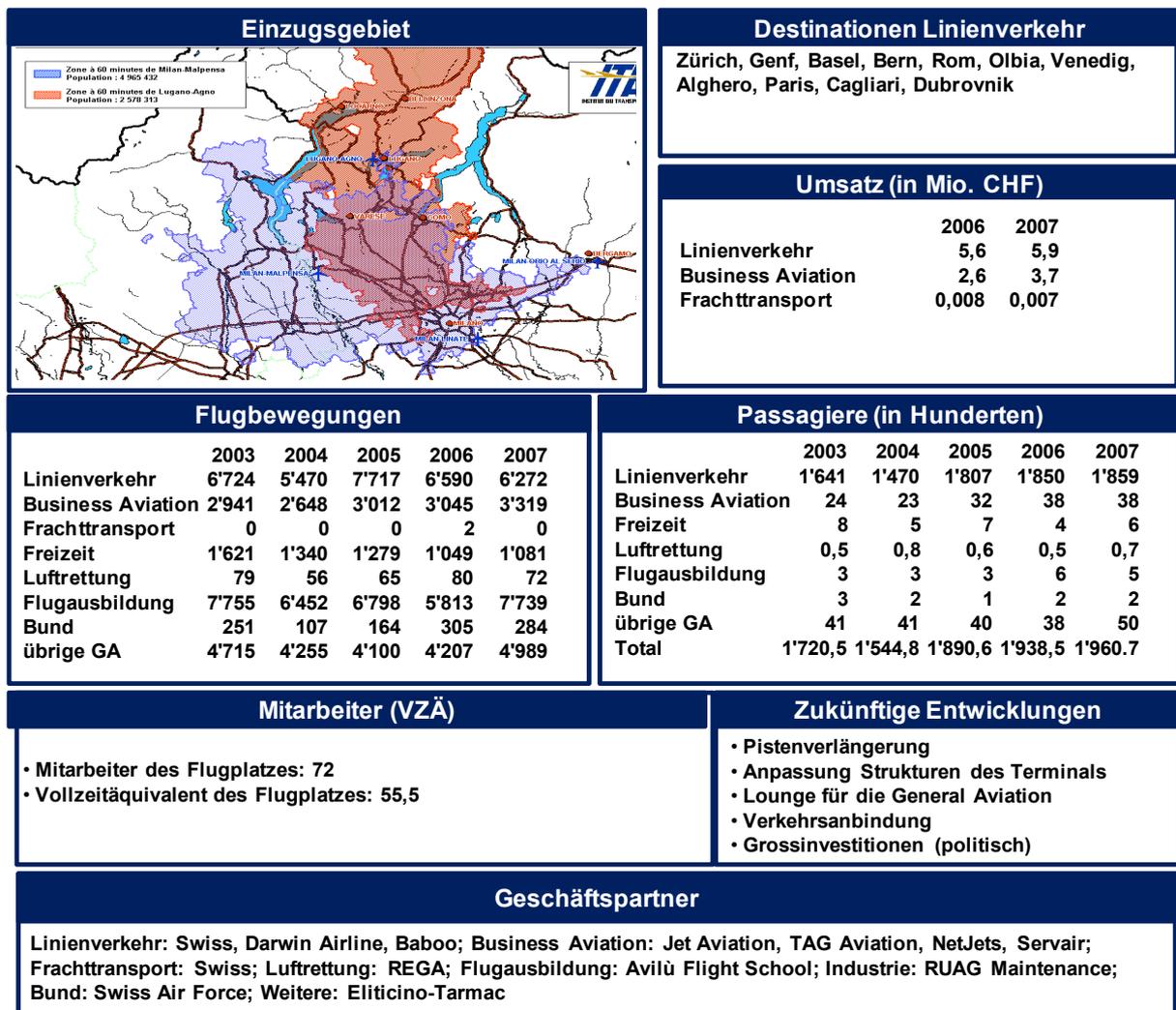
Abbildung 116 fasst das ökonomische Umfeld und Kennzahlen des Flughafens Lugano zusammen. Insbesondere folgende Aspekte sind auffällig:

- Der Flughafen Lugano ist ein Zubringerflughafen zum internationalen Luftverkehr und eine infrastrukturelle Basis für die Business Aviation der Region.
- Die Anzahl transportierter Passagiere hat sich zwischen 2003 und 2007 positiv entwickelt (lediglich im Jahr 2004 kam es zu einem Rückgang der Passagierzahl).
- Die verschiedenen Bereiche des Flugverkehrs haben sich im Zeitraum von 2003 und 2007 unterschiedlich entwickelt: Die Bewegungen im Linienverkehr (- 6.7%) und der Freizeit (- 33.3%) sind

rückläufig. Der Bereich Flugausbildung konnte das Niveau halten. Business Aviation (+ 12.9%) und die General Aviation (+ 5.8%) konnten dagegen an Bedeutung gewinnen.

- Am Flughafen Lugano sind 72 Personen angestellt. Das entspricht einem Vollzeitäquivalent von 55.5.

Abbildung 116: Profil des Flughafens Lugano



6.4 Methodisches Vorgehen

Nachdem die Ausgangslage - basierend auf bestehenden Dokumente - analysiert wurde (vgl. die Abschnitte 6.1, 6.2 und 6.3), sollten empirische Erkenntnisse gewonnen werden. Mittels qualitativer und quantitativer Befragungen wurden zusätzliche Einschätzungen über die Bedeutung und die Effekte des Regionalflughafens Lugano ermittelt. Folgender Forschungsablauf wurde verwendet:

1. Workshop mit den Regionalflugplatzdirektoren und Vertretern des Bundesamtes für Zivilluftfahrt über die Funktionen der Regionalflugplätze
2. Qualitative Tiefeninterviews mit den Regionalflugplatzdirektoren
3. Qualitative Tiefeninterviews mit am Flugplatz angesiedelten Unternehmen
4. Workshop mit den Regionalflugplatzdirektoren und Vertretern des Bundesamtes für Zivilluftfahrt inkl. Diskussion der Forschungsergebnisse
5. Qualitative Interviews mit zentralen Unternehmen der Schweizer Luftfahrtindustrie (Akteure im Aviatiksystem Schweiz)
6. Quantitative Befragung der Unternehmen und einzelner Hotels im Einzugsgebiet

6.5 Fragestellungen

Zwei zentrale Forschungsfragen liegen der Datenerhebung der einzelnen Regionalanalysen zugrunde. Mittels der qualitativen und quantitativen Befragung können Schlüsse zur ersten Frage gezogen werden. Die qualitativen Interviews und insbesondere die Netzwerkanalysen des gesamtschweizerischen Systems (vgl. die genauen Erkenntnisse zur Netzwerkanalyse im Gesamtbericht) liefern Erkenntnisse zur zweiten Forschungsfrage.

- *Welche regionalwirtschaftliche Bedeutung kommt dem Flughafen Samedan auf der Basis von intangiblen wirtschaftlichen Effekten zu?*
- *Welche landesweite Bedeutung kommt dem Flughafen Samedan im gesamtschweizerischen Luftverkehrssystem zu?*

6.6 Resultate der qualitativen Erhebung

Die qualitativen Aussagen aus den Interviews mit dem Flughafendirektor sowie den befragten Unternehmen werden in den folgenden Tabellen zusammengefasst. Tabelle 37 fokussiert sich auf die Stärken und Schwächen des Flughafens.

Tabelle 37: Derzeitige Stärken und Schwächen des Flughafens Lugano

Stärken & Schwächen	Direktor des Flughafens	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schnelligkeit, Effizienz, Flexibilität, Erreichbarkeit • Investitionsplan durch die Regierung • Neue Destinationen im Angebot <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Teures Image
	Befragte Unternehmen	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zeiteffizienz, kurzer Check-in, Flexibilität • Persönlichkeit, Freundlichkeit • Naheliegender Parkplatz mit tiefen Kosten • Zentrale Lage <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geografische Lage → Anflugverfahren, andere Techniken • Infrastruktur → Approach System

Sowohl der Flughafendirektor als auch die befragten Unternehmen betonen die Schnelligkeit, Zeiteffizienz, Flexibilität und Erreichbarkeit (zentrale Lage) als wichtige Faktoren des Flughafens. Mit insbesondere zwei Schwächen hat der Flughafen zu kämpfen: (1) die geografische Lage und das damit verbundene Anflugverfahren sowie (2) die relativ alte Infrastruktur.

Tabelle 38 fasst die Aussagen zu den Funktionen des Flughafens und dessen Effekte auf die Region zusammen. Tabelle 39 spiegelt das Entwicklungspotenzial wider.

Tabelle 38: Funktionen und Effekte des Flughafens Lugano auf die Region

Funktionen und Effekte auf die Region (heute)	Direktor des Flughafens	<p>Flughafenfunktionen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linienverkehr und Business Aviation <p>Standorteffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leistet einen Beitrag für Lugano und Tessin als Wohn- und Unternehmensstandort (Banken, Pharma, Industrie, Tourismus) • Plattform für Promotion • Flughafen für Incoming Tourismus <p>Imageeffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mittels des Flughafens lässt sich das Image und die Wahrnehmung des Tessins touristisch vermarkten (z.B. konnten durch den Flughafen Schweden und Deutschland ins Tessin geholt werden → touristische Promotion war dadurch möglich)
	Befragte Unternehmen	<p>Standorteffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beitrag zur Standortqualität • Insbesondere indirekte Effekte (Vorleistungen) • Anbindung an Zürich (wichtig für Einwohner und Unternehmen) <p>Imageeffekte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aufgrund der Bedeutung für die Wirtschaft (Wertschöpfung und Arbeitsplätze) hohe Akzeptanz • Förderung der Akzeptanz durch Events • Erhöhung der Bekanntheit und Verbesserung des Images des Tessin als touristische Destination

Die Bedeutung des Flughafens auf die Region wird höher eingeschätzt als die Bedeutung für die einzelnen Unternehmen. Der Standort Lugano profitiert im Vergleich dazu weniger stark. Die Geschäftsleitung des Flughafens beurteilt die Standorteffekte insbesondere im Tourismus und im Bankensektor positiv.

Der Beitrag des Flughafens zum Image der Region wird durch die Unternehmen und die Geschäftsleitung des Flughafens positiv eingeschätzt. Durch den Flughafen ist es weiter möglich, die Bekanntheit des Tessin zu erhöhen und das Image zu verbessern.

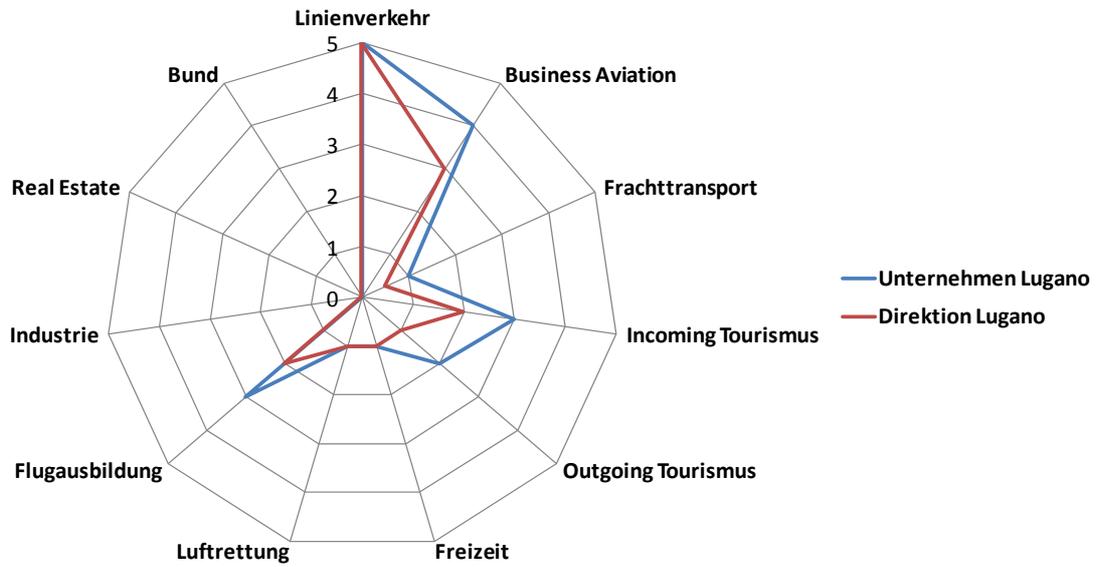
Tabelle 39: Entwicklungspotenzial

Entwicklungspotenzial	Direktor des Flughafens	<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weltausstellung in Mailand • Zeitverschwendung an Grossflughäfen • Neue Technologien → bessere Emissionswerte <p>Gefahren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nationale und internationale Regulierungen • Lärm- und Gasemissionen • NEAT → bessere Anbindung mit anderen Verkehrsträgern <p>Zukünftige Funktion</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linienverkehr & Business Aviation soll an Bedeutung gewinnen • Kontinentaler Flughafen als Verbindung zu europäischen Zentren • Regionalflughafen mit Point to Point • Entwicklung nicht eindeutig in Bezug auf Linienverkehr: Linienverkehr bedeutet konstante Einnahmen jedoch auch kapitalintensive Infrastruktur sowie hohe Personalkosten (Sicherheit, Rampen etc.) • Nischenanbieter
	Befragte Unternehmen	<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhte Bedeutung von Private Jets • Wirtschaftliche Entwicklung (kann als Gefahr wahrgenommen werden) <p>Gefahren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nationale und internationale Regulierungen • Entscheidungsgeschwindigkeit der Aviatikbranche • Umweltprobleme <p>Zukünftige Funktion</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zunehmende Bedeutung von Charter und Business Aviation • Sonst ähnliche Funktionen wie bis anhin

Gemäss den Aussagen des Flughafendirektors und der befragten Unternehmen werden auch zukünftig Linien- und Charterverkehr sowie Business Aviation die bedeutendsten Funktionen des Flughafens Lugano sein. Der Flughafen soll dabei keine Konkurrenz zu Malpensa sein, sondern sich auf Nischen fokussieren.

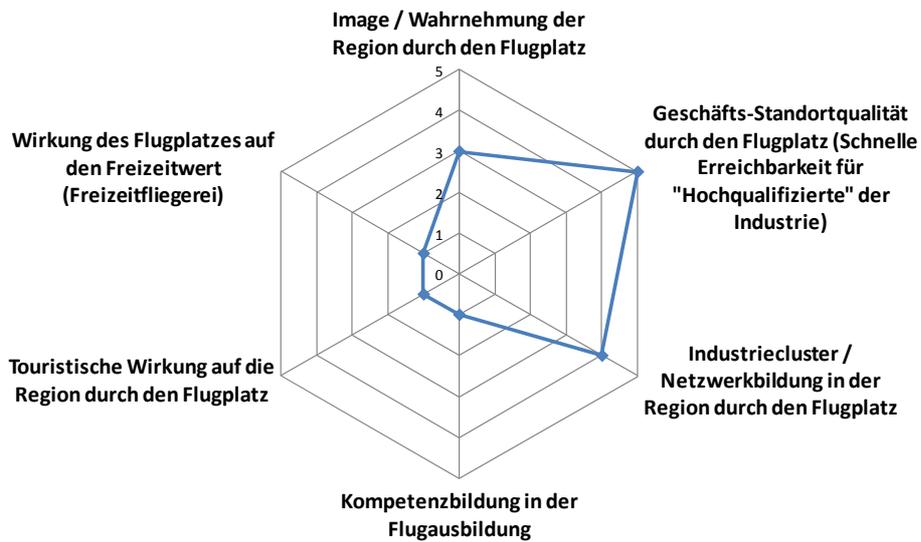
Aufgrund der Experteninterviews mit verschiedenen Anspruchsgruppen der Region wurde eine "fremde" Einschätzung der Flughafenfunktionen vorgenommen. Diese externe Einschätzung wurde in der folgenden Abbildung der Einschätzung des Flughafendirektors gegenübergestellt. Es fällt auf, dass der Flughafendirektor und die befragten Unternehmen die Funktionen des Flughafens gleichartig einschätzen (die Unterschiede sind nie grösser als ein Skalenpunkt).

Abbildung 117: Funktionenvergleich



Basierend auf den Interviews wurden zudem die Effekte des Flughafens auf die Region miteinander verglichen (vgl. Abbildung 118). Der Flughafen Lugano erhöht demnach insbesondere die Geschäfts-Standortqualität und stärkt die Industriecluster/ Netzwerkbildung in der Region.

Abbildung 118: Einschätzung eines Regionalprofils



6.7 Resultate der quantitativen Erhebung

Befragung Unternehmen

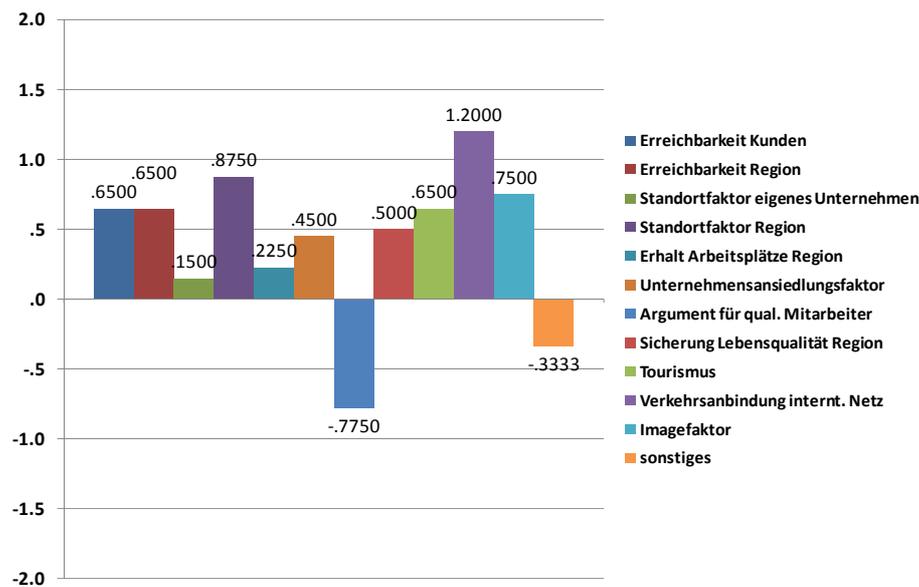
41 Unternehmen konnten für die Befragung gewonnen werden. Sie stammen aus folgenden Branchen:

- Verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Waren, Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden, sonstige Industrie: 8
- Baugewerbe/Bau: 2
- Handel, Verkehr und Lagerei: 11
- Information und Kommunikation: 4
- Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen: 2
- Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen sowie von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen: 1
- Sonstige Dienstleistungen: 1
- Sonstiges: 9

Folgende Merkmale zeichnen die befragten Unternehmen aus:

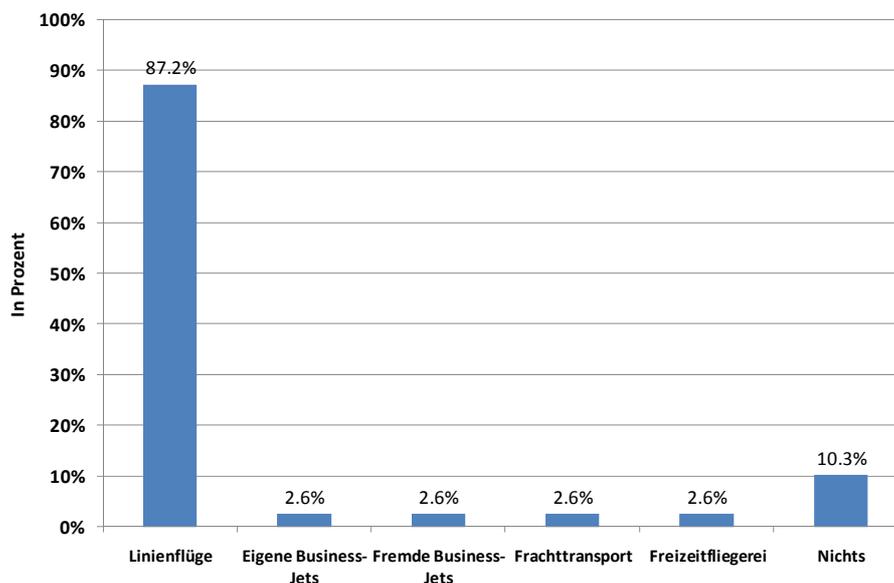
- 45% verfügen über Filialen bzw. Niederlassungen im Ausland.
- 57.5% planen in den nächsten zwei Jahren keine Expansion. Dagegen planen dies 17.5% am bestehenden Ort, 7.5% im deutschsprachigen Gebiet und 17.5% an einem anderen Standort im Ausland.
- Bei 59% der befragten Unternehmen liegt der Hauptmarkt in den Region D/A/CH. 25.6% haben ihren Hauptmarkt im europäischen Ausland und 15.4% im aussereuropäischen Ausland.
- Im Durchschnitt verfügen die Gesamtunternehmen über ca. 12'600 Mitarbeiter (VZÄ), davon arbeiten durchschnittlich ca. 358 in der Region Lugano.

Abbildung 119: Wichtigkeit des Flugplatzes für die Unternehmen



- Folgende Funktionen des Flugplatzes haben nach Einschätzung der befragten Unternehmen die grösste Wichtigkeit: Standortfaktor Region, Verkehrsanbindung internationales Netz und Imagefaktor.
- Folgende Funktion des Flugplatzes wird als unwichtig eingestuft: Argument für qualifizierte Mitarbeiter.
- Die Mittelwerte für den Flughafen Lugano liegen nicht immer im Bereich des Schweizer Durchschnitts. Verschiedene Faktoren werden im Vergleich als wichtig erachtet: Erreichbarkeit der Kunden, Standortfaktor eigenes Unternehmen und Sicherung des Lebensqualität der Region.

Abbildung 120: Nutzung des Angebots



- 87.2% der befragten Unternehmen benutzen den Flugplatz für Linienflüge.
- 10.3% benutzen den Flughafen überhaupt nicht.
- Eine Nennung erhielt jeweils die Freizeitfliegerei, eigene und fremde Business-Jets sowie Frachttransport.
- Abbildung 121 bis Abbildung 123 zeigen die Nutzungshäufigkeit der Mitarbeiter, Geschäftspartner oder externer Mitarbeiter.

Abbildung 121: Nutzungshäufigkeit durch Mitarbeiter (Nennungen)

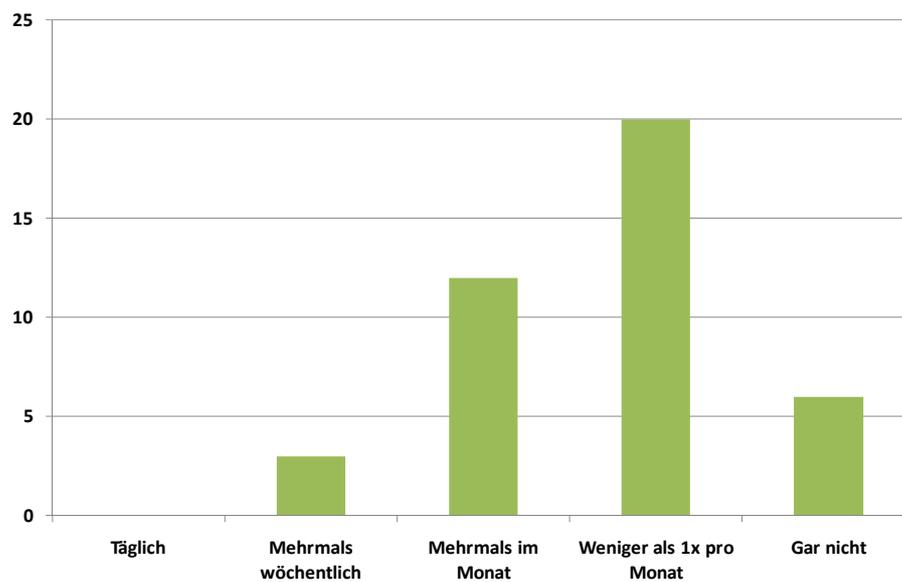


Abbildung 122: Nutzungshäufigkeit durch Partner und Mitarbeiter aus anderen Standorten (Nennungen)

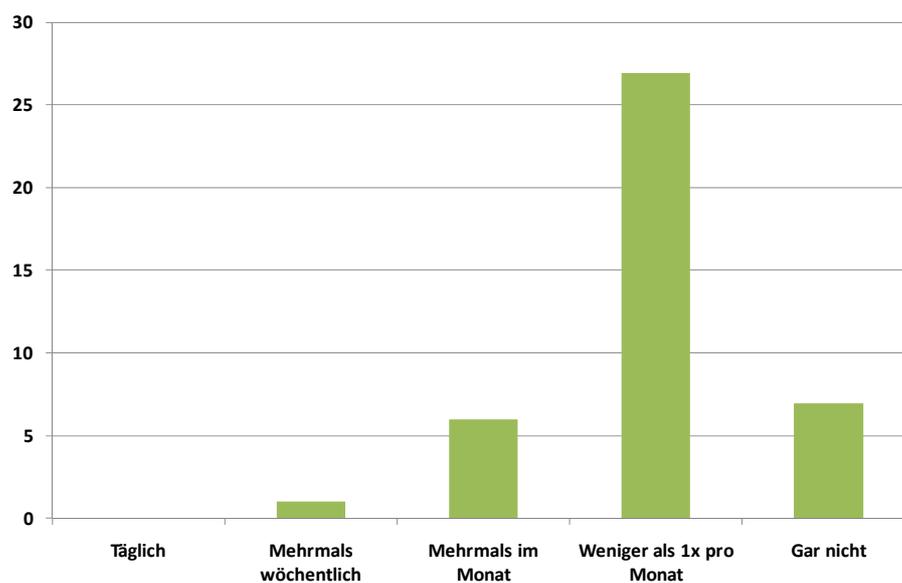


Abbildung 123: Nutzungshäufigkeit anderer Flughäfen durch Mitarbeiter (Nennungen)

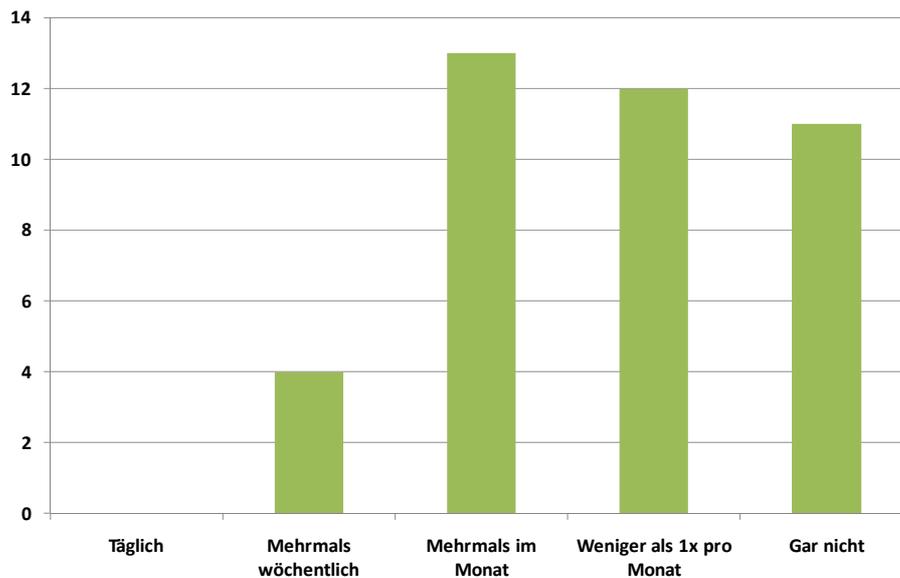
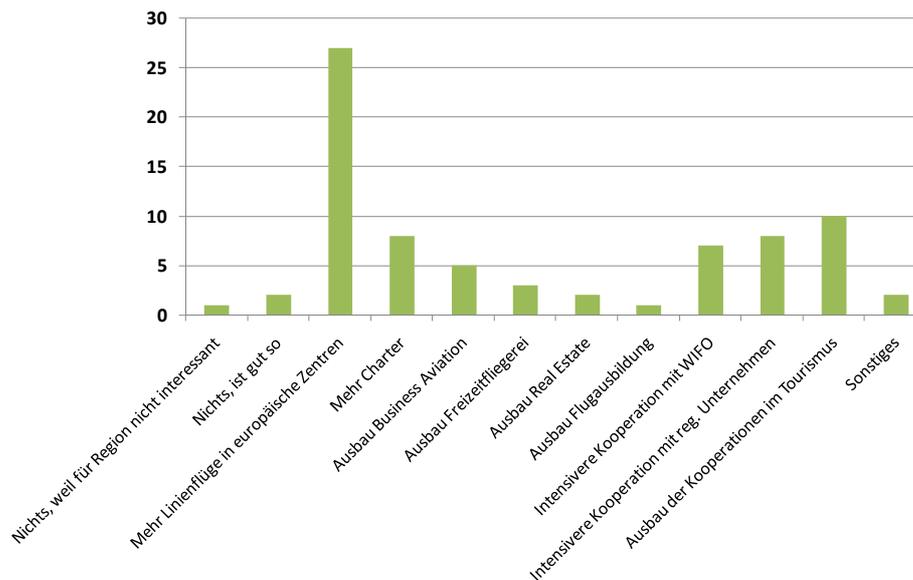


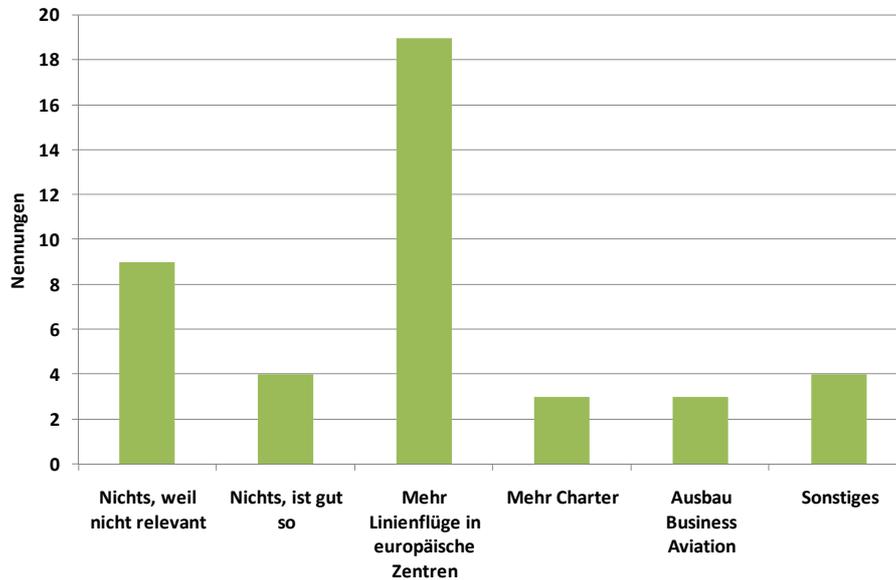
Abbildung 124: Verbesserungspotenziale für den Standort



- 27 der 41 befragten Unternehmen fordern mehr Linienflüge in europäische Zentren und sehen darin ein Verbesserungspotenzial für den Standort. Auch als Verbesserungspotenzial für die Unternehmen wird dieser Punkt genannt (vgl. Abbildung 125).
- 13 Personen sehen kein Verbesserungspotenzial des Flugplatzes für die Unternehmen. Dieser Aspekt ist in Bezug auf die Region (vgl. Abbildung 124) weniger bedeutend.
- Business Aviation und Charter werden sowohl für die Unternehmen als auch für die Region im geringen Ausmass als Verbesserungspotenzial gesehen.

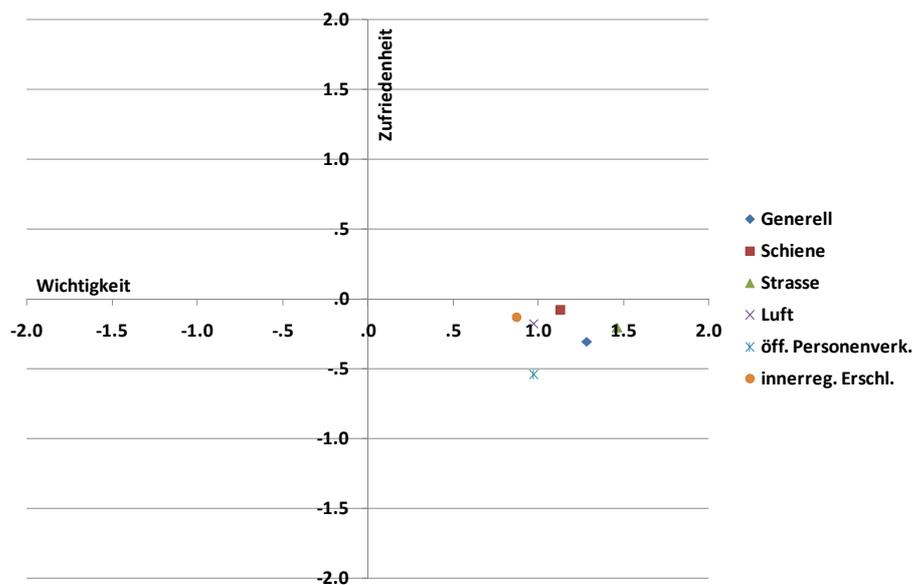
- Ein weiterer Teil der befragten Unternehmen (zwischen 7 und 10) wünschen sich intensivere Kooperationen (mit WIFO, reg. Unternehmen und im Tourismus).

Abbildung 125: Verbesserungspotenziale für die Unternehmen



- Als einziger untersuchter Regionalflughafen verzeichnet Lugano eine tendenzielle Unzufriedenheit bei der Verkehrssituation. Die Verkehrssituation muss aber als wichtig angesehen werden.
- Mit dem öffentlichen Personenverkehr ist man tendenziell am unzufriedensten.

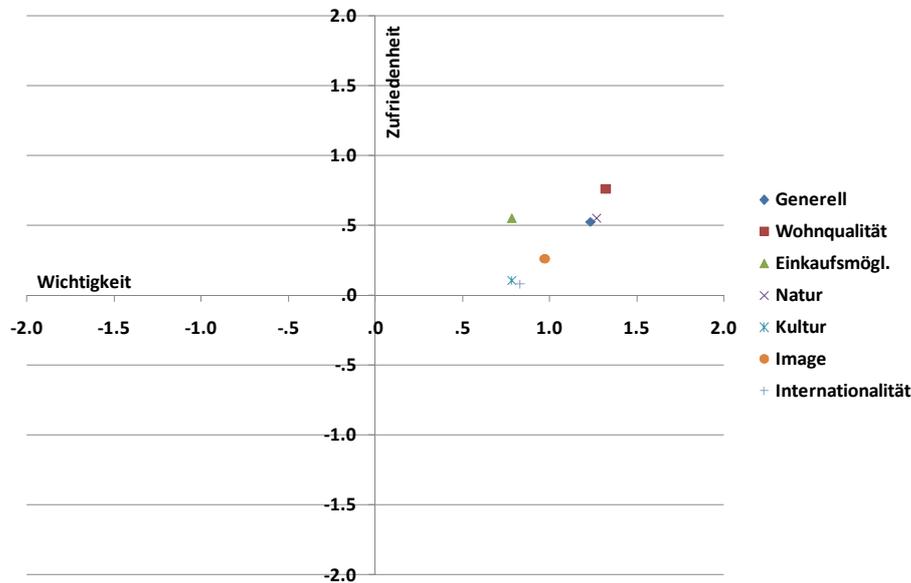
Abbildung 126: Verkehrssituation



- Der Luftverkehr wird dabei ähnlich wie die anderen Transportelemente beurteilt.
- Die Standortqualität kann generell als wichtig und gut beschrieben werden.

- Insbesondere mit der Wohnqualität sind die ansässigen Unternehmen zufrieden.
- Am schlechtesten (aber auch am unwichtigsten) schneidet die Internationalität und das Kulturangebot ab.

Abbildung 127: Standortqualität



6.8 Fazit

Zwei zentrale Forschungsfragen liegen der Datenerhebung der einzelnen Regionalanalysen zugrunde. Mittels der qualitativen und quantitativen Befragung können Schlüsse zur ersten Frage gezogen werden. Die qualitativen Interviews und insbesondere die Netzwerkanalysen des gesamtschweizerischen Systems (vgl. die genauen Erkenntnisse zur Netzwerkanalyse im Gesamtbericht) liefern Erkenntnisse zur zweiten Forschungsfrage.

1. Welche regionalwirtschaftliche Bedeutung kommt dem Flughafen Lugano auf der Basis von intangiblen wirtschaftlichen Effekten zu?

- Der Flughafen Lugano ist ein Zubringerflughafen zum internationalen Luftverkehr und für die Business Aviation der Region.
- Die Anzahl transportierter Passagiere hat sich zwischen 2003 und 2007 positiv entwickelt (lediglich im Jahr 2004 kam es zu einem Rückgang der Passagierzahl). Die verschiedenen Bereiche des Flugverkehrs haben sich im Zeitraum von 2003 und 2007 unterschiedlich entwickelt: Die Bewegungen im Linienverkehr (- 6.7%) und der Freizeit (- 33.3%) sind rückläufig. Der Bereich Flugausbildung konnte das Niveau halten. Business Aviation (+ 12.9%) und die General Aviation (+ 5.8%) konnten dagegen an Bedeutung gewinnen.

- 87.2% der befragten Unternehmen benutzen den Flugplatz für Linienflüge. 10.3% benutzen den Flughafen überhaupt nicht. Diese Zahlen spiegeln den hohen Nutzen des Flughafens durch den Linienverkehr und die damit zusammenhängende Anbindung an das internationale Netz wider. Im Vergleich mit den anderen Regionalflughäfen wird der Flugplatz Lugano häufiger benutzt (durch die Mitarbeiter der befragten Unternehmen). Insbesondere Regionalflughäfen mit einem Angebot an Linienflügen werden häufig benutzt (vgl. dazu auch das Kapitel der aggregierten Ergebnisse).
- Die Wichtigkeit des Luftverkehrs wird ähnlich hoch eingeschätzt wie die restlichen Verkehrsträger. Die Zufriedenheit damit liegt aber leicht im negativen Bereich (ebenfalls im Bereich der Einschätzungen der anderen Verkehrsträger). Verbesserungen der Infrastruktur könnten zu einer Erhöhung der Zufriedenheit führen. Die Mehrheit der befragten Unternehmen fordern mehr Linienflüge in europäische Zentren und sehen darin ein Verbesserungspotenzial für den Standort Tessin und ihr eigenes Unternehmen. Ein weiteres Verbesserungspotenzial wird in intensiveren Kooperationen (mit WIFO, reg. Unternehmen und im Tourismus) sowie dem Ausbau der Business Aviation und der Charter gesehen.
- Folgende Funktionen des Flugplatzes haben nach Einschätzung der befragten Unternehmen die grösste Wichtigkeit: Standortfaktor Region, Verkehrsanbindung internationales Netz und Imagefaktor. Damit bestätigt sich die hohe Bedeutung der Anbindung an den Hub Zürich, welche ebenfalls als Standortfaktor für die Region beurteilt wird. Im Vergleich zu den anderen Regionalflughäfen ist die Erreichbarkeit der Kunden, der Standortfaktor für das eigene Unternehmen und die Sicherung der Lebensqualität der Region überdurchschnittlich positiv beurteilt worden.
- Standorteffekte: Durch den Flughafen ist ein Standortqualitätsfaktor. Sowohl die Unternehmen am Flughafen als auch die Geschäftsleitung des Flughafens beurteilen, dass Standorteffekte vor allem im Tourismus und im Bankensektor ausgelöst werden. Beide Branchen haben eine hohe Bedeutung für die Tessiner Wirtschaft.
- Imageeffekt: Die Imageeffekte des Flugplatzes in der Bevölkerung werden durch die Unternehmen und Hotellerie als auch den Flughafendirektor positiv beurteilt. Der Flughafen beeinflusst die touristische Vermarktung und das Image des Tessins .

2. Welche landesweite Bedeutung kommt dem Flughafen Lugano im gesamtschweizerischen Luftverkehrssystem zu?

- Lugano ist im schweizerischen Aviatik Netzwerk aller Akteure der Luftfahrt über verschiedene Geschäftspartner (z.B. Skyguide, etc.) integriert. Das Netzwerk ist jedoch ein loses, dezentrales Netzwerk. Es wird nicht gezielt gepflegt und geführt, sondern ist historisch entstanden. Das Potential des Netzwerks wird auf regionaler und überregionaler Ebene nicht ausgeschöpft. Aus gesamtschweizerischer Perspektive bestehen Potentiale in der Zusammenarbeit (z.B. Catering, Fuel, Theorieausbildung, etc.), welche aber regionale Nachteile bringen könnten. Durch die Netzwerk-

partner, die durch Altenrhein ins gesamte Netzwerk eingebracht werden, verdichtet sich das Netz. Es entstehen in 18 Fällen verstärkte Verbindungen im überregionalen Netz.

- Lugano bietet nationale Linienverbindungen nach Zürich und Genf an und stellt damit die internationale Anbindung des Tessins über einen Schweizer Hub sicher. Diese Funktion stellt einen Struktureffekt dar. Zudem nimmt der Flughafen im Bereich der Business Aviation eine Ausweichfunktion des Flughafens Samedan aus meteorologischen Gründen dar. Ebenfalls zu den Struktureffekten gehört die Infrastruktur, welche den Ausbildungsbetrieben auf dem Flugplatz ihre Tätigkeit ermöglicht. Im Rahmen des Luftrettungsnetzwerks der Schweiz stellt der Flugplatz einen Bestandteil dar.
- Unter die Kompetenzeffekte des Flugplatzes fallen die Flugausbildung, der Freizeit- und Begegnungswert, sowie die Ermöglichung der Ansiedlung technologischer Kompetenz auf und in der Nähe des Regionalflugplatzes. Die Effekte im Bereich der Flugausbildung werden insbesondere durch die ansässige Flugschule ausgelöst. Einen hohen Freizeit- und Begegnungswert schaffen die ansässigen Luftsportvereine. Die technologische Kompetenz kommt in den Wartungsbetrieben (z.B. RUAG Aerospace, etc.) und auch bei der Luftraumkontrolle, Abfertigung, etc. zur Geltung.

7. Experteninterviews

Experteninterviews mit wichtigen Unternehmen und Event Organisatoren betreffend der Schweizer Regionalflugplätze

Gespräch mit Herr Maier von Fun Trade Rorschacherberg (Altenrhein)

Der Regionalflugplatz Altenrhein hat keine Bedeutung für uns. Es könnte sein, dass Fun Trade in Zukunft von den Angeboten des Flugplatzes Gebrauch machen wird. Da wir uns aber noch in der Aufbau-phase beginnen, wissen wir noch nicht inwiefern wir die Dienstleistungen des Flugplatzes Altenrhein benötigen.

Der Regionalflugplatz hatte keinen Einfluss auf unseren Standortentscheid. Fun Trade würde sich auch ohne den Flugplatz am heutigen Standort befinden.

Der Regionalflugplatz müsste keine zusätzlichen Leistungen anbieten, damit er für die Fun Trade einen grösseren Nutzen stiftet.

Gespräch mit Herr Koch von intico solar corporation AG (Altenrhein)

Der Regionalflugplatz Altenrhein hat eine sehr grosse Bedeutung für die intico solar corporation AG. Da sich der Hauptsitz des Unternehmens in Wien befindet, fliegen sowohl Kunden als auch Angestellte mehrmals pro Woche die Strecke Altenrhein-Wien.

Der Regionalflugplatz spielte eine kleine Rolle beim Standortentscheid. Dank der Nähe des Flugplatzes kann sehr viel Zeit gewonnen werden. Würde der Regionalflugplatz Altenrhein nicht existieren, wäre intico solar corporation AG trotzdem am jetzigen Standort. Die Kunden und Angestellten müssten sonst via Flughafen Zürich nach Wien fliegen. Dabei stellt sich die Frage, wie die Kunden und Angestellten nach Zürich kommen. Die Reise mit dem Zug dauert lange und einen Fahrer zu organisieren, ist mit zusätzlichen Kosten und Aufwand verbunden. Gäbe es den Regionalflugplatz Altenrhein nicht, würde man ca. drei bis vier Stunden verlieren.

Die intico solar corporation AG ist sehr zufrieden mit den Dienstleistungen des Regionalflugplatzes Altenrheins.

Gespräch mit Markus Hostettler (Public Relation) von Synthes (Grenchen)

Der Regionalflugplatz Grenchen hat für das Unternehmen Synthes keine Bedeutung, da Synthes nicht auf die Dienstleistungen des Flugplatzes angewiesen ist und diese grundsätzlich auch nicht in Anspruch nimmt. Der Flugplatz spielte keine Rolle beim Standortentscheid.

Der Flugplatz Grenchen müsste keine zusätzlichen Leistungen anbieten, damit er einen grösseren Nutzen für das Unternehmen Synthes stiftet.

Bauhaus Gruppe Bern: Heinz Baus (Inhaber der Bauhaus Gruppe)

Der Regionalflugplatz Bern-Belp hat für unser Unternehmen keine Bedeutung. Der Regionalflugplatz spielte keine Rolle beim Standortentscheid, da die Bauhaus Gruppe nicht auf die Dienstleistungen des Regionalflugplatzes angewiesen ist und diese auch nicht in Anspruch nimmt. Das Unternehmen Bauhaus wäre auch ohne den Regionalflugplatz am heutigen Standort.

Gespräch mit Franziska Rohner (Junior Public Relations) von Engadin Tourismus

Der Engadin Airport hat die touristische Entwicklung der Region Engadin St. Moritz massgeblich beeinflusst. Nicht zuletzt haben St. Moritz, Pontresina, Celerina oder Sils ihre Positionierung unter anderem der durch den Zolflughafen optimalen Erreichbarkeit zu verdanken. Dank dem Service der Grenzschutz ist in Samedan die direkte Ein- und Ausreise vom und ins Ausland möglich.

Der Regionalflugplatz Samedan hat eine sehr grosse Bedeutung für den Tourismusverband Engadin. Zum einen erreichen vor allem während den Wintermonaten einige Gäste mit ihren Privatflugzeugen das Engadin schnell und unkompliziert. Zum anderen können die Übernachtungszahlen während dem Sommer, dank dem Segelflugsport zusätzlich erhöht werden. Gäbe es den Regionalflugplatz Samedan nicht, könnte das Engadin niemals so hohe Logiernächte verzeichnen. Der Flugplatz Samedan ist ausserdem wirtschaftlich sehr bedeutsam für die Region. Die Betreiberin des Flugplatzes, die Engadin Airport AG, beschäftigt 45 Angestellte. Insgesamt sichert der Flugplatz rund 100 ganzjährige Arbeitsplätze.

Der Regionalflugplatz Samedan hatte keine Auswirkungen auf den Standortentscheid des Tourismusverbands Engadin. Engadin Tourismus führt selber keine Events durch. Auf externe Anfragen wird jedoch manchmal auf die Benützung des Hangars des Regionalflugplatzes Samedan hingewiesen.

Der Tourismusverband Engadin ist sehr zufrieden mit den Dienstleistungen des Flugplatzes Samedan und hat zur Zeit keinen Bedarf an weiteren Serviceleistungen.

Die Tourismusorganisation ist sich bewusst, dass ein Flugplatz nicht nur Vorteile haben kann. Durch die Konzession, das Betriebsreglement und den Infrastrukturplan sind jedoch die notwendigen Leitplanken hinsichtlich Flugbewegungen und Lärmimmissionen mit den übrigen touristischen Anliegen vernünftig abgestimmt worden.

Frau Rohner weist darauf hin, dass der Regionalflugplatz Samedan zur Zeit den Bau eines "Fun Gate" plant. Dieses soll als Lokalität für Kongresse und Anlässe dienen. Der Ausbau des Flugplatzes ist jedoch noch nicht gesichert, da im August die Abstimmung stattfindet. Würde dieser Bau erfolgen, könnten möglicherweise zusätzliche Übernachtungen gezählt werden.

Gespräch mit Angela Nussbaum (Rennorganisation): Kandidat FIS Alpine Ski WM 2015 in St.Moritz

Der Regionalflugplatz Samedan hat für die Organisation Ski WM Kandidatur eine wesentliche Bedeutung. Zur Durchführung einer Ski WM als auch einer Schweizermeisterschaft ist man auf den Flugplatz angewiesen. Die Helikopter ermöglichen den schnellen Transport von Material, Organisatoren und Funktionären. Des Weiteren erreichen auch einige Mannschaften bzw. deren Material das Engadin via Flugplatz.

Der Regionalflugplatz spielte eine kleine Rolle beim Entscheid zur Durchführung des Events. Gäbe es den Regionalflugplatz Samedan nicht, müssten die Helikopter von weiter her anfliegen. Trotzdem würden aber die Ski WM bzw. Schweizermeisterschaft auch ohne den Regionalflugplatz Samedan stattfinden.

Die Organisatoren der Ski WM Kandidatur sind sehr zufrieden mit den Leistungen, die der Regionalflugplatz Samedan anbietet.

Gespräch mit Frau Gabriela Egli (Assistent to the Executive Board) von St.Moritz Polo AG

Für die St.Moritz Polo AG ist der Regionalflugplatz von grosser Bedeutung. Der Flugplatz ermöglicht eine optimale Anbindung an das übrige Flugnetz (Zürich und Mailand). Gäste und Partner können dank den Dienstleistungen des Flugplatzes Samedan direkt und unkompliziert mit dem Privatflugzeug das Engadin erreichen.

Der Anlass St.Moritz Polo World Cup on Snow würde aber auch ohne den Flugplatz Samedan stattfinden. Er spielte keine wichtige Rolle beim Entscheid zur Durchführung des Events.

Die St.Moritz Polo AG ist sehr zufrieden mit den Dienstleistungen des Regionalflugplatzes Samedan und hat momentan keinen Bedarf an weiteren Leistungen.

Experteninterviews mit Airlines betreffend der Schweizer Regionalflugplätze

Gespräch mit ExecuJet

Der Flughafen Zürich dient ExecuJet als Basis Zürich wird vom Unternehmen ExecuJet und dessen Kunden am meisten genutzt. ExecuJet fliegt jedoch auch von diversen anderen Flughäfen wie beispielsweise Altenrhein oder Dübendorf (während dem World Economic Forum).

Die Bedeutung der Schweizer Regionalflugplätze liegt in erster Linie in der Erschliessung der Region. Die Kunden von ExecuJet möchten so nah wie möglich am Zielort landen und somit Zeit einsparen. Dank den zahlreichen Regionalflugplätzen kann diesem Wunsch Rechnung getragen und somit eine schnellere Verbindung für die Businessreisenden angeboten werden.

Falls ExecuJet in Zürich nicht landen kann, wird ein Ausweichflugplatz gewählt, welcher regional am nächsten am Wunschort des Kunden liegt.

An den Regionalflugplätzen fehlt es hauptsächlich an der Infrastruktur für die Kundenbetreuung (Lounges, Limousinenservice, etc.). Die Gebühren an den Regionalflugplätzen sind allerdings bedeutend kleiner als diejenigen an den grossen Flughäfen. Normalerweise gibt es auch keine Parkplatzprobleme bei den Regionalflughäfen. Ausserdem sind regionale Flugplätze viel flexibler beim Handling der Maschinen.

Die Standplatzsituation auf den Schweizer Landesflughäfen ist eher knapp. Das Problem liegt jedoch nicht darin einen temporären Abstellplatz zu finden, sondern einen eigenen fixen Standplatz. Sich an einem Landesflughafen einen Standplatz einzurichten, ist schwierig. Zudem sind v.a. die Landesflughäfen Zürich und Genf sehr teuer. ExecuJet würde den Standort Zürich bei einem weiteren Preisanstieg trotzdem nicht aufgeben, da Zürich zu lukrativ ist.

Die Regionalflugplätze haben eine sehr hohe Bedeutung bei der Flugausbildung. Da auf den Regionalflugplätzen viel weniger Verkehr herrscht, fallen auch geringere Wartezeiten in der Luft an und somit wird die Ausbildung günstiger. Zudem sind die Gebühren an den Regionalflugplätzen tiefer und es gibt weniger Vorschriften.

Falls der Flughafen Zürich ausfallen würde, kommen für die grossen Flugzeuge als Ausweichflugplätze nur die Flughäfen Basel und Genf in Frage. Kleinere Flugzeuge können dann zwar auf Regionalflugplätze ausweichen; es besteht jedoch das Problem, dass die Regionalflugplätze keine Wartungsleistungen für die Flugzeuge anbieten.

Gespräch mit Herr Ringolf: Hello Airline

Die Standortflughäfen der Hello Airline sind Basel und Zürich.

Die Bedeutung der Schweizer Regionalflugplätze ist eher gering, da die grossen Airlines und ihre Flugzeuge die Regionalflugplätze nicht als Ausweichflugplatz nutzen können, da die Pisten zu kurz sind.

Die Funktion der Regionalflughäfen liegt hauptsächlich in der Entlastung der Landesflughäfen.

Die Hello Airline hat keinen Nutzen durch die Regionalflugplätze, da die Flugzeuge von Hello Airline nicht auf den kleinen Flugplätzen landen können.

Die Flughäfen in der Schweiz werden von der Hello Airline prozentual folgendermassen genutzt: Basel 25%, Zürich 50%, Genf 25%.

Falls Hello Airline nicht in Zürich landet könnte, wären die primären Ausweichflughäfen Basel und Genf. Die Landesflughäfen bieten ausreichend lange Pisten an. Falls auch die Landung in Basel und

Genf nicht möglich sein sollte, wird auf die Flughäfen Strassburg, Stuttgart, München oder Lyon ausgewichen.

Die Standplätze auf den Schweizer Landesflughäfen sind zu knapp. Ein Grund dafür sind sicher auch die zahlreichen Hobbyflieger, welche diese Flughäfen benützen. Die Landesflughäfen passen ihr Angebot nicht dem Markt an. Es gibt einfach zu wenig Standplätze für das jetzige Verkehrsvolumen.

Die Regionalflugplätze haben eine grosse Bedeutung bei der Flugausbildung. Die Flugausbildung sollte ausschliesslich auf den Regionalflugplätzen ausgeführt werden. Somit kann eine zusätzliche Belastung für die Landesflughäfen vermieden werden. Zudem sind die Gebühren auf den Regionalflugplätzen geringer.

Die Regionalflugplätze als Ausweichflugplätze haben für die grossen Flugzeuge keinerlei Bedeutung, da die Pisten zu kurz sind. Die Hobbyfliegerei kann jedoch sehr gut auf die Regionalflugplätze ausgelagert werden.

Die fünf wichtigsten Lieferanten, Kunden und Kooperationspartner sind Fuelprovider, Maintenance, Catering, Tour Operator (Kuoni, etc.).

Gespräch mit Renata Laitenberger von Swiss Jet AG

Die Standortflughäfen von Swiss Jet sind Samedan, Zürich und Buochs.

Die Regionalflugplätze sollten und müssten im Kontext zum gesamten Luftfahrtsystem ihre Rolle behalten und stärken. Die Regionalflugplätze sind von enormer Wichtigkeit. Sie fördern und unterstützen indirekt oder direkt die Wirtschaft, Tourismus, Attraktivität und Bekanntheit der Region. Ausserdem entlasten sie die Landesflughäfen. Die Nachwuchsförderung und Ausbildung von jungen Pilotinnen und Piloten finden vorwiegend auf solchen Plätzen statt.

Swiss Jet AG ist ein Unternehmen, welches in allen Bereichen der General Aviation tätig ist (Flächenflieger, Helikopter, Segelflug). Das heisst auch in der Förderung des Nachwuchses in allen Bereichen, sprich Berufs- und Linienpilot auf Flächenflugzeugen sowie Helikopter. Helikopter im Speziellen auch in der Arbeitsfliegerei (ECS 1-3, HEMS). Der Nutzen, welcher Swiss Jet aus den Regionalflugplätzen erhält, ist Flexibilität, Standort, Kosten (Landengebühren, Abstellgebühren, usw.), weniger Flugverkehr, keine Wartezeiten und die meist "familiäre" Beziehung zu den Verantwortlichen.

Swiss Jet AG hat drei Heimatflughafen (Samedan, Zürich, Buochs), diese sind je zu 100% der stationierten Flugzeuge oder Helikopter benutzt. Die folgenden Angaben verteilen sich auf die restlichen Flugplätze wie folgt:

Samedan	100%
Zürich	100%
Buochs	100%
Bern	30%
Saanen (vorwiegend im Winter)	30%
Lodrino (Unterhalt Helikopter)	10%
Genf	5%
Lausanne	5%
Zermatt Heli (im Winter)	5%

Ecuwillens	5%
Bad Ragaz	3%
Grenchen	3%
Basel	2%
Altenrhein	2%
Mollis	2%
Locarno	2%
Lugano	2%
Sion	1%
La Chaux de Fonds	1%

Welches die primären Ausweichflughäfen von Swiss Jet AG sind, falls man in Zürich nicht landen kann, hängt von der Operation, IFR oder VFR (nach Instrument oder Sichtflug), ab. Mit der IFR Operation gelten die Flughäfen Basel, Bern und Genf als Ausweichflugplätze. Mit der VFR Operation hängt es vom Flugzeug- bzw. Helikoptertyp ab, ob Swiss Jet in Bern, Basel oder Birrfeld landet.

Falls die Landung auf den Schweizer Landesflughäfen nicht möglich wäre, wird auf die Flughäfen Lyon, Strassburg, Baden-Baden, Stuttgart, München, Altenrhein, Friedrichshafen, Samedan oder Sion ausgewichen.

Je nach Infrastruktur des Flugplatzes, sprich Feuerwehr Kategorie 1-6, Anflugsysteme, Transfer Möglichkeiten für Passagiere ist die Bedeutung der Regionalflugplätze als Ausweichflugplätze sehr gross.

Zu den wichtigsten Lieferanten zählen solche aus dem Bereich Logistik (Treibstoff, Catering, Ersatzteile, Papier). Die Kunden stammen aus allen Bereichen und Schichten (Privatpersonen als auch Geschäftspersonen).

Gespräch mit Matthias Albrecht von Malaysia Airlines & Vorstand B.A.R.

Die Malaysia Airlines fliegen die Schweiz nicht an.

Die Schweizer Regionalflugplätze ergänzen die Landesflughäfen und sind wichtig für die jeweilige Region. Die Regionalflugplätze werden in Zukunft an Bedeutung gewinnen.

Die Funktion der Regionalflugplätze besteht in erster Linie in der Entlastung der Landesflughäfen, da der Luftraum auf den Landesflughäfen z.T. überlastet ist. Des Weiteren sind die Regionalflugplätze wertvoll für den Businessverkehr und für die privaten Flieger. Die Regionalflugplätze übernehmen die Hobbyflieger.

Die Malaysia Airlines haben keinen Nutzen durch die Regionalflugplätze, da sie die Schweiz nicht anfliegen und die Pisten zu kurz sind. Der einzige Flughafen, den die Malaysia Airlines anfliegt, ist der Flughafen Basel im Cargobereich.

Die Regionalflugplätze haben eine sehr hohe Bedeutung bei der Flugausbildung, da die Standplätze und die Landegebühren auf den Regionalflughäfen günstiger sind. Ausserdem können dadurch die Landesflughäfen entlastet werden.

Die Bedeutung der Regionalflugplätze als Ausweichflugplätze ist klein, da die meisten Pisten zu kurz sind für die grossen Flugzeuge.

8. Fragebogen Unternehmen

Zahlen und Daten zum Unternehmen:

Welcher Branche gehört Ihr Unternehmen an?

- Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei
- Verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Waren, Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden, sonstige Industrie
- Baugewerbe/Bau
- Handel, Verkehr und Lagerei
- Gastgewerbe und Tourismus
- Information und Kommunikation
- Erbringung von Finanz- und Versicherungsdienstleistungen
- Grundstücks- und Wohnungswesen
- Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen sowie von sonstigen wirtschaftlichen Dienstleistungen
- Sonstige Dienstleistungen
- Sonstiges: _____

Wie viele Mitarbeitende hat Ihr Unternehmen (Vollzeitäquivalente)?

_____ insgesamt, davon an diesem Standort: _____

Hat Ihr Unternehmen Filialen/Niederlassungen ja nein
im Ausland?

Wenn ja, wo? _____

Wie lange ist Ihr Unternehmen schon an diesem Standort?

_____ Jahre

Bitte nennen Sie uns die Postleitzahl Ihres Unternehmensstandortes:

Beabsichtigt Ihr Unternehmen in den nächsten zwei Jahren flächenmässig zu expandieren?

- nein
- ja, am bestehenden Standort
- ja, an einem anderen Standort in der Region D/A/CH
- ja, an einem anderen Standort im Ausland

Wo befinden sich die Hauptabsatzmärkte bzw. Hauptzielmärkte Ihres Unternehmens?

- innerhalb der Region D/A/CH
- im europäischen Ausland
- im aussereuropäischen Ausland

Nutzung des Flughafens / Mobilität

Wie oft nutzen Sie bzw. Ihre Mitarbeitenden den Flughafen XXX?

- täglich
- mehrmals wöchentlich
- mehrmals im Monat
- weniger als 1x pro Monat
- gar nicht

Welche Angebote des Flughafens nutzen Sie (Mehrfachnennungen möglich)?

- Linienflüge
- eigene Business-Jets
- fremde Business-Jets
- Frachttransport
- Freizeitfliegerei
- Hangar- und/oder Abstellplatz für Flugzeuge
- Schulungs- und Seminarräume
- gar nichts
- sonstiges: _____

Wie oft nutzen Geschäftspartner / bzw. andere Mitarbeitende aus anderen Standorten des Unternehmens den Flughafen, um Sie zu erreichen?

- täglich
- mehrmals wöchentlich
- mehrmals im Monat
- weniger als 1x pro Monat
- gar nicht

Wie oft nutzen Sie bzw. Ihre Mitarbeitenden andere Flughäfen in Ihrem Einzugsgebiet (z.B. Zürich, München)?

- täglich
- mehrmals wöchentlich

- mehrmals im Monat
- weniger als 1x pro Monat
- gar nicht

Welches Verkehrsmittel wird in Ihrem Unternehmen überwiegend für Geschäftszwecke genutzt?

- Auto
- Bahn
- Flugzeug

Wie gross sind die Entfernungen, die Sie bzw. Ihre Mitarbeitenden überwiegend im Rahmen von Geschäftsreisen zurücklegen?

- bis zu 50km
- bis 500km
- bis 1000km
- über 1000km

Bedeutung des Flughafens

Nennen Sie bitte drei Attribute, die Sie mit dem Flughafen XXX verbinden?

Welche Bedeutung hat der Flughafen XXX aus Ihrer Sicht in Hinblick auf folgende Punkte?

	un- wichtig	←————→			sehr wichtig
Erreichbarkeit für Kunden/Geschäftspartner Ihres Unternehmens	<input type="checkbox"/>				
Erreichbarkeit der Region	<input type="checkbox"/>				
Standortfaktor für das eigene Unternehmen	<input type="checkbox"/>				
Standortfaktor für die Region	<input type="checkbox"/>				
Erhalt von Arbeitsplätzen in der Region	<input type="checkbox"/>				
Faktor bei der Ansiedlung von Unternehmen	<input type="checkbox"/>				
Argument bei der Suche nach qualifizierte Mitarbeitern für Ihr Unternehmen	<input type="checkbox"/>				
Sicherung der Lebensqualität in der Region	<input type="checkbox"/>				

Tourismus	<input type="checkbox"/>				
Verkehrsanbindung der Region an das internationale Verkehrsnetz	<input type="checkbox"/>				
Imagefaktor	<input type="checkbox"/>				
sonstiges: _____	<input type="checkbox"/>				

Bewertung der Standortattraktivität der Region

Welches sind aus Ihrer Sicht die drei wichtigsten Standortvorteile der Region?

Welches sind aus Ihrer Sicht die drei wichtigsten Standortnachteile der Region?

Wie bewerten Sie die Standortattraktivität Ihrer Region insgesamt?

sehr schlecht schlecht mittelmässig gut sehr gut

Wie bewerten Sie die Standortqualität der Region in Bezug auf folgende Punkte

	Bedeutung für Ihr Unternehmen					Zufriedenheit				
	un- wichtig				sehr wichtig	sehr schlecht				sehr gut
Verkehrssituation										
Generelle Gesamtbewertung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
überregionale Erreichbarkeit über Schiene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
überregionale Erreichbarkeit über Strasse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anbindung an Luftverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentl. Personenverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
innerregionale Erschliessung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

waltung										
Kommunale Wirtschaftsförderung	<input type="checkbox"/>									
Klima für Unternehmensansiedlungen	<input type="checkbox"/>									
Kontakte zur regionalen Hochschulen und Forschungseinrichtungen	<input type="checkbox"/>									
Unternehmensnetzwerke	<input type="checkbox"/>									
Verfügbarkeit unternehmensnaher Dienstleistungen	<input type="checkbox"/>									
DSL-Verfügbarkeit, Breitbandanbindung	<input type="checkbox"/>									
Störungsfreier Mobilfunkverkehr	<input type="checkbox"/>									
unternehmensinterne Standortfaktoren										
Generelle Gesamtbewertung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
räumliche Nähe zum Absatzmarkt	<input type="checkbox"/>									
räumliche Nähe zu Lieferanten	<input type="checkbox"/>									
Sonstiges										
Generelle Gesamtbewertung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
_____	<input type="checkbox"/>									

Verbesserung des Angebots für Unternehmen

Was könnte der Flughafen XXX tun, damit Ihr Unternehmen stärker vom Flughafen profitiert?

- gar nichts ändern, der Flughafen ist für das Unternehmen nicht relevant
- gar nichts ändern, das Angebot des Flughafens ist gut und ausreichend
- mehr Linienflüge in europäische Zentren
- mehr Charter
- Ausbau Business Aviation
- sonstiges: _____

Beitrag zur Verbesserung der Standortqualität der Region

Was könnte der Flughafen XXX tun, um einen grösseren Beitrag zur Standortqualität der Region zu leisten?

- gar nichts ändern, der Flughafen ist für die Region uninteressant
- gar nichts ändern, das Angebot des Flughafens ist gut und ausreichend
- mehr Linienflüge in europäische Zentren
- mehr Charter
- Ausbau Business Aviation
- Ausbau Freizeitfliegerei
- Ausbau Real Estate
- Ausbau Flugausbildung
- Intensivere Kooperation mit der Wirtschaftsförderung
- Intensivere Kooperation mit regionalen Unternehmen
- Ausbau der Kooperationen im Tourismus
- sonstiges: _____

Wer könnte/sollte etwas tun, um den Beitrag des Flughafens XXX zur Verbesserung der Standortqualität der Region zu erhöhen?

Kompensationszahlungen

Stellen Sie sich bitte vor, der Flughafen XXX würde nicht (mehr) existieren. Den Unternehmen in der Region könnten dadurch Nachteile entstehen. Möglicherweise wäre auch Ihr Unternehmen hiervon betroffen.

Stellen Sie sich nun weiter vor, den Unternehmen sollte eine jährliche Kompensation für den Wegfall des Flughafens XXX gezahlt werden, z.B. durch Senkung der Gewerbesteuer oder durch Subventionen.

Bitte kreuzen Sie den kleinsten Betrag an, den Sie als jährliche Entschädigungszahlung akzeptieren würden.

<input type="checkbox"/>	0 CHF	<input type="checkbox"/>	100'000 CHF
<input type="checkbox"/>	bis 500 CHF	<input type="checkbox"/>	500'000 CHF
<input type="checkbox"/>	1'000 CHF	<input type="checkbox"/>	1'000'000 CHF

<input type="checkbox"/>	5'000 CHF	<input type="checkbox"/>	5'000'000 CHF
<input type="checkbox"/>	10'000 CHF	<input type="checkbox"/>	10'000'000 CHF
<input type="checkbox"/>	50'000 CHF	<input type="checkbox"/>	über 10'000'000 CHF

Anmerkungen, Kommentare

Falls Sie Anmerkungen oder Kommentare, können Sie uns dies gerne hier mitteilen:

9. Fragebogen Hotellerie

Zahlen und Daten zum Unternehmen:

Über wieviele Zimmer bzw. wieviele Betten verfügt Ihr Hotel?

_____ Zimmer _____ Betten

Welcher Kategorie gehört Ihr Betrieb an?

- 5*-Sterne
- 4*-Sterne
- 3*-Sterne
- ohne Kategorisierung

Wie viele Mitarbeitende hat Ihr Betrieb (Vollzeitäquivalente)?

Wie lange ist Ihr Unternehmen schon an diesem Standort?

_____ Jahre

Bitte nennen Sie uns die Postleitzahl Ihres Unternehmensstandortes:

Wie viele Nächtigungen generieren Sie durchschnittlich pro Jahr?

_____ insgesamt, davon _____ im Winter und _____ Sommer

Bitte nennen Sie uns die 5 wichtigsten Herkunftsländer Ihrer Gäste und schätzen Sie deren Anteil:

_____ Anteil: _____ %

Welchem Segment lassen sich Ihre Gäste zuordnen?

_____ % Geschäftsreisende

_____ % Kongresse, Seminare, Tagungen, etc.

_____ % Touristen (Freizeit, Ferien)

Nutzung des Flughafens / Mobilität

Welches Verkehrsmittel wird von Ihren Gästen überwiegend zur Anreise genutzt?

Auto

Bahn, öff. Verkehrsmittel

Flugzeug

Falls Ihre Gäste mit dem Flugzeug anreisen, welche Flughäfen in Ihrem Einzugsgebiet werden hierfür genutzt?

_____ Anteil: _____ %

_____ Anteil: _____ %

_____ Anteil: _____ %

Falls Ihre Gäste den Flughafen XXX für ihre Anreise nutzen, um welche Gästegruppe handelt es sich hierbei?

_____ % Geschäftsreisende

_____ % Kongresse, Seminare, Tagungen, etc.

_____ % Touristen

Bitte nennen Sie die drei wichtigsten Herkunftsländer der Gäste, die über den Flughafen XXX anreisen:

Welche Angebote des Flughafens XXX nutzen Ihre Gäste überwiegend für die An- und Abreise?

- Linienflüge
- Charter
- eigene Jets
- sonstiges: _____

Bestehen Kooperationen Ihres Unternehmens mit Dienstleistungsunternehmen aus der Region im Zusammenhang mit dem Flughafen XXX (z.B. Abholservice, VIP-Service, etc.)

- nein
- ja

Falls ja, welche Dienstleistungen werden in Anspruch genommen:

Bestehen Kooperationen Ihres Unternehmens mit ausländischen Reiseveranstaltern zur Gewinnung internationaler Gästegruppen?

- nein
- ja

Falls ja, in welchen Ländern:

Bedeutung des Flughafens

Nennen Sie bitte drei Attribute, die Sie mit dem Flughafen XXX verbinden?

Welche Bedeutung hat der Flughafen XXX aus Ihrer Sicht in Hinblick auf folgende Punkte?

	un- wichtig				sehr wichtig
	←—————→				
Erreichbarkeit Ihres Hotels für internationale Kund- schaft	<input type="checkbox"/>				
Erreichbarkeit der Region	<input type="checkbox"/>				
Standortfaktor für das eigene Unternehmen	<input type="checkbox"/>				
Standortfaktor für die Region	<input type="checkbox"/>				
Erhalt von Arbeitsplätzen in der Region	<input type="checkbox"/>				
Faktor bei der Ansiedlung von Unternehmen	<input type="checkbox"/>				
Sicherung der Lebensqualität in der Region	<input type="checkbox"/>				
Tourismus	<input type="checkbox"/>				
Marketingargument für das eigene Zielpublikum	<input type="checkbox"/>				
Verkehrsanbindung der Region an das internationale Verkehrsnetz	<input type="checkbox"/>				
Imagefaktor					
sonstiges: _____	<input type="checkbox"/>				

Bewertung der Standortattraktivität der Region

Welches sind aus Ihrer Sicht die drei wichtigsten Standortvorteile der Region?

Welches sind aus Ihrer Sicht die drei wichtigsten Standortnachteile der Region?

Wie bewerten Sie die Standortattraktivität Ihrer Region insgesamt?

sehr schlecht
 schlecht
 mittelmässig
 gut
 sehr gut

Wie bewerten Sie die Standortqualität der Region in bezug auf folgende Punkte

	Bedeutung für Ihr Unternehmen					Zufriedenheit				
	un- wichtig				sehr wichtig	sehr schlecht				sehr gut
Verkehrssituation										
Generelle Gesamtbewertung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
überregionale Erreichbarkeit über Schiene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
überregionale Erreichbarkeit über Strasse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anbindung an Luftverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentl. Personenverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
innerregionale Erschliessung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verkehrssituation										
Generelle Gesamtbewertung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verfügbarkeit qualifizierter Facharbeiter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verfügbarkeit un- und angel-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

richtungen										
Unternehmensnetzwerke	<input type="checkbox"/>									
Verfügbarkeit unternehmens- naher Dienstleistungen	<input type="checkbox"/>									
DSL-Verfügbarkeit, Breit- bandanbindung	<input type="checkbox"/>									
Störungsfreier Mobilfunkver- kehr	<input type="checkbox"/>									
unternehmensinterne Standort- faktoren										
Generelle Gesamtbewertung	<input type="checkbox"/>									
räumliche Nähe zum Absatz- markt	<input type="checkbox"/>									
räumliche Nähe zu Lieferanten	<input type="checkbox"/>									
Sonstiges										
Generelle Gesamtbewertung	<input type="checkbox"/>									
_____	<input type="checkbox"/>									

Verbesserung des Angebots für Unternehmen

Was könnte der Flughafen XXX tun, damit Ihr Unternehmen stärker vom Flughafen profitiert?

- gar nichts ändern, der Flughafen ist für das Unternehmen nicht relevant
- gar nichts ändern, das Angebot des Flughafens ist gut und ausreichend
- mehr Linienflüge in europäische Zentren
- mehr Charter
- Ausbau Business Aviation
- sonstiges: _____

Beitrag zur Verbesserung der Standortqualität der Region

Was könnte der Flughafen XXX tun, um einen grösseren Beitrag zur Standortqualität der Region zu leisten?

- gar nichts ändern, der Flughafen ist für die Region uninteressant
- gar nichts ändern, das Angebot des Flughafens ist gut und ausreichend
- mehr Linienflüge in europäische Zentren
- mehr Charter
- Ausbau Business Aviation

- Ausbau Freizeitfliegerei
- Ausbau Real Estate
- Ausbau Flugausbildung
- Intensivere Kooperation mit der Wirtschaftsförderung
- Intensivere Kooperation mit regionalen Unternehmen
- Ausbau der Kooperationen im Tourismus
- sonstiges: _____

Wer könnte/sollte etwas tun, um den Beitrag des Flughafens XXX zur Verbesserung der Standortqualität der Region zu erhöhen?

Kompensationszahlungen

Stellen Sie sich bitte vor, der Flughafen XXX würde nicht (mehr) existieren. Den Unternehmen in der Region könnten dadurch Nachteile entstehen. Möglicherweise wäre auch Ihr Unternehmen hiervon betroffen.

Stellen Sie sich nun weiter vor, den Unternehmen sollte eine jährliche Kompensation für den Wegfall des Flughafens XXX gezahlt werden, z.B. durch Senkung der Gewerbesteuer oder durch Subventionen.

Bitte kreuzen Sie den kleinsten Betrag an, den Sie als jährliche Entschädigungszahlung akzeptieren würden.

<input type="checkbox"/>	0 CHF	<input type="checkbox"/>	100'000 CHF
<input type="checkbox"/>	bis 500 CHF	<input type="checkbox"/>	500'000 CHF
<input type="checkbox"/>	1'000 CHF	<input type="checkbox"/>	1'000'000 CHF
<input type="checkbox"/>	5'000 CHF	<input type="checkbox"/>	5'000'000 CHF
<input type="checkbox"/>	10'000 CHF	<input type="checkbox"/>	10'000'000 CHF
<input type="checkbox"/>	50'000 CHF	<input type="checkbox"/>	über 10'000'000 CHF

Anmerkungen, Kommentare

Falls Sie Anmerkungen oder Kommentare haben, können Sie uns dies gerne hier mitteilen:
