

Flughafen Zürich liegt mit Swiss im Clinch

Der Airport will seine Kapazitäten ausweiten. Die Swiss fürchtet sich vor noch mehr Verspätungen und Konkurrenz

Birgit Voigt

Eigentlich sollte zwischen dem Flughafen Zürich und seiner wichtigsten Kundin, der Airline Swiss, eitel Sonnenschein herrschen. Das Geschäft brummt wie verrückt für beide. Der Flughafen knackt Passagierrekorde und verdient an Gebühren, Shoppingumsätzen und Parkeinnahmen. Die Swiss fliegt mit rammelvollen Maschinen durch die Welt und schöpft - von Wettbewerbern in Zürich kaum behindert, die Kaufkraft der lokalen Kunden ab. Swiss-Chef Klühr stellt für 2018 eine zweistellige Gewinnmarge in Aussicht. Das gab es in der Geschichte der Swiss noch nie.

Und trotzdem: Zwischen den beiden Unternehmen gibt's Zoff - und zwar recht heftig. Offiziell mag keiner damit herausrücken. Auch der Präsident des Luftfahrtverbandes Aerosuisse, Thomas Hurter, will zum Disput zweier wichtiger Mitglieder in keiner Form Stellung nehmen.

Doch nach der Zusicherung von Vertraulichkeit schwindet die Zurückhaltung bei Firmenangehörigen und Interessenvertretern im Umfeld. Alle sehen das jeweils andere Unternehmen als Monopolbetrieb, der versuche, den Partner in die Ecke zu treiben.

Oder wie es ein Beteiligter ausdrückte: «Es werden Ohrfeigen reihum verteilt.»

Derzeit erobert die Swiss besonders, dass der Flughafen Zürich daran arbeitet, seine Startkapazitäten zwischen 6 und 7 Uhr morgens zu erhöhen. Ein Flughafen-sprecher bestätigt: «Es handelt sich um vier Slots für Starts.» Es gehe darum, ausserhalb der Spitzenzeiten zusätzliche Kapazitäten anzubieten, um der steigenden Nachfrage zu begegnen.

Insgesamt starten und landen täglich rund 700 Maschinen in Zürich. Vier zusätzliche Abflüge scheinen da keinen Unterschied zu machen. Doch die Swiss ist nicht begeistert vom Vorhaben. Sie selbst hat offenbar kein Interesse am Ausbau. Im Gegenteil.

Verspätungen drohen

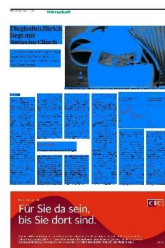
Das wichtigste Argument der Airline: Verspätungen bei An- und Abflügen haben bekanntlich stark zugenommen. In ganz Europa läuft das Flugverkehrssystem in Spitzenzeiten am Limit. Auch kleine Verzögerungen am Morgen führen dabei in Zürich über die Verflechtung der Flugpläne zu immer grösseren Ausschlägen im Laufe des Tages.

Die Airline hatte deshalb 2016 ihren eigenen Flugplan morgens früh etwas entschlackt und beim Flughafen durchgesetzt, dass die Kapazitätsmöglichkeiten nicht ausgereizt werden. Trotzdem hat die Swiss oft Schwierigkeiten, die letzten Flugzeuge vor der Nachtsperre um 23 Uhr 30 noch rechtzeitig heimzubringen. Kürzlich hat nun das Bazl aus Lärmschutzgründen dazu noch verfügt, dass spätabends über die bewilligten Bewegungen hinaus keine neuen eingeplant werden dürfen.

Wenn der Flughafen also morgens noch etwas mehr Druck ins System bringt, dürfte dies die Swiss zu spüren bekommen - in Form von mehr Konkurrenz und vielleicht mehr Verspätungen. Warum spielt der Flughafen diese Karte gegen den wichtigsten Kunden aus?

Es wirkt wie ein Zeichen des Aufbegehrens gegen die Monopolstellung der Lufthansa-Gruppe. Sie konnte sich einen grossen Teil der An- und Abflugrechte der insolventen Air Berlin einverleiben. (Die Zuteilung erfolgt über ein international organisiertes Verteilsystem, das die lang etablierten Fluggesellschaften an einem Standort bevorzugt.) Mit rund 70% der Zeitfenster, konzentriert während der wichtigsten Tageszeiten, hat der Swiss/Edelweiss/Lufthansa-Verbund erfolgreich verhindert, dass sich neue Konkurrenz in Zürich etablieren konnte. Die «Handelszeitung» zählte für diesen Sommer, dass die Gruppe inzwischen auf 80 Routen allein fliege, 14 mehr als im Vorjahr.

Die grosse Abhängigkeit von nur einem Kunden gilt in der Unternehmenswelt als betriebswirtschaftliche Todsünde. In der Airline-Industrie ist es allerdings nicht unüblich, dass sich ein Flughafen mit einer starken Airline zusammen fast symbiotisch und monopolistisch entwickelt.



Die Lufthansa-Gruppe hat es dazu geschafft, aus einer ehemaligen Schwäche eine echte Stärke zu formen. Als der Konzern vor 13 Jahren mit dem Kauf der Swiss begann, an mehreren grossen Umsteigeflughäfen zu arbeiten, winkten alle Investoren ab. Das schien zu kompliziert. Heute dominieren Lufthansa-Airlines in Wien, Frankfurt, Mün-

chen und Zürich. Die Konzernzentrale scheut sich dabei nicht, auch einmal den einen Standort gegen den anderen auszuspielen.

Pfand im nächsten Streit

Die Ausbaupläne des Flughafens sollen aber vielleicht auch nur als Pfand dienen in einem weiteren Streit. Das Bundesamt für Zivil-

luftfahrt (Bazl) arbeitet seit 2017 daran, die 2012 überarbeitete Verordnung über Flughafenengebühren erneut zu revidieren. Das hört sich unerfreulich technokratisch an und ist auch so.

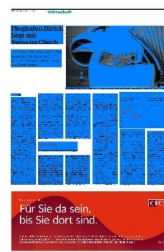
Zusammengefasst geht es um die Spielregeln zur Verteilung der Lasten zwischen Schweizer Grossflughäfen und Airlines zur Finanzierung der aviatischen Infrastruktur. Heftig wird jeweils um die Frage gestritten, inwieweit die Erträge der Flughäfen aus Shoppingcentern und Parkhäusern zur Finanzierung des Flugbetriebs herangezogen werden sollen. Im Frühjahr 2018 fanden laut dem Swiss-Sprecher erste Anhörungen aller Beteiligten statt. Und gemäss Auskunft des Flughafens will das Bazl vor allem den Anteil der

Quersubventionierung erhöhen. Bis August 2019 soll der Bundesrat das Geschäft entscheiden. Erst nach dieser Neuregelung müssen dann Flughäfen und Airlines die Gebühren selbst aushandeln. Es geht um hohe Summen: 2017 nahm der Flughafen Zürich Gebühren von Passagieren und Airlines in Höhe von 630 Mio. Fr. ein und lieferte 13,4 Mio. Fr. aus dem Nichtaviatikgeschäft an den Flugbetrieb ab.

Im kommenden Poker hätte der Flughafen Zürich mit dem anfangs erwähnten Kapazitätsausbau ein kleines, aber bedeutsames Pfand in der Hand. Es könnte wohl im Tausch für eine Mässigung der Swiss bei deren absehbarer Forderung auf Gebührensenkung ins Spiel kommen.



Perfektion wird bei der Swiss und beim Flughafen Zürich grossgeschrieben. Trotzdem gibt es Differenzen. (Zürich, 18. September 2018)



Flughafen-Aktie

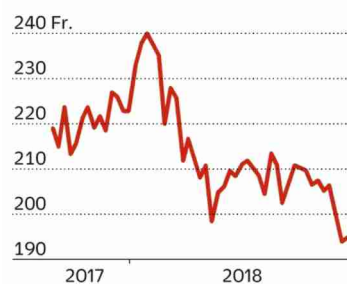
Anleger werden vorsichtiger

Nach Jahren des Höhenflugs hat die eher teuer bewertete Aktie des Zürcher Flughafens seit Anfang Jahr rund 12% verloren (siehe Grafik oben links). Einige Finanzanalysten warnen davor, dass der Flughafen bald an Wachstumsgrenzen stosse und die Konkurrenz der Online-Shopping-Angebote auf die Umsätze und Mieten der Einkaufsflächen durchschlagen werde. Auch die im nebenstehenden Artikel beschriebene Gebührenrevision dämpft den Ausblick.

Im Ausblick für 2018 liefert das Flughafenmanagement aber durchgehend positive Zahlen. Bei steigenden Umsätzen verspricht es ein Gewinnplus von 10 bis 12%. 2017 erzielte der Flughafen Zürich einen Umsatz von 1,04 Mrd. Fr. und einen Reingewinn von 285 Mio. Fr. Die Dividendenzahlungen in Gesamthöhe von gut 100 Mio. Fr. gingen entsprechend ihren Aktienanteilen zu einem Drittel an den Kanton Zürich und zu 5% an die Stadt Zürich. (vob.)

Im Abwind

Aktienkurs Flughafen Zürich seit einem Jahr



Quelle: Swissquote

Lust auf Fliegen

Entwicklung der Passagierzahlen des Flughafens Zürich



Quelle: Flughafen Zürich