

# Helvetische Luftfahrtpolitik aus einem Guss

*In Zürich müssen der Flughafen und die Swiss besser kooperieren. Von Thomas Bieger und Andreas Wittmer*

Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Flughafen Zürich und der Swiss kommen immer wieder in die Öffentlichkeit. Eine gemeinsame Kultur scheint zurzeit nicht gelebt zu werden.

Flughäfen ohne eine Flugesellschaft, die in einem Drehkreuz (Hub) ihre Leistung erbringt, verfügen über eine deutlich schwächere Konnektivität. Zürich erlebte dies in der Zeit nach dem Swiss-air-Grounding, als nach dem Wiederaufbau die Swiss ein kleineres Angebot an Direktverbindungen hatte. Ein Flughafen ohne Hub-Flugesellschaft wird opportunistisch von Airlines angefliegen, wenn die Nachfrage eine genügend grosse Auslastung verspricht. Dies führt jedoch nicht nur zu einem reduzierten Verkehrsaufkommen, sondern vor allem zu einer Reduktion des für die Standortattraktivität einer Region oder eines ganzen Landes entscheidenden Strecken- und Flugplan-Angebots.

## Warum ein Hub wichtig ist

Das für den Geschäftsverkehr wichtige Angebot an Tagesrandverbindungen in wichtige Wirtschaftszentren kann letztlich nur von einer starken Hub-Flugesellschaft erbracht werden. Flüge am frühen Morgen starten grösstenteils von Hub-Flughäfen mit einem Mischverkehr interkontinentaler Transferpassagiere und Geschäftsreisender und kommen spätabends mit Transferpassagieren für das interkontinentale Netz zurück. Oft bieten Flughäfen, die keine Hub-Funktion aufweisen, die ersten Flüge erst später am Tag beziehungsweise die Rückflüge früher am Abend an. Vor allem aber kann kein umfassendes Langstreckennetz mit den dank Direktflügen deutlichen zeitlichen Effizienzgewinnen für den Standort Schweiz gesichert werden. Gerade deshalb haben sich 2001 in einer einmaligen Zusammenarbeit Bund, Kantone und die Wirtschaft für den Aufbau der Swiss als Hub-Flugesellschaft engagiert.

Ein Hub-Flughafen hat in seinem Einzugsgebiet ein Standort-Monopol. Eine Airline steht umgekehrt immer und auf jeder Strecke in einem Wettbewerb oder Quasi-Wettbewerb, da auf jeder Route ein Konkurrent aktiv ist oder in den Markt eintreten könnte. Die (regionale) Monopolsituation des Flughafens ist zweiseitig, sie bezieht sich auf den Markt mit Passagieren – die Kunden aus der Region können nicht oder

nur unter grossem Zeitverlust ausweichen – und auf den Markt für Airlines, denn jene, die den Standort bedienen wollen, sind auf den Flughafen angewiesen. Das Phänomen zweiseitiger Märkte ist in der Mikroökonomie bekannt und wird im Bereich Aviatik am Beispiel von Flughäfen breit untersucht.

Eine wichtige Erkenntnis ist, dass sowohl auf dem Passagier-Markt als auch dem Markt für Airlines hohe Gebühren angesetzt werden können, was zwar zur Gewinnoptimierung für den Flughafen gut ist, aber den Verkehr unbesehen von Kapazitätsengpässen oder der Preiselastizität der Nachfrage unter dem volkswirtschaftlichen Optimum halten kann.

Die globale Konkurrenz hat sich anders organisiert. Da werden Flughäfen und Flugesellschaft als funktionale Einheit im Sinne einer strategischen Standortpolitik übergreifend koordiniert und zusammen entwickelt. Dies trifft vor allem für die Konkurrenz aus den geografisch für den wachsenden Verkehr zwischen Asien und Europa ideal gelegenen Golfstaaten zu. So haben die Flugesellschaften in dieser Region (Emirates, Qatar Airways, Etihad) ihr Portfolio hinsichtlich Destinationen zwischen 2007 und 2012 um aufsehenerregende 46% vergrössert. Die Anzahl wöchentlicher Flugbewegungen dieser Airlines ist um 80% gewachsen, die Anzahl wöchentlich angebotener Sitze um 84% und die wöchentliche Kapazität an angebotenen Kilometern pro Sitz um 110%. Bald wird Emirates Klotten mit dem Grossraumflugzeug A-380 anfliegen, um noch mehr Passagiere über den Hub-Flughafen Dubai zu leiten. Auch asiatische Länder wie Singapur betreiben in der Kombination Flughafen und Flugesellschaft strategische Entwicklungspolitik.

## Eine gemeinsame Kultur

Auch die Konkurrenz in Europa entwickelt sich. Die Lufthansa hat mit München einen zweiten Hub aufgebaut, was die Position gegenüber dem Haupt-Hub Frankfurt gestärkt hat. Und in Frankfurt hat sich entsprechend einiges getan. Mit einer neuen Landebahn, einer vierten Piste, verfügt der Flughafen über attraktive Kapazitätsreserven. In Istanbul steht ein grosses Flughafenprojekt an, mit dem ein globaler Hub, gar grösser als jener in Dubai, entstehen soll. Turkish Airlines entwickelten sich stark und steigerten zwischen 2005 und 2012 die Zahl der angeflogenen Destinationen um 51%, 94% mehr wöchentliche Flugbewegungen abwi-

ckeln, die Sitzkapazität um 103% steigern und die Kapazität an angebotenen Kilometern pro Sitz um 174% erhöhen.

Auf diesem Hintergrund ist zu hoffen, dass die Schweiz – wie bei der Swiss-Gründung – zu strategischer Luftfahrtpolitik zugunsten des Standortes findet. Chancen für schrittweise Verbesserungen sollten gepackt werden: So will der Flughafen, der vor allem bei schlechtem Wetter unter Kapazitätsengpässen leidet, von einer vom Bundesamt für Zivilluftfahrt vorgeschlagenen Möglichkeit für ein neues Abflugverfahren, das bei schlechten meteorologischen Bedingungen einen Verspätungsabbau erlauben würde, noch keinen Gebrauch machen. Dabei ist die Swiss als Hub-Flugesellschaft auf die Vermeidung wiederkehrender Verspätungen angewiesen. Es muss wieder vermehrt eine Gesamtperspektive zu Flughafen und Hub-Flugesellschaft als funktionaler Einheit eingenommen werden. Dazu braucht es auch eine gemeinsame Kultur. Da ist eine Situation, in der die Flugesellschaft ein Sparpaket nach dem anderen umsetzen muss, der Flughafen aber seine Kosten über Gebühren weiter an die Flugesellschaften und Passagiere überträgt, bestimmt nicht zuträglich.

.....  
**Thomas Bieger** ist Professor für BWL und Tourismus an der Universität St. Gallen; **Andreas Wittmer** ist Leiter des Center for Aviation Competence der Universität St. Gallen.