

1. Schweizerischer Luftfahrtkongress

Verhindert die Politik den Höhenflug?

Warum fliegt die arabische Luftfahrt der schweizerischen davon? Bremsklotz sei die Politik, meinten Wirtschaftsvertreter am 1. Schweizerischen Luftfahrtkongress in Zürich.

Die Schweizer Luftfahrtindustrie hat Gewicht: Inklusive Zulieferindustrie generiere die Branche eine Wertschöpfung von 26 Milliarden Franken und beschäftige direkt oder indirekt rund 180 000 Mitarbeiter, rechnete Paul Kurrus, Präsident des Branchenverbandes Aerosuisse, gestern vor. Diese für die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz so wichtige Bastion sei gefährdet, lautete der Tenor am Luftfahrtkongress, zu dem der Wirtschaftsdachverband economiesuisse gestern nach Zürich geladen hatte. «Hohe Kosten» sowie eine «hohe Regulierungsdichte» zählen laut Kurrus zu den grössten Hemmnissen für weiteres Wachstum.

Einen schärferen Ton schlug Norbert Walter, Chefvolkswirt der Deutschen Bank AG, an: «Unsere Langsamkeit hindert uns daran, die globale Dynamik in der Branche wahrzunehmen», meinte er in Anspielung auf deutsche und schweizerische Rahmenbedingungen. «Wir sollten unsere jungen Leute nach Dubai schicken, damit sie dort die Methoden moderner Logistik kennenlernen», meinte Walter. Denn im Verkehr zwischen Europa und Asien drohe

die arabische Fluggesellschaft Emirates sowie asiatische Gesellschaften den Europäern das Wasser abzugraben. Das verschärfte Nachtflugverbot in Zürich wirke sich in diesem verschärften Wettbewerb höchst negativ aus.

Josef Felder, CEO der Zürcher Flughafenbetreiberin Unique AG, prangerte die teils unnötig verschärften Sicherheitsregeln an. So seien die Sicherheitskosten des Flughafens zwischen 2000 und 2006 von 75 Millionen auf 102 Millionen Franken gestiegen, obwohl die Verkehrsleistung im gleichen Zeitraum um 30 Prozent abgenommen habe.

Leuenberger relativiert

Bundespräsident Moritz Leuenberger wehrte die gegen die Politik gerichteten Verbalattacken gelassen ab: «Wir leben in einer direkten Demokratie, dem müssen wir Rechnung tragen», betonte der Verkehrsminister auch im Hinblick auf die unbegrenzt scheinenden Wachs-

VON RALF MAYER

«Unsere Langsamkeit hindert uns, die globale Dynamik wahrzunehmen.»

NORBERT WALTER,
DEUTSCHE BANK AG



tunsmöglichkeiten in Asien. Auch im Luftverkehr müsse der Ausgleich zwischen verschiedenen Interessen gesucht werden – innerhalb eines Landes und über die Landesgrenzen hinweg.

In Bezug auf den Flughafen Zürich seien die Anliegen der deutschen Nachbarn jahrelang nicht ernst genommen worden. Nun laufe aber die deutsche Seite Gefahr, den gleichen Fehler zu begehen. Nachdem die Bundestagswahlen und die Wahlen in Baden-Württemberg vorbei seien, erwarte er, dass die deutsche Regierung nun in einen konstruktiven Dialog zur Lösung der Probleme eintrete, sagte der Verkehrsminister.

Nachdem ein neuer Staatsvertrag unter anderem am Einspruch des Kantons Zürich gescheitert war, hatte Deutschland bekanntlich das Anflugregime einseitig verschärft. Zu der Plafonierungs-Initiative im Kanton Zürich, die den Flugverkehr limitieren will, werde der Bund erst nach erfolgter Abstimmung Position beziehen, stellte Leuenberger zudem klar.

Zeichen stehen auf Wachstum

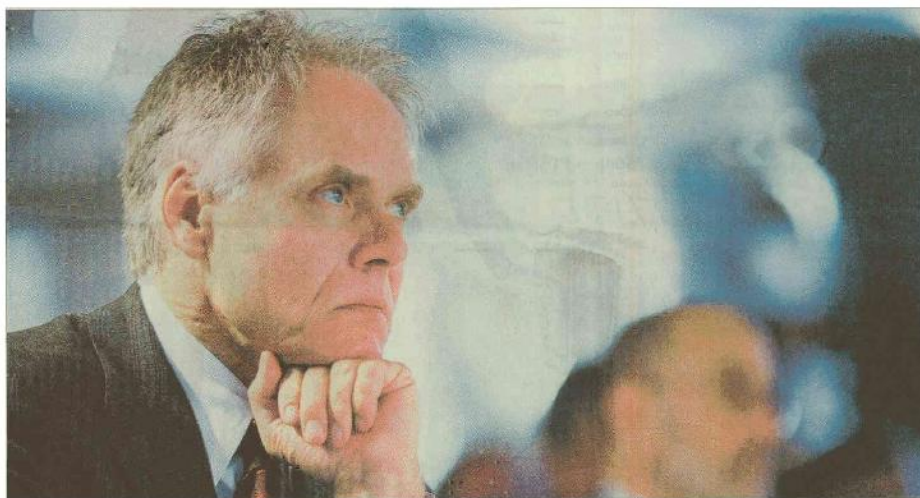
Prinzipiell seien die Wachstumschancen des Airport Zürichs intakt, heisst es im neusten Luftverkehrsbericht, den

EXPRESS

- ▶ Die internationale Luftfahrtindustrie ist auf Wachstumskurs.
- ▶ Die hohen Kosten bringen Europa ins Hintertreffen, mahnen Branchenvertreter.

die Deutsche Bank im Auftrag von Unique verfasst hat. Die Studie klassifiziert Zürich als klassischen «Sekundär-Hub». Solche kleineren Hubs (Drehkreuze) besitzen typischerweise ein attraktives Einzugsgebiet mit vielen international orientierten Kunden. Einerseits fungieren sie als Zubringerflughäfen für die Mega-Hubs (wie Frankfurt, London, Paris). Andererseits könne die Swiss Zürich als Heimat-Hub innerhalb der Star Alliance einbringen.

Den Schock der Terroranschläge vom 11. September 2001 hat der internationale Luftverkehr verdaut. Nachdem die Verkehrsleistung (Anzahl Passagiere und geflogene Kilometer) 2005 um 7,6 Prozent auf Rekordniveau gestiegen ist, setzte sich die Wachstumsdynamik im 1. Quartal 2006 (+ 6 Prozent) unvermindert fort. Das Wachstum wurde mit deutlichen Preisnachlässen erkaufte (siehe Nachfragefragt).



Als oberster Vertreter der Politik hatte Bundespräsident Moritz Leuenberger am von Wirtschaftsvertretern dominierten Luftfahrtkongress keinen leichten Stand.

KEYSTONE

NACHGEFRAGT

Ist der Flughafen Zürich zu teuer?



Obwohl die Zahl der Passagiere steigt, prognostizieren Sie, dass die internationale Airline-Branche auch 2006 einen Verlust einfliedt. Warum?

Giovanni Bisignani: Zur Erklärung nenne ich Ihnen nur zwei Zahlen: Letztes Jahr zahlten die Airlines 90 Milliarden Dollar für Treibstoff, dieses Jahr werden es 110 Milliarden Dollar sein. Der Anstieg des Kerosinpreises ist eine enorme Last.

Was können die Luftfahrtgesell-

schaften tun, um die Produktivität noch weiter zu erhöhen?

Bisignani: Die Airlines haben bereits Eindrucksvolles erreicht. Zum Beispiel wurden die Arbeitskosten in den vergangenen Jahren im zweistelligen Prozentbereich gesenkt. In den letzten 10 Jahren haben die Luftfahrtgesellschaften die Ticketpreise für die Konsumenten real um 30 Prozent gesenkt. Gleichzeitig sind die Kosten für Leistungen rund um den Flugbetrieb stark angestiegen. Jetzt brauchen wir die Unterstützung von unseren Partnern.

Unter anderem fordern Sie, dass die Flughäfen ihre Gebühren senken müssen. Wie entscheidend ist dieses Problem für die Airlines?

Bisignani: Sehr entscheidend. Wir zahlen 42 Milliarden Dollar für Navi-

gations-Dienstleistungen in Flughäfen. Diese Kosten sind auf einen Anteil von 10 Prozent der gesamten Betriebskosten der Airlines angestiegen. Wir erwarten keine Geschenke. Wir erwarten nur, dass die Airports ihre Produktivität genauso steigern, wie wir das getan haben. 15 der 25 teuersten Flughäfen der Welt liegen übrigens in Europa.

Ist auch der Flughafen Zürich zu teuer?

Bisignani: Zürich ist der zehntteuerste Airport in der Welt. In den letzten Jahren stiegen die Kosten pro Passagier in Zürich um 7 Prozent an. Vergleichen Sie das einmal mit der enormen Kostenreduktion, die die Swiss erreicht hat.

rma