

RUNDSCHAU

Publikation des Pilotenverbands AEROPERS - Swiss Air Line Pilots Association (ALPA)



Sonderausgabe

Flughafenpolitik Zürich

Plafonierungs-
Initiativen

Höchste Gefahr für die SWISS ■ Ein interkontinentaler Flughafen schafft hochqualifizierte Arbeitsstellen ■ Verspätungsabbau muss möglich sein ■ Ein Drehscheibenbetrieb ist ökologisch sinnvoll

Höchste Gefahr für die SWISS

Mehrere Initiativen fordern eine Ausdehnung des Nachtflugverbots in Zürich. Das würde die Existenz der SWISS als Netz-Carrier und des Flughafens Zürich als Drehscheibe in höchstem Mass gefährden, wie Harry Hohmeister, der Netzwerk- und Vertriebs-Chef der SWISS, in einem Gespräch darlegt.

Text: Roland Zaugg

Die SWISS ist besorgt über die Entwicklung am Flughafen Zürich. In der «Handelszeitung» vom 27. September liess sich ihr Sprecher Jürg Dinner folgendermassen zitieren: «Würden die Rahmenbedingungen weiter verschärft, insbesondere wenn die Nachtruhe länger dauert als sieben Stunden oder eine Plafonierung eingeführt würde, wäre es für die SWISS nicht mehr möglich, das bestehende Netzwerk von Zürich aus zu betreiben.» – Der wirtschaftliche Einsatz der SWISS-Flotte wäre gefährdet.

Diese Behauptungen wiegen schwer, wurden aber im Beitrag der «Handelszeitung» nicht weiter ausgeführt. Wir haben uns deshalb Anfang Oktober an Harry Hohmeister gewandt und ihn gefragt, ob er sie beweisen könne. Dabei konzentrierten wir uns auf die Ausdehnung der Nachtflugsperrung, einer Sperrung, die mittels einer Behördeninitiative auf acht und in der Volksinitiative «für eine realistische Flughafenpolitik» («Plafonierungsinitiative») sogar auf neun Stunden ausgedehnt werden soll.

Ohne Umsteigepassagiere rentiert es nicht

Laut Hohmeister ist es so, dass auf einem typischen Langstreckenflug ab Zürich die Passagierverteilung, mengenmässig geordnet nach Herkunfts-

ort, ungefähr wie in Grafik 1 aussehen könnte. Ein grosser Teil – zwischen 40 und 50 Prozent – sind Lokalpassagiere, die in Zürich einsteigen. Der Rest sind Umsteigepassagiere aus vielen europäischen oder sogar interkontinentalen Ursprungsorten, wobei oft Genf nach Zürich an zweiter Stelle kommt. Zählt man auf Grafik 1 die Passagierzahlen von links nach rechts zusammen, kommt man irgendwann (hoffentlich) über die Linie hinaus, ab welcher der

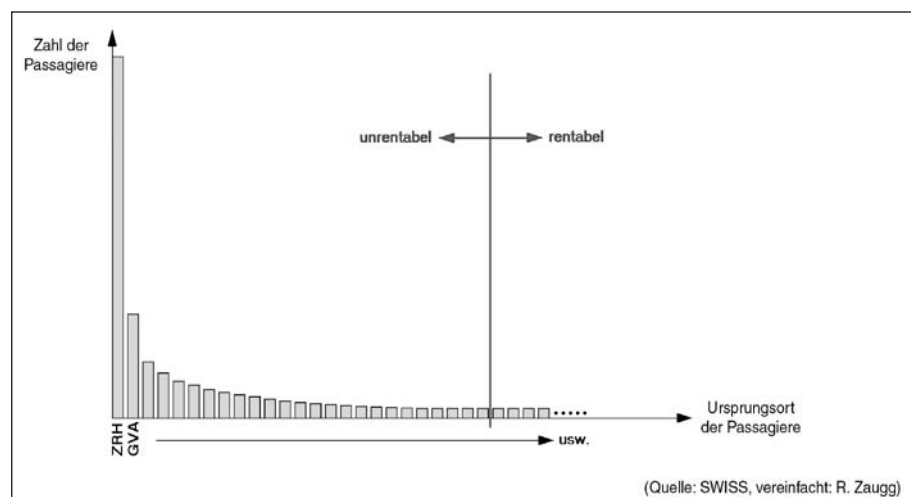
Flug rentabel wird. Diese Linie ist in den letzten Jahren im Zusammenhang mit der Luftfahrt-Liberalisierung nach rechts gewandert. Oft sind es sogar erst die «allerletzten» paar Umsteigepassagiere ganz rechts auf der Grafik, die aus einem defizitären einen profitablen Flug machen. Daraus folgt: Die SWISS – wie übrigens auch die Lufthansa! – kann ihr interkontinentales Streckennetz nur mit Hilfe von Umsteigepassagieren wirtschaftlich betreiben.

Früh am Morgen setzt sich die erste Abflugwelle in Zürich aus Flügen in die verschiedenen europäischen Geschäftszentren zusammen, zum Beispiel nach Hamburg, Berlin, Paris oder London (siehe Grafik 2). Diese Flüge müssen, so Hohmeister, spätestens etwa um 9

«In München besteht eine Lärmkontingent-Regelung, die Flüge in der Nacht nicht grundsätzlich verbietet, sondern eine Kombination aus Lärm und Zahl von Bewegungen limitiert: Sind die Flugzeuge leiser, dann sind mehr Bewegungen erlaubt.»

Uhr am Zielort ankommen. Sonst hätten die Schweizer Geschäftsleute, für die diese erste Europa-outbound-Welle von zentraler Bedeutung ist, danach nicht genügend Zeit für ihre Tagesgeschäfte im Ausland. Das bedeutet aber: Die erste Abflugwelle am Morgen muss zwingend um etwa 7 Uhr beginnen.

In Zürich beginnt der Flugbetrieb aktuell um 6 Uhr. Um diese Zeit treffen die ersten Langstreckenflüge der SWISS ein. Wenn nun die Nachtflugsperrung am Morgen um eine Stunde verlängert würde, die erste «Interkontinbound-Welle» neu also erst nach 7 Uhr in Zürich landen könnte, dann würden deren Umsteigepassagiere den Anschlussflug in der ersten Europa-outbound-Welle verpassen – sofern die Kurse der Langstreckenwelle überhaupt um eine Stunde verschoben werden könnten und nicht gestrichen werden müssten. Die Startzeit kann nämlich einen grossen Einfluss auf die Attraktivität eines Kurses haben. Ganz sicher würde aber die Auslastung der frühmorgendlichen Abflugwelle massiv einbrechen, sind doch heute ungefähr 40 Prozent davon Umsteigepassagiere, die mit der ersten Ankunfts- welle in Zürich eintreffen. Die Europa-Flug-



Grafik 1: Typische Passagierverteilung auf der Langstrecke nach Ursprungsort der Passagiere (schematisch)

Flughafen	Uneingeschränkte Betriebszeiten	Generelle Nachtflugsperr
Amsterdam	06.00 – 23.00	Nein *
Brüssel	24 Stunden	Nein *
Frankfurt	05.00 – 23.00	Nein *, Lärmquoten
Kopenhagen	06.00 – 23.00	Nein *
London Heathrow	07.00 – 23.00	Nein *, Lärmquoten
Madrid	07.00 – 23.00	Nein *
Mailand	06.30 – 23.30	Nein *
München	06.00 – 22.00	Nein *, Lärmquoten
Paris Charles de Gaulle	06.00 – 23.15	Nein *
Wien	05.00 – 21.30	Nein *
Zürich mit Initiative	07.00 – 22.00	22.00 – 07.00
*mögliche Restriktionen für bestimmte Lärmklassen und Anzahl der Bewegungen		

Tabelle: Zürich stünde mit einer generellen Nachtflugsperr auf verlorenem Posten.

zeuge der SWISS wären dann viel zu gross, und ausserdem müssten die nach 7 Uhr in Zürich eintreffenden Umsteigepassagiere auf eine neue Zwischenabflugwelle umgelagert werden, die um etwa 8 Uhr beginnen müsste. Man bucht ja nicht den Flug über Zürich, wenn man dort stundenlang auf den Anschluss warten muss.

Eine bisher mit grösseren, wettbewerbsfähigen Europa-Fliegern einfach geführte Welle müsste also neu doppelt und mit kleineren, pro Sitzplatz wesentlich teureren Flugzeugen geführt werden. Eine solche Frequenzverdopplung bei gleicher Nachfrage wäre für

die SWISS wirtschaftlich nicht tragbar und im Hinblick auf die ebenfalls drohenden Bewegungsbeschränkungen in Zürich ein kompletter Unsinn – die positive Entwicklung hin zu mehr Passagieren pro Flugbewegung, die in Zürich seit einiger Zeit feststellbar ist, würde so torpediert. Zudem gäbe es wesentlich mehr Lärm, was ebenfalls im Widerspruch zu den Absichten der Initiativen stünde. Die Zusatzwelle am Morgen würde natürlich hinfällig, wenn die Interkon-inbound-Welle gar keine Umsteigepassagiere hätte. Dann wären jedoch, wie oben dargelegt wurde, die meisten Flüge dieser Welle unrentabel.

Man kann es also drehen und wenden, wie man will: Auf dem Flughafen Zürich muss man spätestens um 6 Uhr morgens landen können, sonst erledigt sich das Thema SWISS als Netz-Carrier beziehungsweise Zürich als Drehscheibe sozusagen schon in den frühen Morgenstunden. Laut Hohmeister landen aktuell rund 80 SWISS-Kurse pro Woche am Morgen zwischen 6 und 7 Uhr. Etwa zwei Drittel davon sind Interkontinentalkurse, zum Beispiel aus Johannesburg, Bangkok/Singapur oder Mumbai. Dazu kommen weitere Kurse von anderen Fluggesellschaften.

Lärmquoten in München oder Frankfurt

Schon heute weist der Flughafen Zürich laut Hohmeister eine restriktive, siebenstündige Planungssperre auf: Zwischen 23 und 6 Uhr dürfen in Zürich keine Linienflüge geplant, das heisst in den offiziellen Flugplan aufgenommen werden. Sollte nun das allgemeine Nachtflugverbot in Zürich auf acht oder sogar neun Stunden ausgedehnt werden, wie das mit der Behörden beziehungsweise mit der Plafonierungsinitiative angestrebt wird, würde Zürich im internationalen Vergleich definitiv ausser Rang und Traktanden fallen, wie die Tabelle zeigt (Quelle: Unique/ADV).

Auf anderen europäischen Flughafen-Drehscheiben würde die Bevölkerung in

KOMMENTAR

Sein oder Nichtsein

Harry Hohmeisters Ausführungen beweisen, dass es bei der Plafonierungs- und der Behördeninitiative nicht «nur» um eine bescheidene Ein- oder Beschränkung der Bewegungszahl auf dem Flughafen Zürich geht. Es geht vielmehr um die grundlegende Frage, ob man der SWISS die Luftzufuhr wieder abdrehen will, nachdem sie erst jüngst dank grosser und zum Teil mehrfacher Opfer von Mitarbeitern und Zulieferern endlich die schwarzen Zahlen erreicht hat. Und es geht ebenso darum, ob man dem Flughafen Zürich, der eine interkontinentale Drehscheibe sein soll, ein Korsett anlegen will, das einen solchen Betrieb unmöglich macht. Die Folgen einer Umsetzung der Initiativen wären auf jeden Fall dramatisch, auch wenn man das genaue Ausmass der wirtschaftlichen Auswirkungen kaum mit mathematischer Präzision voraussagen kann. Vielleicht lohnt es sich deshalb, kurz innezuhalten und einfach einmal nachzuschauen, wie viele Passagiere den Flughafen Zürich nicht zum Umsteigen, sondern entweder als Ausgangs- oder Endpunkt ihrer Flugreise benützen: Von Januar bis Ende September 2006 waren es laut Statistik von Unique knapp zehn Millionen Lokalpassagiere. Und geht der Trend so weiter, wird diese Zahl bis Ende Jahr ungefähr auf 13 Millionen anwachsen. Eine stolze Zahl!

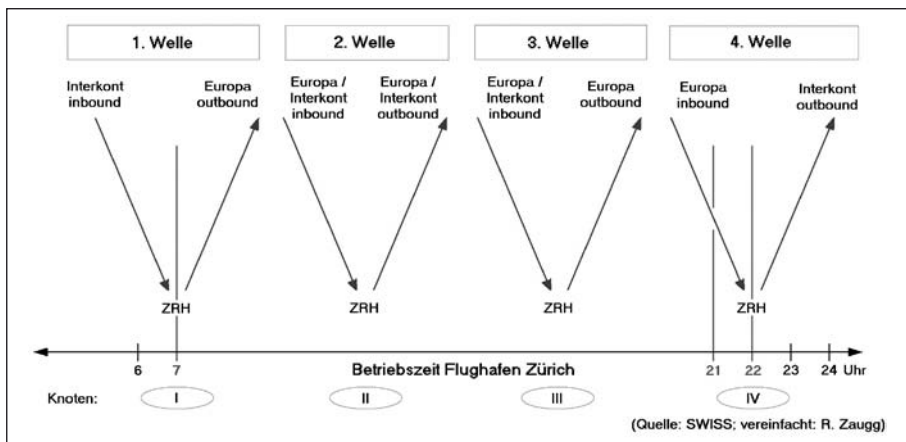
Laut «Nachfrageprognose über die Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030» von Intraplan Consult



GmbH, die 2005 im Auftrag des Bundesamts für Zivilluftfahrt erstellt worden ist, wird die Nachfrage nach Luftverkehr in der Schweiz weiter wachsen. Intraplan rechnet damit, dass die Zahl der Flugreisen, die auf einem Schweizer Flughafen entweder anfangen oder enden, von 2004 bis 2020 jährlich um 3,1 Prozent zunehmen wird. Das entspricht einer Zunahme bis 2020 von über 60 Prozent. Noch interessanter ist jedoch die Tatsache, dass die Zahl der Geschäftsreisen laut Intraplan in diesem Zeitraum «nur» um 2,1 Prozent jährlich ansteigen wird. Überdurchschnittlich wachsen wird dagegen die Zahl der «sonstigen Privatreisen» (Kurzeisen, Verwandten- und Bekanntenbesuche, Verkehr zwischen Wohnsitzen und so weiter), nämlich um 4,7 Prozent pro Jahr. Bis 2020 entspricht das mehr als einer Verdoppelung gegenüber den Zahlen von 2004. Harry Hohmeister bestätigt diesen Trend: «Wir wachsen im Freizeitverkehr stärker als im Geschäftsreiseverkehr.»

Es sind also nicht nur «die anderen», die den Flughafen immer mehr beanspruchen, wie das in den Diskussionen allzu oft behauptet wird. Wir alle sind es! Das sollten wir ebenfalls bedenken, wenn es zu einer Abstimmung über eine der Flughafeninitiativen kommen sollte.

Roland Zaugg



Grafik 2: Schematische, vereinfachte Darstellung der Wellenstruktur des SWISS-Flugplans in Zürich.

der Nacht ebenfalls geschont, jedoch nicht mit einem allgemeinen Nachtflugverbot, fährt Hohmeister fort. So besteht zum Beispiel in München seit 2001 eine Lärmkontingent-Regelung, die Flüge in der Nacht nicht grundsätzlich verbietet, sondern eine Kombination aus Lärm und Zahl von Bewegungen limitiert: Sind die Flugzeuge leiser, dann sind mehr Bewegungen erlaubt. In einer sogenannten Kernzeit sind nur Postflüge, Landungen aus Sicherheitsgründen und speziell bewilligte Flüge möglich. Gegen die Münchner Lärmquotenregelung sind Klagen erhoben worden. Sie wurden aber abgelehnt mit der Begründung, der Bedarf an Nachtflügen sei «in nicht zu beanstandender Weise ermittelt» worden. Laut br-online.de waren im Jahr 2005 in München rund 30 Prozent der Nachtflüge auf Verspätungen zurückzuführen – ein deutlicher Hinweis auf die Problematik einer starren, generellen Nachtflugsperr.

Da der Flugbetrieb in Zürich spätestens um 6 Uhr früh beginnen muss, müsste er im Fall der Annahme einer der beiden Initiativen abends um 22 Uhr (Behördeninitiative) oder sogar schon um 21 Uhr (Plafonierungsinitiative) wieder eingestellt werden. Das hätte laut Hohmeister gravierende Konsequenzen. Erstens müssten dann abends die Interkont-outbound-Welle und bei Annahme der Plafonierungsinitiative sogar ankommende Europakurse gestrichen werden (siehe Grafik 2) – Kurse notabene, auf die die Schweizer Geschäftsleute für ihre Heimreise nach den Auslandmeetings am dringendsten angewiesen sind. Können die Flüge der letzten Europa-inbound-Welle zwar noch durchgeführt werden, danach aber keine Abflüge mehr, weil der Flughafen um 22 Uhr schliesst, ergibt sich zweitens ein ähnliches Problem wie schon am Morgen: Es fehlen dann auf

der abendlichen Ankunftswelle in Zürich die Umsteigepassagiere für die entfallende letzte Interkont-outbound-Welle (siehe Grafik 2). Die Europa-inbound-Welle davor wäre deshalb nur noch schlecht ausgelastet. Auch am Abend könnten nicht alle Kurse, die aktuell zwischen 22 und 23 Uhr in Zürich starten, beliebig vorgezogen werden, ohne dass ihre Wirtschaftlichkeit gefährdet wäre. Einige müssten vermutlich ersatzlos gestrichen werden. Konkret geht es um rund 60 SWISS-Flüge pro Woche, wovon etwa die

Wellen-struktur ist eine Folge der Tatsache, dass die SWISS nur dann für Umsteige-passagiere attraktiv ist, wenn die Umsteigezeiten in Zürich nicht allzu lang sind. Die Flugzeuge müssen deshalb alle mehr oder weniger zur gleichen Zeit ankommen und etwas später wieder innerhalb einer beschränkten Zeitspanne starten (siehe Grafik 2). Die SWISS betreibt in Zürich vier Hauptwellen. In Frankfurt (siehe Grafik 3), München oder Amsterdam würden sechs solcher Wellen geflogen, und in Paris sei man gar auf dem Weg zu einem Acht-Wellen-System, so Hohmeister. Da die Schweiz eine gute Lage in Zentraleuropa hat, fördert die Wellenstruktur auch den effizienten Einsatz der SWISS-Flugzeuge. Diese schwärmen am Morgen mit der ersten Europa-Abflugwelle in alle Himmelsrichtungen aus, kehren mehrheitlich im Laufe des späten Vormittags in der nächsten Ankunftswelle wieder zurück, schwärmen dann erneut aus – und so weiter bis am späten Abend. Laut Hohmeister bringen es die im Europa-Verkehr eingesetzten Flugzeuge der SWISS in diesem Vier-Wellen-System auf durchschnittlich etwa zehn Flugstunden pro Tag. Müsste

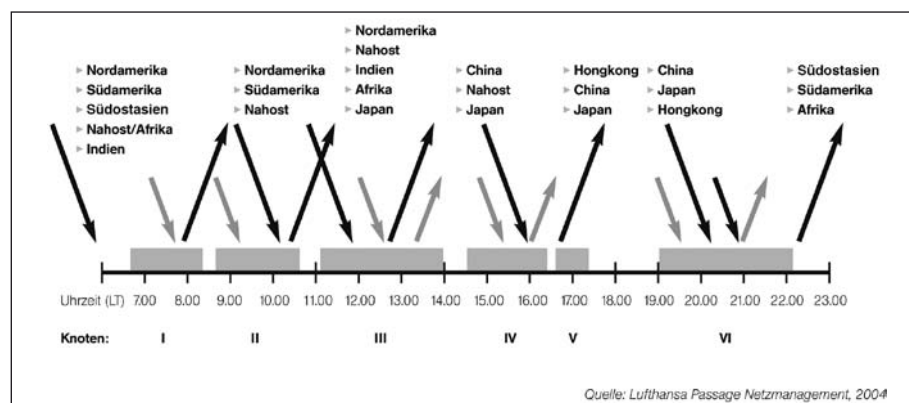
«Auf dem Flughafen Zürich muss man spätestens um sechs Uhr morgens landen können.»

Hälfte tatsächlich Interkontinentalkurse sind, zum Beispiel nach Hongkong, São Paulo oder Tel Aviv.

Vier Wellen sind zwingend nötig

Noch gravierender wäre im Falle eines solch frühen Betriebsschlusses in Zürich aber die Tatsache, dass dadurch die filigrane Wellenstruktur des SWISS-Flugplans zerstört würde. Diese

nun der Flugbetrieb bereits um 22 Uhr oder sogar schon um 21 Uhr eingestellt werden, würde in Zürich am Abend ein sogenannter Knoten wegfallen. Es ist nämlich auch nicht möglich, die vier Wellen zeitlich um eine oder sogar zwei Stunden zu stauchen; Europa kann ja nicht einfach verkleinert werden. Mit dem Wegfall des letzten Knotens würde aber die Zahl der Umsteigewellen von



Grafik 3: Knoten und Wellen in der Lufthansa-Drehscheibe Frankfurt.

vier auf drei reduziert und als Folge davon auch die durchschnittliche tägliche Betriebszeit der SWISS-Europa-Flieger um etwa 25 Prozent vermindert, so Hohmeister: Statt zehn Stunden am Tag könnten die Europa-Flieger der SWISS nur noch etwa siebeneinhalb Stunden täglich eingesetzt werden. Das würde die Produktion derart verteuern, dass der wirtschaftliche Einsatz der Europa-Flieger nicht mehr möglich wäre.

Die generelle Nachtflugsperrung in Zürich beschränkt laut Hohmeister auch das Frachtgeschäft, das weltweit hauptsächlich nachts stattfindet. Es entfällt deshalb bereits heute ein mögliches Standbein für den Flughafen, das die Infrastrukturkosten mittragen und so die Flugpreise für die Passagiere verbilligen könnte. Hohmeister ist überzeugt, dass eine Verschärfung des Nachtflugregimes das Frachtgeschäft weiter einschränken und die Passagierflüge ab Zürich verteuern würde. Er vergleicht das mit einer Zeitung, die

die Abonnementspreise für die Leser erhöhen muss, wenn das Inseratevolumen zurückgeht.

Fazit: Würde die generelle Nachtflugsperrung in Zürich nach einer Annahme der Behörden- oder der Pflichteninitiative weiter ausgedehnt, dann könnten sowohl die SWISS als auch der Flughafen Zürich in der heutigen Form nicht mehr betrieben werden. Die SWISS wäre kein Netz-Carrier, der Flughafen Zürich keine Drehscheibe mehr. Welche gravierenden Konsequenzen dies für die Region Zürich hätte, zeigen mehrere Studien über die wirtschaftliche Bedeutung des Hubs Zürich. Kein Wunder, dass sich auch der deutsche Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee vehement für den Ausbau der Flugverkehrsdrehscheibe einsetzt – sofern es sich dabei nicht um Zürich, sondern um Frankfurt handelt. Dort sind nämlich laut Tiefensee eine weitere Landebahn und ein zusätzlicher Terminal «ein Gebot der Stunde». ■

damit zu tun haben, dass Arbeitsstellen in Deutschland angesichts der hohen Arbeitslosenrate generell wichtiger sind als hierzulande. Aber wie dem auch sei: Den Deutschen ist auf jeden Fall klar, dass eine interkontinentale Flugdrehscheibe nachts nicht mit einer generellen Sperrung belegt werden kann, sondern dass es eine andere Form des Lärmschutzes für die Bevölkerung braucht, zum Beispiel Schallschutzmassnahmen und Lärmquoten wie in München. Überhaupt München: Wenn ich mir in Erinnerung rufe, womit dort 1992 begonnen wurde, was dort 1990 noch stand, dann ist das nichts anderes als staunenswert. Man scheint erkannt zu haben, dass ein Luftverkehrsdrehkreuz eine wichtige Sache ist.

«RS»: *Machen es die Deutschen also besser?*

H.H.: Ich würde mich hüten, so etwas zu behaupten. Der Blick über die Grenze, nach Deutschland, verheisst ja keineswegs nur Gutes.

«RS»: *Im «Bericht über die Luftfahrtspolitik der Schweiz 2004» des Bundesrates gibt es eine interessante Stelle, die ich kurz zitieren möchte: «Die SWISS fliegt (...) diverse Interkontinentaldestinationen an, die sowohl nach volks- als auch nach betriebswirtschaftlichen Kriterien sinnvoll sind und somit einen wesentlichen Beitrag zur interkontinentalen Anbindung der Schweiz leisten. Allerdings hat sie aus betriebswirtschaftlichen Gründen volkswirtschaftlich sinnvolle Destinationen streichen müssen (z.B. Peking, New Delhi, Rio de Janeiro, San Francisco), betreibt aber gleichzeitig verschiedene rentable Strecken nach Afrika, obwohl diese volkswirtschaftlich von untergeordneter Bedeutung sind.» Was sagen*

«Ein interkontinentaler Flughafen schafft hoch qualifizierte Arbeitsstellen»

Fragen: Roland Zaugg

«Rundschau»: *Haben Sie kein Verständnis für die Fluglärmsorgen der Bevölkerung?*

Harry Hohmeister: Doch, selbstverständlich hab ich Verständnis dafür. Was ich allerdings nicht ganz begreife, ist die Tatsache, dass Eisenbahn- oder Auto- oder Fluglärm weniger schlimm sein sollen als Fluglärm, auch wenn sie objektiv lauter sind. Es geht doch in allen drei Fällen um Mobilität, etwas Zentrales für eine moderne Gesellschaft.

«RS»: *Sie sind Deutscher. Würde die Zürcher Fluglärmdenke in Ihrer Heimat anders aussehen?*

H.H.: Schwierig zu sagen, denn erst einmal wehren sich ja auch die Deutschen gegen den Fluglärm. Diese Verlangsamung des ganzen Genehmigungsprozesses hat übrigens auch eine gute Seite, gilt es doch, unbedingt die

möglichen Auswirkungen auf die nächste oder sogar übernächste Generation zu berücksichtigen. In Deutschland scheint aber das Bewusstsein weiterentwickelt zu sein, dass ein interkontinentaler Flughafen eine Vielzahl hochqualifizierter Arbeitsstellen schafft. Das mag



Harry Hohmeister (42) stammt aus Delmenhorst bei Bremen. Nach dem Abitur und einer mehrjährigen Ausbildung bei der deutschen Armee war er zwischen 1988 und 2000 bei der Lufthansa tätig, wo er unter anderem in der Flugplanentwicklung arbeitete und zuletzt den Rang eines Vice President im Bereich Netzwerkplanung bekleidete. 2000 wechselte Hohmeister zum Touristikkonzern Thomas Cook AG mit seiner Ferienfluggesellschaft Condor. Dort war er als Executive Vice President in verschiedenen Bereichen tätig, unter anderem im Management des Fluggeschäfts. Thomas Cook wird zu je 50 Prozent von der Deutschen Lufthansa AG und der KarstadtQuelle AG gehalten. Anfang 2005 wurde Hohmeister als neuer Netzwerk-Chef in die Geschäftsleitung der SWISS berufen, und seit Januar 2006 leitet er zusätzlich auch deren Vertrieb. Harry Hohmeister ist verheiratet und Vater eines 14-jährigen Sohnes.

«Grundsätzlich ist es so, dass wir dorthin fliegen, wo wir Geld verdienen können, und das können wir in erster Linie dort, wo es ausreichend Lokalverkehr hat.»

Sie dazu, können volks- und betriebswirtschaftliche Kriterien derart klar voneinander getrennt werden?

H.H.: Grundsätzlich ist es so, dass wir dorthin fliegen, wo wir Geld verdienen können, und das können wir in erster Linie dort, wo es ausreichend Lokalverkehr hat. Es braucht auch Umsteigeverkehr, aber die Grundlage ist der Lokalverkehr. Nach diesem Prinzip hat die SWISS ihr Netz aufgebaut, und deshalb können volks- und betriebswirtschaftliche Kriterien bei uns gar nicht allzu weit auseinanderliegen. Zu Peking möchte ich Folgendes sagen: Wir verfolgen die Entwicklung laufend, insbesondere die sogenannten MIDT-Zahlen, die uns darüber Auskunft geben, wie viele Passagiere jeden Tag aus Zürich nach Peking fliegen – sei das nun über Frankfurt, Paris, München oder irgendeinen beliebigen anderen Umsteigeort. Denn direkt geht das ja nicht. Im Moment kommt man auf total etwa 30 bis 35 Passagiere pro Tag. So gross kann also auch die volkswirtschaftliche Bedeutung der Strecke Zürich–Peking gar nicht sein. Natürlich gibt es daneben die umgekehrte Richtung, das so genannte Incoming-Geschäft. Aus eigener Tour-Operator-Erfahrung weiss ich allerdings, dass der Tourismus aus China ein Billigstgeschäft ist, wenn die Verkehrsströme ausreichend gross sein sollen. Von dem sollte man hier vorläufig noch nicht allzu viel erwarten. Wichtiger als Peking ist nach wie vor Afrika, und wichtiger wäre im Moment auch San Francisco, während Rio de Janeiro wie Peking ebenfalls überschätzt wird.

«RS»: Man hört immer wieder, der Swissair sei auch der hohe Umsteigeranteil von gut 50 Prozent nicht gut bekommen. In Frankfurt hat die Lufthansa einen Umsteigeranteil von 63 Prozent, ohne dass dies als Nachteil erachtet wird. Wie hoch ist der «ideale» Umsteigeranteil tatsächlich? Kann man darüber überhaupt eine allgemeingültige Aussage machen?

H.H.: Im Moment wachsen wir im Umsteigerverkehr doppelt so schnell wie im Lokalverkehr und sind so erfolg-

reich wie nie. Die Umsteigerquote allein ist allerdings kein Erfolgsparameter, genauso wenig, wie der Sitzladefaktor oder der Yield für sich allein eine Bedeutung hat. Alle Parameter zusammen müssen stimmen und auf die Markt- und Kostenstruktur ausgerichtet werden. Den idealen Umsteigerverkehrsanteil an sich gibt es also nicht.

«RS»: Kürzlich ist die Clickair, ein spanischer Billigflieger, zum ersten Mal nach Zürich geflogen. Macht Ihnen das keine Angst?

H.H.: Angst sicher nicht, ich würde unsere Reaktion eher als «professionelle Beunruhigung» bezeichnen. Wir reagie-

ren mit gezielten Massnahmen und müssen jetzt erst einmal abwarten, wie sich das weiterentwickelt.

«RS»: Und was sagen Sie zur Air Berlin?

H.H.: Davor habe ich grossen Respekt. Air Berlin ist ein harter Gegner, gegen den wir aber mittlerweile erste Erfolge verzeichnen konnten. Die zweite Airline, vor der ich grossen Respekt habe, ist Emirates. Die können sich eine grosse Flotte, Infrastruktur und ein gutes Management einfach kaufen. Ich bin allerdings überzeugt, dass wir heute in Zürich ebenfalls eine gute Anbieterposition haben, die von den anderen ernst genommen wird. Zürich ist unser Hub, der Hub der SWISS, und wir werden unsere Wettbewerbsfähigkeit mit dem geplanten Wachstum weiterentwickeln. Trotzdem müssen wir fit bleiben und unsere Stückkosten im Griff haben. Die sind das A und das O für eine Airline unserer Grösse. ■

Verspätungsabbau muss möglich sein

Als Alternative zur neunstündigen Nachtruhe, die die Initiative «für eine realistische Flughafenpolitik» fordert, hat die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt des Kantonsrats Zürich eine siebenstündige generelle Nachtflugsperrung ohne Möglichkeit für Verspätungsabbau ins Spiel gebracht. Das ist gefährlich.

Text: Roland Zaugg

Stellen Sie sich vor, Sie seien in Zürich und möchten am späten Abend mit dem Zug nach Hause; wegen einer Stellwerk- oder einer Fahrleitungsstörung an einem neuralgischen Ort hätten die meisten Züge Verspätung. Und nun würde Ihnen die SBB via Lautsprecher mitteilen, dass die verspäteten Züge heute Abend leider nicht mehr fahren könnten, weil ein Gesetz es ihr neuerdings verbieten würde, nach 23 Uhr noch zu fahren.

Der Aufruhr bei den wartenden Bahnpassagieren wäre riesig! Das wäre aber noch nicht alles, stünden doch am anderen Morgen ganze Zugkompositionen mit dem zugehörigen Personal statt in Bern, St. Gallen oder Luzern immer noch in Zürich. Auch die Morgen-

pendler hätten grosse Verspätungen und wären entsprechend verärgert. Und die SBB müsste sich vermutlich tagelang mit Folgeverspätungen herumschlagen, zumal ja am nächsten Abend wieder um 23 Uhr Schluss wäre.

Was im Fall der SBB eine absurde Vorstellung ist, möchte die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt (Kevu) des Kantonsrats Zürich in Zukunft offenbar dem Flughafen Zürich und der SWISS zumuten: Als Alternative zur indiskutablen Initiative «für eine realistische Flughafenpolitik» hat sie sich nämlich mit knapper Mehrheit für ein siebenstündiges generelles Nachtflugverbot auf dem Flughafen Zürich ausgesprochen, das keinen Verspätungsabbau mehr zulassen würde. Das würde bedeuten, dass auf dem Heimflughafen der SWISS in Zukunft nach

23 Uhr auch im Falle von Verspätungen keine Starts oder Landungen von Linienflügen mehr erlaubt wären.

Bereits heute kann die SWISS in Zürich zwischen 23 Uhr und 6 Uhr keine Linienflüge planen. Diese siebenstündige Planungsperre ist das absolute Maximum, das für die SWISS wirtschaftlich noch zumutbar ist. Im Falle von Verspätungen, können ihre Kurse aber ausnahmsweise auch nach 23 Uhr in Zürich noch landen oder starten. Endgültig fertig ist erst um 0.30 Uhr. So kommen die Passagiere in den allermeisten Fällen trotzdem noch an ihren gewünschten Zielort und die Flugzeuge und Besatzungen stehen am nächsten Tag dort zur Verfügung, wo sie gemäss Flugplan sein sollten.

Würde nun gemäss den Vorstellungen der Kevu die generelle Nachtflugsperre wie die Planungsperre ebenfalls auf sieben Stunden ausgedehnt, viele dieser

wichtige «Verspätungspuffer» am Abend weg. Bereits eine Viertelstunde Verspätung könnte dann ausreichen, um ganze Langstreckenurse ausfallen zu lassen. 250 Passagiere müssten in einem Hotel untergebracht werden. Weitere 250 Passagiere würden am Zielort auf ihren um viele Stunden verspäteten Flug nach Zürich warten, wo sie dann teilweise ihre Anschlussflüge verpassen würden. Kein vernünftiger Flugplan könnte so eingehalten werden und die Flugzeuge und Besatzungen wären überall – nur nicht dort, wo man sie eigentlich bräuchte.

Es ist nicht anzunehmen, dass die Fluglärmgegner so ein Chaos tatsächlich wollen. Folgerichtig müssen deshalb auch sie Nein sagen zu einer siebenstündigen generellen Nachtflugsperre ohne Möglichkeit für Verspätungsabbau. ■

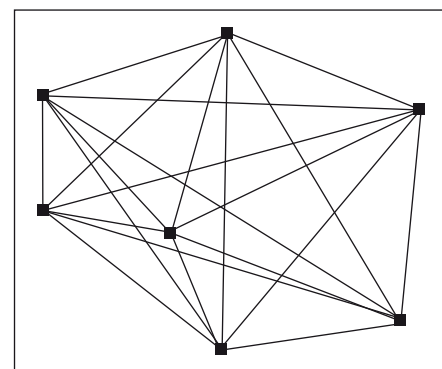
damit die vom Bund angestrebte «umfassende Diskussion» möglichst schnell in Gange kommt. Nun denn, so lasst uns protestieren: Es gibt auf der ganzen Welt keinen einzigen Interkontinentalhub, der ohne einen erheblichen Anteil von Transferpassagieren funktionieren kann! Ob diese nun aus dem Ausland stammen oder nicht, ist absolut sekundär.

Hinter Bundesrat Leuenbergers irritierender Aussage stecken aber vermutlich auch ökologische Überlegungen. Konkret also der Gedanke, dass dieses «Herfliegen» von ausländischen Passagieren zum Zwecke des Füllens von Langstreckenflugzeugen ein ökologischer Blödsinn sein müsse. Doch genau das ist es eben nicht, wie mit dem ersten Abschnitt des Artikels «Wie viele Flugzeuge braucht ein Hub?» (siehe «Rundschau»-Nummer 6/2002) aufzuzeigen versucht wurde. Es folgt eine leicht überarbeitete Wiederholung dieses Abschnitts.

Weniger Flüge durch Hubbetrieb

Ein Hub ist nicht nur ein wichtiger Wirtschaftsfaktor für seinen Standort, sondern auch der Dreh- und Angelpunkt einer ökologisch sinnvollen Art, den immer komplexer werdenden internationalen Flugverkehr zu organisieren. Um diese im ersten Moment etwas paradox erscheinende Behauptung zu beweisen, gehe man beispielsweise davon aus, dass aufgrund der wirtschaftlich bedingten Nachfrage sieben Flughäfen so miteinander verbunden werden müssen, dass man von jedem beliebigen dieser Flughäfen zu jedem anderen gelangen kann.

Dieses Problem kann man lösen, indem man von allen sieben Flughäfen aus je einen Direktflug zu allen anderen Flughäfen anbietet («point-to-point»). Dies ergibt 21 verschiedene Strecken, welche je hin- und zurückgefliegen werden müssen, insgesamt also 42 Flüge.



7 Flughäfen «point-to-point» ergeben 21 verschiedene Strecken.

Ein Drehscheibenbetrieb ist ökologisch sinnvoll

Im Entwurf zum «Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz 2004» stellt der Bund die Drehscheibenfunktion des Flughafens Zürich in Frage. Will der Bund damit provozieren oder liegen Denkfehler über ökologische und andere grundlegende Aspekte eines Hubs zugrunde? Dazu ein Auszug aus der «Rundschau» 4/2004.

Text: Roland Zaugg

Gemäss Einleitung soll der «Luftfahrtbericht» unter anderem «eine umfassende Diskussion über die (...) die künftige Luftfahrtpolitik des Bundes» ermöglichen. Dass diese Diskussion dringend nötig ist, beweisen die Autoren des Berichtes gleich selbst:

«Der Flughafen Zürich ist eine Schlüsselinfrastruktur und ihr reibungsloses Funktionieren ist für die Schweiz deshalb von grösster Bedeutung. Für den Bund steht nicht die Drehscheibenfunktion des Flughafens im Zentrum. Viel mehr soll der Flughafen eine geeignete Infrastruktur bereitstellen, welche es den Fluggesellschaften ermöglicht, ab Zürich möglichst gute Direktverbindungen in Europa und optimale Anschlüsse zu den wichtigen weltweiten Zentren zu unterhalten.»

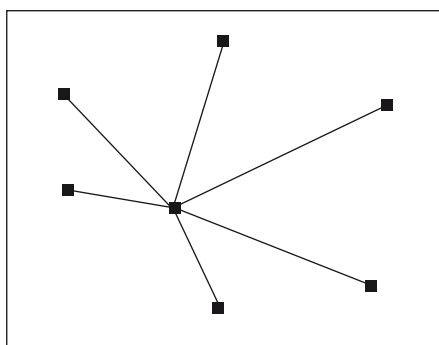
Wenn der Bund die Drehscheibenfunktion schon in Frage stellen will, sollte er eigentlich wissen, dass ohne diese

die europäischen Direktverbindungen und Anschlüsse zu den wichtigen weltweiten Zentren in Zukunft ziemlich anders aussehen werden als heute. Bei einem Wegfall der Drehscheibenfunktion wäre aber auch das reibungslose Funktionieren des Flughafens Zürich nicht mehr garantiert. Denn dazu braucht es erhebliche Geldmittel, die der Flughafen allein mit dem Lokalverkehr kaum mehr aufbringen kann.

Noch widersprüchlicher wird die Sache aber durch folgende Aussage von Bundesrat Moritz Leuenberger, die er ebenfalls im Zusammenhang mit dem Luftfahrtbericht gemacht hat: «Ein Interkontinentalhub ist unnötig, wenn er nur aufrecht erhalten kann, indem Passagiere aus dem Ausland für Transfers hergefliegen werden.»

Entweder hat da jemand die Mechanismen einer Drehscheibe nicht verstanden oder er verwendet bewusst ein taktisches Mittel, um die Verteidiger des Hubs Zürich zu lautem Protest zu provozieren,

Eine zweite Methode, das Problem zu lösen, besteht darin, nicht von jedem der sieben Flughäfen aus alle anderen direkt zu bedienen, sondern einen Flughafen als Hub auszuwählen und nur von diesem aus Direktflüge zu den übrigen sechs Flughäfen anzubieten. Insgesamt ergibt das sechs Strecken, mit denen man im Prinzip das gleiche Bedürfnis befriedigen kann wie «point-to-point» mit 21 Strecken. Allerdings reicht es in diesem Fall nicht mehr, jede Strecke einmal hin- und zurückzufiegen. Damit ein Passagier tatsächlich von jedem beliebigen Flughafen an jeden anderen gelangen kann, sind vom Hub ausgehend zwei solche ganze Pendelschwingungen nötig, d.h. insgesamt 24 (6 x 2 x 2) Flüge. Bereits in einem so einfachen Fall mit nur sieben Flughäfen sind das 18 Flüge (fast 40 Prozent) weniger als «point-to-point».



1 Hub + 6 Flughäfen sternförmig ergeben 6 verschiedene Strecken.

Die zweite Methode geht offensichtlich mit den Ressourcen schonender um und besitzt damit einen ökologischen Vorteil, der bei grösser werdender Anzahl miteinander verbundener Flughäfen immer signifikanter wird. So ist beispielsweise das Verhältnis der Flugstrecken bei 30 miteinander zu verbindenden Flughäfen bereits 435 («point-to-point») zu 29 (via Hub), und das Verhältnis der Anzahl benötigter Flüge beläuft sich in diesem Fall auf 870 zu 116 (minus 86 Prozent).

Obwohl sich in der Praxis die tatsächlichen Vorteile der zweiten Methode mit einem zentralen Hub aus diversen Gründen noch reduzieren würden (weil z.B. im ersten Fall kleinere, sparsamere Flugzeuge eingesetzt werden können), ist sie ab einer bestimmten Komplexität des Streckennetzes der «point-to-point»-Methode überlegen. Es ist also kein Zufall, dass viele grosse Airlines und z.B. der Frachtriese FedEx eine solche Hub-Struktur verwenden.

Hub, Direktverbindungen und Transferpassagiere gehören zusammen

Wenn man die beiden Grafiken etwas genauer betrachtet, sieht man aber auch noch etwas anderes: «Point-to-point»-Verkehr, der ökologisch wenig vorteilhaft ist, kommt ohne jegliches Umsteigen aus, weil es in diesem Fall von jedem Ort aus einen Direktflug zu allen möglichen Zielorten gibt. Dagegen ist der ökologisch sinnvollere Hubbetrieb zwangsläufig mit einem erheblichen Anteil an Umsteigeverkehr verbunden. Hub und Transferpassagiere gehören also zusammen.

Aus der zweiten Grafik, die ein ideales Hubsystem darstellt, wird weiter ersichtlich, dass in einem solchen System der zentrale Hub der einzige Flughafen ist, von dem aus alle anderen Zielorte im Direktflug erreichbar sind, während es für die übrigen sechs Flughäfen nur eine Destination gibt, die direkt zugänglich ist, den Hub selbst. Zu allen anderen Destinationen gelangt man nur mit Umsteigen auf dem Hub-Flughafen. Somit gehören nicht nur die Begriffe Hub und Transferpassagiere zusammen, sondern auch Hub und Direktverbindungen. Diese drei Begriffe bilden also sozusagen eine Einheit.

In der Realität findet man keine idealen Hub- bzw. „point-to-point“-Netzwerke, sondern eine höchst komplizierte Mischform aus mehreren Hubs und vielen «point-to-point»-Verbindungen, die jedoch insgesamt mehr oder weniger gut die weltweite Nachfrage nach Flugverkehr befriedigen. Dies wäre zwar auch ohne Drehkreuze möglich, es würden dann aber extrem viel mehr «point-to-point»-Verbindungen benötigt. Der von Bundesrat Leuenberger kritisierte Transfer von Passagieren (aus dem Ausland) ermöglicht es also, das weltweite «point-to-point»-Netzwerk erheblich zu vereinfachen. Denn Passagiere, die mit uns zuerst von A nach Zürich und von dort aus weiter nach B fliegen, sind keineswegs Leute, die von der SWISS zu diesem Transfer genötigt («hergefliegen») werden, sondern Leute, die ohnehin fliegen wollen - sei das aus geschäftlichen oder privaten Gründen. Eigentlich möchten sie zwar viel lieber direkt von A nach B gelangen, können dies aber nicht, weil es diesen Direktflug gar nicht gibt. Deshalb müssen sie irgendwo umsteigen, sei das nun in Zürich, Frankfurt oder London. Wählt nun ein Passagier Zürich zum Umsteigen aus, dann fliegt er nicht über Frankfurt oder London. Oder nochmals anders gesagt: Wäre Zürich kein

Umsteigeflughafen (mehr), dann würde der betreffende Passagier trotzdem fliegen, nun aber entweder via Frankfurt oder London. Dadurch, dass Zürich einen Hub betreibt, entsteht somit - weltweit gesehen! - unmittelbar kein Mehrverkehr. Mehrverkehr entsteht höchstens indirekt durch die Konkurrenz mehrerer Hubs, die alle um das weltweit «knappe Gut» Umsteigepassagiere kämpfen. Durch diese Konkurrenz entsteht Druck auf die Flugpreise, was es natürlich mehr Leuten ermöglicht zu fliegen - eines der Ziele der Liberalisierung der Luftfahrt.

Ein Hub ist ein wichtiger Standortfaktor für die Region

Man mag nun einwenden, dass genau aufgrund des eben Gesagten - Hub und Transferpassagiere gehören zusammen - der Flughafen Zürich in Zukunft kein Hub mehr sein soll. Man könne getrost auf den zusätzlichen Lärm verzichten, der durch die Transferpassagiere verursacht werde. Wenn man dies tut, dann sollte man sich jedoch bewusst sein, was dabei für weite Teile der Schweiz auf dem Spiel steht. Denn die verhältnismässig vielen Direktverbindungen, die ein Hub nur wegen der Transferpassagiere anbieten kann, sind ein attraktiver Standortfaktor für Firmen, die international kurze Wege als wichtig erachten. In Regionen mit einem Hub wird deshalb vermehrt auch von ausländischen Firmen investiert, die ohne diese guten Verkehrsverbindungen nicht unbedingt Interesse an einem Schweizer Standort zeigen und sich sonst vielleicht in der Region Frankfurt oder London niederlassen würden. Und auch der Schweizer Tourismus profitiert in erheblichem Masse von den vielen Direktverbindungen ab Zürich. Gerade dies ist ein ganz wichtiger Aspekt, sind doch in unserem Lande viele Regionen, die in hohem Masse vom Tourismus profitieren, wirtschaftliche Randregionen. Einen Hub zu besitzen, lohnt sich also trotz der damit verbundenen Nachteile. Ihn aufzugeben wäre ein unverzeihlicher Fehler.

IMPRESSUM

Herausgeber (aeropers@aeropers.ch)

AEROPERS/SwissALPA
Ewiges Wegli 10, 8302 Kloten
Telefon 044 816 90 70, Fax 044 816 90 75

Redaktion (rundschau@aeropers.ch)

André Ruth, Redaktionsleiter
Jürg Ledermann, Redaktor
Roland Zaugg, Redaktor
Christoph Ulrich, Geschäftsführer
Lukas Viglietti, Illustrationen