

Tages-Anzeiger; 26.08.2004

«Die Flugsparte verdient kein Geld»

Unique-Chef Josef Felder erklärt, warum sein Flughafen für Fluggesellschaften und Passagiere trotz den hohen Gebühren attraktiv ist.

Mit Josef Felder sprach Marcel Odermatt

Herr Felder, EasyJet hat angekündigt, Zürich nicht mehr anzufliiegen. Die Gebühren seien zu hoch. Hat der Flughafen ein Wettbewerbsproblem?

Die Luftfahrt ist ein dynamischer Markt. Sowohl die Swiss als auch British Airways bieten tägliche Flüge nach London an - zusammen 16. Wir haben in den letzten anderthalb Jahren 16 neue Fluggesellschaften begrüßen dürfen. Ab 30. September 2004 bedient Helvetic Airways neu einmal pro Tag London Gatwick, und British Airways nimmt auf den Winterflugplan am 31. Oktober 2004 zwei tägliche Verbindungen nach Gatwick auf. Die erwähnten wegfallenden Verbindungen werden durch die neuen Angebote mehr als kompensiert.

Die hohen Kosten in Kloten sind von EasyJet also nur ein Vorwand?

Die Tatsache, dass am Flughafen Zürich mit Germania, Germanwings, Air Berlin, Helvetic, Niki, Sky Europe und Smart Wings mehr Günstig-Airlines als an jedem anderen europäischen Flughafen starten und landen, zeigt, dass die Konditionen am Flughafen Zürich attraktiv sind.

Werden im zweiten Halbjahr weitere Fluglinien dazustossen?

Wir haben neun Fluggesellschaften, die im zweiten Halbjahr entweder zusätzliche Destinationen oder Frequenzen anbieten oder aber neu an den Flughafen Zürich kommen. Die erste Kommunikation darüber überlassen wir aber gerne den betreffenden Gesellschaften.

Trotzdem zeigen Vergleiche: Die Passagiergebühren sind in Kloten im internationalen Vergleich hoch.

Die Passagiergebühren am Flughafen Zürich betragen eigentlich 21 Franken. Hinzu kommen 10 Franken für Sicherheit und 5 Franken Lärmgebühren, also zwei Gebührenelemente, die an anderen europäischen Flughäfen^[90] so nicht anfallen.

Die Erhöhung der Passagiergebühren hat zusätzliche 30 Millionen Franken in Ihre Kassen gespült. Ist nun das Ende erreicht, oder sehen Sie Potenzial, die Taxen weiter zu verteuern?

Das ist für uns keine Frage des Potenzials. Es geht vielmehr um nutzergerechte Kostenzuweisung. Wir verdienen mit der Flugsparte noch kein Geld.

Unique schätzt die Kosten für Lärmentschädigung auf 0,8 bis 1,2 Milliarden Franken. Bisher zahlten die Passagiere 5 Franken in den so genannten Lärmfonds. Muss diese Gebühr bald erhöht werden?

Falls es zu Entschädigungszahlungen kommt, tragen wir uns mit dem Gedanken, diese Lärmgebühr innerhalb der Passagiergebühren von insgesamt 36 Franken auf 10 Franken zu erhöhen.

Unique will den Flugverkehr laut Verwaltungsratspräsident Andreas Schmid «konzentrieren». Mit welchen Kosten rechnen Sie, wenn die betroffenen Gemeinden entschädigt würden?

Wir haben immer festgehalten, dass wir alle Betroffenen nach den gleichen Kriterien und Gesetzesgrundlagen entschädigen werden. Die Frage der Kosten bei einer Konzentration des Lärms sind noch nicht abschätzbar, da momentan weder diese Grundlagen noch die definitiven An- und Abflugwege feststehen. Die Kosten werden jedoch sicher tiefer sein als bei einer Fluglärmverteilung.

Unique weist jetzt 2,034 Milliarden Franken an verzinslichem Fremdkapital aus. Ist damit nun die Spitze der Schuldenaufnahme erreicht?

Der Höhepunkt ist nahezu erreicht. Wir gehen davon aus, dass wir die absolute Spitze im zweiten Halbjahr bei deutlich unter 2,1 Milliarden Franken erreichen werden. Ab nächstem Jahr wird die Verschuldung abgebaut.

Was passiert mit den Zinskosten?

98 Prozent unserer Zinsen sind fix, das heisst, wir erwarten keine substantielle Veränderung der Zinskosten.

Unique rechnet für das gesamte Jahr mit einem Gewinn. Wie hoch wird er ausfallen?

Das zweite Halbjahr ist erfahrungsgemäss tendenziell stärker als das erste. Die Vergangenheit lehrt aber, den Tag nicht vor dem Abend zu loben. Daher beschränken wir uns jetzt auf die Aussage «wir erwarten einen Gewinn».

Flughafen: Fierz spricht Klartext

Kloten. - Mit der Präsentation des Raumplanungsprojekts Relief hat Baudirektorin Dorothée Fierz (FDP) vor einem Monat für Wirbel gesorgt. Brisant ist vor allem die Empfehlung der beigezogenen Experten, den Flughafen Kloten künftig so oft als möglich von Osten her anzufliegen und durchgehend nach Norden zu starten, um den Süden und den Westen zu entlasten. Aber auch die vorgeschlagene Verlängerung der West- und der V-Piste um einige Hundert Meter birgt politischen Zündstoff. Wie ernst es ihr mit Relief ist, liess Fierz damals aber noch weit gehend offen.

Bei einem Auftritt vor den Mitgliedern des Komitees pro Flughafen wurde die Baudirektorin gestern Mittwoch deutlicher. Man werde nicht darum herumkommen, die Variante «Ost» mit Landungen von Osten und Starts nach Norden als eigenständige Betriebsvariante zu prüfen, weil mit ihr am wenigsten Menschen belärmt würden, sagte sie. Der Vorschlag der Experten, die Bewegungen während 70 Prozent der Zeit mit diesem Regime abzuwickeln, sei zwar wegen des politischen Widerstandes «unrealistisch». 50 Prozent der Zeit lasse sich die Variante aber umsetzen. Die übrigen An- und Abflüge sollen in der Variante «Nord» erfolgen: von Norden her landen, nach Süden und Westen starten.

Fierz will vor allem die Verlängerung der Westpiste vorantreiben, damit auch grosse Maschinen bei jedem Wetter darauf landen können. So könne man «mit ganz wenigen Ausnahmen auf die Südanflüge verzichten». Für die Volksinitiative zur Begrenzung der jährlichen Flugbewegungen auf 250 000 hat Fierz nichts übrig: «Das bringt der Bevölkerung keine wirkliche Entlastung.» Man müsse vielmehr alle technischen Möglichkeiten nutzen, um die Flugzeuge leiser zu machen. «In 10 bis 15 Jahren kann die Lärmbelastung so um 10 bis 15 Dezibel gesenkt werden.» (dba)