

Neue Zürcher Zeitung, 8. September 2004

Inland

Zürich ohne Hub - Schnitt ins eigene Fleisch

Geschäftsmodelle sind nicht Sache der Politik

Von Regula Dettling-Ott*

In der Diskussion über den Flughafen Zürich wird immer wieder der Eindruck vermittelt, es gebe die Wahl, ob der Flughafen Zürich ein Hub sei oder nicht, ohne zu definieren, was darunter zu verstehen ist. Der Flughafen Zürich war immer ein Hub, weil die Fluggesellschaften Umsteigeverbindungen anbieten. Und eine Fluggesellschaft mit interkontinentalen Flügen kann ohne Umsteigepassagiere nicht überleben.

In den achtziger Jahren strukturierten amerikanische Fluggesellschaften als Folge der inneramerikanischen Liberalisierung ihr Streckennetz neu. Alle Strecken einer Fluggesellschaft sollten an einen Punkt führen (hub, Nabe) und von dort aus wie die Speichen (spoke) eines Rades für eine flächendeckende Bedienung möglichst vieler Destinationen sorgen: Das neue Geschäftsmodell wurde als «hub and spoke»-System bezeichnet. Die Fluggesellschaften versprachen sich davon eine bessere Auslastung ihrer Flugzeuge. Transkontinentale Direktflüge gab es nur noch auf wenigen Strecken, ebenso wurden die peripheren Direktverbindungen reduziert. Ausgenommen waren nur wenige «Rennstrecken», auf welchen die Fluggesellschaften auch ohne Umsteigepassagiere eine genügende Auslastung erreichen konnten. Von ihrem Drehkreuz aus bedienten die amerikanischen Fluggesellschaften auch ihre interkontinentalen Strecken und konnten so gute inneramerikanische Anschlussflüge anbieten.

Teilabkehr vom Netzwerk-System

In den letzten Jahren sind in den USA viele Fluggesellschaften wieder teilweise von diesem «hub and spoke»-System abgekommen, insbesondere weil immer mehr sogenannte Low-Cost-Carriers mit zunehmendem Erfolg begannen, Direktflüge zu günstigen Preisen anzubieten. Southwest Airlines oder Jet Blue gelten in der Industrie als Musterbeispiele; sie bieten nur Direktverbindungen an, Umsteigepassagiere sind für sie kein Zielpublikum. In Europa sind vor allem Easy Jet und Ryanair mit diesem Geschäftsmodell erfolgreich.

Aus luftrechtlicher Sicht erstaunt nicht, dass das «hub and spoke»-System in den USA entstanden ist. Die Fluggesellschaften waren innerhalb der USA frei, ihren Flugbetrieb neu zu strukturieren. Anders als im internationalen Luftverkehr brauchten sie dazu keine speziellen Verkehrsrechte, weil innerhalb eines Landes die einheimischen Fluggesellschaften unter Einhaltung der nationalen Vorschriften beliebige Strecken bedienen können. Es reicht, dass am Drehkreuz genügend Pisten, Slots (Zeitnischen für den An- oder Abflug), Abfertigungseinrichtungen und Standplätze verfügbar sind.

Zürich war schon immer ein Hub

Ausserhalb der USA funktionieren - mit Ausnahme der in den letzten Jahren entstandenen Low-Cost-Carriers - praktisch alle Fluggesellschaften noch nach dem Hub-System. Auf den interkontinentalen Strecken setzen sie Grossflugzeuge ein, die sie nicht allein mit Passagieren und Fracht aus dem lokalen Markt füllen können. In Europa hat jedes Land einen oder höchstens zwei Flughäfen mit interkontinentalen Verbindungen. Die Schweiz bildet da keine Ausnahme: Zürich ist seit je der Flughafen, zu dem am meisten internationale Strecken führen, Genf und Basel verfügen über weit weniger Verbindungen.

Die Konzentration auf einen oder zwei Flughäfen ist das Ergebnis der während Jahrzehnten gewachsenen luftverkehrsrechtlichen Gegebenheiten. Die nationalen Fluggesellschaften benützen die Verkehrsrechte (sog. Freiheiten), die ihnen die Luftverkehrsabkommen einräumen, und bündeln diese Linien an einem Punkt. In diesem Sinn haben die Swissair und heute die Swiss in Zürich schon immer einen Hub betrieben, in Deutschland ist Frankfurt für die Lufthansa der Hub, für British Airways ist es London, für Air France Paris und für die Austrian Airlines Wien. Diese Fluggesellschaften sind darauf angewiesen, dass sie ihre Flüge auf einen oder wenige Punkte konzentrieren, damit sie insbesondere auf den Langstrecken eine genügende Auslastung erreichen.

Als die Swissair Ende der neunziger Jahre die Zahl der Umsteigepassagiere in Zürich gezielt steigerte, führte sie damit keinen Hub ein, sondern erhöhte lediglich die Frequenz der Flüge von und nach Zürich. Wie ihre Konkurrenz in Frankfurt, London oder Amsterdam flog sie Passagiere nach Zürich, damit diese auf einen anderen ihrer Flüge umstiegen. Auslöser dafür war der starke internationale Wettbewerb um Passagiere, nachdem der Binnenmarkt in der EU liberalisiert worden war. Günstige Preise führten dazu, dass ein Passagier für eine Umsteige Verbindung weniger bezahlte als für den Direktflug. Dieses Geschäftsmodell ist heute noch gang und gäbe: Es ist zum Beispiel billiger, via Amsterdam, New York oder Frankfurt von Zürich nach Washington zu fliegen als mit dem Direktflug, unabhängig davon, wo das Umsteigen stattfindet.

Ohne Transitpassagiere geht nichts

Die gezielte Bewirtschaftung des Umsteigeverkehrs ist für die sogenannten Netzwerk-Carriers eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Keine Fluggesellschaft, die eine Mischung von interkontinentalen und regionalen Verbindungen anbietet, kann auf Umsteigepassagiere verzichten, weil die Fixkosten bei Langstreckenverbindungen deutlich höher sind. Einzig auf wenigen Strecken mit einem sehr hohen Anteil an Geschäftskunden kann es sich lohnen, für dieses Preissegment ein relativ kleines Flugzeug für einen direkten Langstreckenflug einzusetzen und weitgehend auf Umsteigepassagiere zu verzichten.

Fluggesellschaften wie Lufthansa, British Airways, KLM und Alitalia weisen auf ihren Hubs einen Anteil zwischen 41 Prozent (Alitalia) und 52 Prozent (Lufthansa in Frankfurt) an Umsteigepassagieren aus und werben aktiv um solche Passagiere. Der Anteil für die Swiss in Zürich liegt bei 44 Prozent im Jahr 2003, 38,6 Prozent im ersten Semester 2004. Es ist nicht die Entscheidung des Flughafens, dass dieser Umsteigeverkehr stattfindet. Es sind vielmehr die Fluggesellschaften, die bestehende Verkehrsrechte ausnützen, ihre Chancen auf dem Markt wahrnehmen und Flüge anbieten, für die eine Nachfrage besteht. Es ist auch nicht die Entscheidung der jeweiligen Behörden, den Fluggesellschaften vorzuschreiben, wohin sie mit welchen Flugzeugen fliegen sollen und an wen sie ihre Sitze und ihren Frachtraum verkaufen sollen. Eine Beschränkung der Kapazität ist seit Mitte der achtziger Jahre im Rahmen der Liberalisierung des Luftverkehrs weltweit sukzessive eliminiert worden, in der EU ist sie schon seit Jahren gänzlich aufgehoben.

Es würde eine fundamentale Änderung der heute bestehenden rechtlichen Grundlagen brauchen, damit die Behörden bestimmen könnten, ob und wie viele Umsteigeverbindungen eine Fluggesellschaft anbieten kann. Insbesondere müsste die Schweiz das sektorielle Luftverkehrsabkommen mit der Europäischen Union kündigen, und damit wegen der Verknüpfung mit den andern sektoriellen Abkommen auch das ganze Paket der Bilateralen I. Das Luftverkehrsabkommen räumt seit dem 1. Juni 2004 allen Fluggesellschaften mit einer Betriebsbewilligung eines EU-Landes die Möglichkeit ein, von irgendeiner Destination in der EU nach Zürich zu fliegen und umgekehrt. Eine solche Gesellschaft könnte auch ohne weiteres in Zürich für den Europa-Verkehr einen «Hub» betreiben; weitgehend ausgeschlossen ist zurzeit nur, dass eine nichtschweizerische Gesellschaft die interkontinentalen Strecken von der Schweiz aus bedient.

Eher mehr als weniger Flugbewegungen

In Anbetracht dieser Gegebenheiten ist es bemerkenswert, dass viele Politiker und Anwohner des Flughafens meinen, es gebe aufgrund der bestehenden rechtlichen Grundlagen eine Wahl zwischen «Zürich mit Hub» und «Zürich ohne Hub». Will man dem Flughafen Zürich die Funktion als Hub absprechen, würde das bedeuten, dass man den Fluggesellschaften gesetzlich verbieten müsste, auf dem Flughafen Zürich gewisse Anschlussverbindungen anzubieten. Sie dürften den Passagieren ab Zürich nur noch Direktverbindungen verkaufen. Letztlich soll damit erreicht werden, dass sich die Lärmbelastung für die Anwohner reduziert. Abgesehen davon, dass ein solches «Geschäftsmodell» heute auf der Welt einzigartig wäre und nicht ersichtlich ist, wie es mit den bestehenden internationalen Luftverkehrsabkommen vereinbar wäre, wäre es auch aus wirtschaftlichen Gründen nicht umzusetzen.

Die Massnahme wäre auch kaum ein taugliches Mittel, um die Anzahl der Flugbewegungen namhaft zu reduzieren. Sie könnte im Gegenteil zum Schnitt ins eigene Fleisch werden, wenn Fluggesellschaften keine Grossflugzeuge mehr einsetzen, sondern mit häufigen Flügen in kleinen Flugzeugen die Verbindungen zu den ausländischen Hubs sicherstellen, um die Passagiere dort auf die interkontinentalen Flüge umsteigen zu lassen. Beredtes Beispiel für die Entwicklung zu einer Verstärkung der Hub-Funktion sind die Lufthansa und British Airways, die seit dem Zusammenbruch der Swissair die Zahl der Zubringerflüge nach London, Frankfurt und München erhöht haben und noch weiter erhöhen. Wegfallen würden lediglich gewisse Zubringerflüge nach Zürich.

Zürich als Hub? Das ist keine Frage, welche die Politiker mit den heutigen Rechtsgrundlagen entscheiden können; der Hub ist ein in der Luftfahrt gebräuchliches betriebswirtschaftliches Modell, mit dem die Fluggesellschaften aufgrund der bestehenden Luftverkehrsabkommen Flüge anbieten und diese möglichst gut auslasten wollen. Solange die Schweiz eine interkontinentale Anbindung will, wird der Flughafen Zürich zwangsläufig ein Flughafen sein mit «Hub» - unabhängig davon, ob die Swiss oder andere Gesellschaften die Flugverbindungen anbieten.

* Die Autorin ist Rechtsanwältin in Winterthur und Professorin an der Universität Bern.

Internet: www.dettling-ott.ch