

Zürcher Unterländer

Mittwoch, 01. Dezember 2004

KLOTEN / Unique hat keine Angst, wegen der vielen Klagen bankrott zu gehen

Der Lärm im Süden existiert offiziell nicht

Der Flughafen ausbau ist abgeschlossen. Beat Spalinger, Finanzchef der Flughafenbetreiberin Unique, räumt ein, dass der Zeitrahmen für die vielen Bauten (all-)zu gedrängt war. Ein etappenweises Vorgehen wäre ihm lieber gewesen.

Patrick Huber und Oliver Steimann



Beat Spalinger ist stolz, dass Unique trotz schwierigem Umfeld schwarze Zahlen schreibt. (Bild: Patrick Gutenberg)

«Zürcher Unterländer»: Der Flughafen ist gebaut. Wie es heisst, sollen die Kostenvorgaben eingehalten worden sein. Wie viel Geld ist denn nun verbaut worden?

Beat Spalinger (CFO Unique): Knapp über 2 Mrd. Franken, 130 Mio. weniger als geplant. Wir sind deutlich unter dem Budget geblieben. 2,3 Mrd. Franken waren mit den so genannten verbundenen Projekten vorgesehen.

Wo sind diese Einsparungen effektiv getätigt worden?

Die ganz grossen Brocken waren Einsparungen im landseitigen Shopping-Center. Ursprünglich war ein kompletter Neubau geplant. Wir haben aber entschieden, dass ein teilweiser Umbau auch genügt, denn mit einem kompletten Neubau hätten wir keine zusätzlichen Einnahmen generiert. Einsparungen erzielten wir auch mit Vereinfachungen im landseitigen Verkehr. Beim Rest handelt es sich um ein Sammelsurium verschiedenster Positionen.

Der Flughafen steht vor einer ungewissen Zukunft. Die Bevölkerung steht nicht mehr hinter ihm. Dazu kommen zahlreiche Entschädigungsforderungen. Wie hat sich Unique dagegen gewappnet?

Ich bezweifle, dass die Bevölkerung nicht mehr hinter dem Flughafen steht. Die Erlebnistage im September haben ein anderes Bild vermittelt. Das Problem ist, dass man vor allem die negativen Stimmen hört. Nicht ganz unschuldig an der ganzen Lärmproblematik ist der Bundesrat, der 2001 zwar erstmals Lärmgrenzwerte für Flughäfen festlegte, es aber

unterliess, die dazugehörigen Spielregeln zu formulieren. Ungeklärt blieb auch die Frage, wer überhaupt Anrecht auf Entschädigungen hat.

Gehen wir vom aktuellen Stand der Rechtsprechung aus, muss der Flughafen mit 1,2 bis 1,5 Mrd. Franken an Entschädigungsforderungen rechnen. Deren Refinanzierung läuft einerseits über die Lärmgebühren wie den «Lärmföifliber», den jeder Passagier bezahlen muss. Andererseits kommen die Landegebühren hinzu.

Wie viel Geld kommt da im Jahr zusammen?

Das sind jährlich ungefähr 40 bis 50 Mio. Franken, was nicht genügen würde, wenn unsere Schätzung eintreffen würde. In einem solchen Fall müssten wir diese Gebühr wohl auf 10 Franken pro Passagier erhöhen. Sonst laufen wir Gefahr, dass die Kosten höher sein könnten als die Einnahmen.

Der Süden beziffert den Wertverlust wegen der Südanflüge auf 10 Mrd. Franken. Hat Unique ein Szenario auf Lager, um auch mit einer solchen Summe fertig zu werden?

Grundsätzlich darf der Flughafen, weil ihm eine zentrale Bedeutung als Verkehrsinfrastruktur zukommt, übermässig viel Lärm produzieren. Nur ein limitierter Teil von Eigentümern hat Anrecht auf eine Entschädigung, und auch nur, wenn gewisse Kriterien erfüllt sind. Es kann durchaus sein, dass ein Eigentümer eine Wertverminderung in Kauf nehmen muss, aber kein Anrecht auf Entschädigung hat.

Gibt es dafür Kriterien?

Selbstverständlich. Gemäss Bundesgericht müssen mehrere Faktoren erfüllt sein: Der Immissionsgrenzwert muss überschritten sein, die Liegenschaft muss vor 1961 gekauft worden sein, die Schwere des Schadens muss mindestens 10 Prozent betragen. Zudem darf die Forderung nicht verjährt sein. Zusätzlich spielt die Höhe des Überflugs eine Rolle. In Bezug auf Überflüge legte das Bundesgericht im Falle von Genf fest, dass beide Flügelspitzen über das Dach einer Liegenschaft hinausragen müssen. Diese Kriterien sind südlich von Schwamendingen nicht erfüllt.

Weshalb nicht?

Für den Immissionsgrenzwert wird, nicht nur beim Flugverkehr, der Lärm in vier Zeitfenstern gemessen. Das Pech des Südens ist, dass die Lärmbelastung dort unter der Woche «nur» von 6 bis 7 Uhr dauert, die Messung aber für die gesamten 16 Tagesstunden erfolgt. Damit ist der Lärm offiziell praktisch inexistent. Grundsätzlich habe ich Verständnis dafür, dass sich der Süden deshalb ungerecht behandelt fühlt. Man muss aber in der ganzen Angelegenheit sehr vorsichtig sein: Mit der gleichen Argumentation könnten auch Anwohner einer lauten Strasse wegen einer Spitzenbelastung im morgendlichen Stossverkehr Entschädigungen einfordern.

Was ist, wenn nun aber der Süden damit durchkäme und für die Lärmmessung ein zusätzliches Zeitfenster geschaffen würde?

Dann müsste man - rein betriebswirtschaftlich argumentiert - sagen: Gut, aber ab morgen fliegen wir 16 Stunden pro Tag von Süden an, denn dann sind in diesem Gebiet die Entschädigungen ja bereits bezahlt worden.

Unique und der Regierungsrat betonen bei jeder Gelegenheit, man wolle zur Nordausrichtung zurückkehren. Drohen Unique nicht Millionenklagen, wenn die Südanflüge nicht verschwinden?

Die Klagen aus dem Süden haben wir bereits im Haus. Aber selbst wenn der Lärm nur in dieser einen Morgenstunde gemessen würde, lägen nicht alle Gemeinden, die heute laut protestieren, über dem Grenzwert. Nähere Orte wie Gockhausen und Schwamendingen zwar schon, aber die Einwohner von Gemeinden wie Stäfa könnten wegen einer solchen Massnahme keine Entschädigungen einfordern.

Trotzdem würde ein solches Szenario natürlich unser Finanzierungsproblem verschärfen und dazu führen, dass wir die Gebühren weiter erhöhen müssten - mit klaren Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit.

Unique verfügt schon heute über einen zwar schönen, aber teuren Flughafen.

Diese Aussage stimmt nicht. Unter den vergleichbaren Flughäfen, die auch eine Umsteige-Infrastruktur anbieten, gehören wir heute zu den teureren, aber nicht zu den ganz teuren Airports. In der Öffentlichkeit werden wir jedoch immer wieder mit Flughäfen wie Basel oder Genf verglichen, was einem Vergleich von Äpfeln mit Birnen gleichkommt.

Ich möchte daran erinnern, dass wir allein in unsere vollautomatische Gepäcksortierungsanlage, die hauptsächlich dem Umsteigepassagier zugute kommt, 400 Mio. Franken investiert haben.

Viele Airlines - zuletzt EasyJet - bemängeln, dass sie diese Infrastruktur mitfinanzieren müssen, ohne sie wirklich zu benötigen.

Das ist ihr Pech. Man kann den Flughafen nicht auf zwei völlig unterschiedliche Marktsegmente ausrichten. Irgendwann muss man sich entscheiden: Ist man ein Lowcost-Flughafen mit allen Konsequenzen, oder ist man ein Drehscheiben-Flughafen?

Unique hat also keine Pläne, einen Billig-Terminal einzuführen?

Nein. Wir haben die ganz klare Philosophie, ein Set von Infrastruktur und ein Set von Gebühren für alle anzubieten. Es wäre absolut unfair, einem Lowcost-Carrier, der seit drei Jahren auf dem Markt ist, tiefere Gebühren und eine billigere Infrastruktur anzubieten als langjährigen Kunden.

Trotzdem ist der Flughafen, wie er heute dasteht, eine Schuhnummer zu gross. Was unternimmt Unique, um neue Kunden anzulocken?

Letztlich haben wir zwei Arten von Passagieren. Einerseits den Lokalpassagier, der von Zürich aus abfliegt: Das ist ein limitierter Markt, den man höchstens mit günstigen Preisen etwas stimulieren kann. Andererseits haben wir den Transfermarkt, der aber - wie überall auf der Welt - zu 90 Prozent vom Homecarrier bedient wird. Hier hängt das Passagierwachstum also davon ab, wie sich die Swiss entwickelt.

Die Swiss stellt also für Unique einen Risikofaktor dar.

Früher wurden 60 Prozent unseres Verkehrs von der Swissair-Gruppe abgewickelt, der Anteil der Transfer-Passagiere lag bei 46 Prozent. Heute liegen wir bei 26 Prozent.

Rückblickend wird sich die 5. Bauetappe aber nur rechtfertigen lassen, wenn die Swiss aus ihrer Schwäche herausfindet.

Nein. Man darf nicht vergessen, dass gemäss Prognosen sich der Weltluftverkehr bis zum Jahr 2015 verdoppeln wird. Auch unser Lokalmarkt wird in dieser Grössenordnung zulegen. Das heisst, 2015 wäre die 5. Bauetappe mit 34 Millionen Passagieren ausgelastet.

Dies sind jedoch nicht die Umsteigepassagiere, für die Sie viel Geld investiert haben.

Das ist richtig, wir haben gezielt eine Umsteige-Infrastruktur gebaut. Ich bin jedoch überzeugt, dass genau diese früher oder später in Europa zum gesuchten Gut wird - die Wachstumsmöglichkeiten sind auch für andere Flughäfen begrenzt. Aufgrund der gegenwärtigen flugrechtlichen Situation könnte nicht schon morgen eine Lufthansa kommen, aber in fünf oder zehn Jahren wird die Liberalisierung so weit vorangeschritten sein, dass auch dies möglich wäre.

Wann kommt die 6. Bauetappe?

Wenn man eine Lehre aus der 5. Bauetappe ziehen muss, dann diese: Man sollte einen Flughafen nie in einem so grossen Schritt entwickeln, wie man das jetzt gemacht hat, das ist ein zu schwerwiegender Eingriff in das Gesamtsystem und sowohl für das Unternehmen wie für die Passagiere schwer zumutbar. Einziger Grund dafür ist natürlich der schwierige und langfristige Planungsprozess. Wenn man mit fünf bis zehn Jahren Planungszeit rechnen muss, macht man die Sache gleich möglichst gross, damit man wieder eine Zeit lang Ruhe hat. Betriebswirtschaftlich gesehen muss man das jedoch als Unsinn bezeichnen.