

KOMMENTAR

Über den Sinn und Unsinn von Flughafen-Privatisierungen

Als natürliche Monopole sind Flughäfen anfällig für Marktmissbrauch, wenn sie schlecht reguliert in private Hände geraten. Kommt einem Flughafen für ein Land eine strategische Bedeutung zu, ist die öffentliche Hand besser mit an Bord.

Werner Enz, Sidney 4.6.2018, 19:03 Uhr



Private Flughäfen verrechnen höhere Gebühren und werfen in der Folge mehr Gewinn ab. (Bild: Toru Hanai / Reuters)

Unter der konservativen Annahme, dass die Nachfrage nach Flügen um jährlich 3,5% weiterwachsen wird, zeichnet sich vielerorts eine Überlastung ab. **Lediglich vier der weltweit hundert führenden Flughäfen mit mehr als 20 Mio. Fluggästen im Jahr verfügen noch über freie Kapazitäten.** Vor diesem Hintergrund stellt sich vielerorts die Frage, wer die neue Flughafeninfrastruktur finanzieren soll. Eine Schätzung der International Air Transport Association (IATA) nennt Investitionen von mehr als 400 Mrd. \$ bis ins Jahr 2023.

Es mag überraschen, aber Flughäfen in privater Hand arbeiten offenbar nicht signifikant effizienter als solche in staatlichem Besitz, wie eine im Auftrag der IATA erstellte Studie von Deloitte zeigt. Nicht nur das: **Private Flughäfen verrechnen höhere Gebühren** und werfen in der Folge mehr Gewinn ab. Weil Flughäfen meistens ein natürliches Monopol darstellen, ist **die Gefahr des Missbrauchs von Marktmacht erheblich.** Es gibt in der Praxis unschöne Beispiele dafür, etwa die Übernahme britischer Flughäfen durch die expansionshungrige Ferrovial aus Spanien, die sich zu schwere Schulden aufbürdete. **Es wird schon Gründe haben, dass in den USA und Kanada weniger als 1% der Flughäfen privat sind.**

Der Ratschlag der IATA, die natürlich zunächst die Interessen der Fluggesellschaften im Auge hat, ist, Privatisierungen nie mit dem Ziel der kurzfristigen Gewinnmaximierung vorzunehmen. Allerdings plagen hohe Lande- oder Passagiergebühren letztlich die Kunden und weniger die Fluggesellschaften. Dort, wo ein Flughafen als strategische Infrastruktur für ein Land gelten kann, ist eine staatliche Beteiligung zudem von Vorteil, weil dann die Interessen gleichgerichtet sind und der Staat mit in der Pflicht ist. Aus dieser Warte betrachtet, hat der Flughafen Zürich mit einem gemischtwirtschaftlichen Ansatz einen klugen Mittelweg gewählt. Eine solide Aufsicht, wie sie in der Schweiz das Bundesamt für Zivilluftfahrt leistet, ist auch vonnöten