

**Zeitschrift:** Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer  
**Band:** 31 (2004)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Luftfahrt : Sturmwarnung am Schweizer Himmel  
**Autor:** Veuthey, Charly  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-909990>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 19.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Düstere Gewitterwolken ziehen auf, die Zukunft der Swiss sieht alles andere als rosig aus.

# Sturmwarnung am Schweizer Himmel

*Die Swissair ist tot – es lebe die Swiss? Das Überleben der jungen Fluggesellschaft ist noch längst nicht gesichert, und mit der Swiss leiden auch die nationalen Flughäfen. Welche Zukunft hat die Luftfahrt in der Schweiz?*

**CHARLY VEUTHEY**

**DAS ENDE DER SWISSAIR** schlug ein wie eine Bombe. Die Schweiz hatte den Verlust einer ihrer Kronjuwelen zu beklagen, und die Nachricht ging wie ein Lauffeuer um die Welt. Ein Symbol der legendären Schweizer Qualität lag plötzlich am Boden. Die Swissair-Flugzeuge mit ihrem stolz auf dem Heckruder prangenden Schweizerkreuz hatten als Imagerträger par excellence den guten Ruf der Schweiz in die Welt hinausgetragen. Eine französische Zeitung setzte nicht ohne ironischen Unterton folgende Legende unter das Bild der gegroundeten Swissair-Flotte in Kloten: «Der Gipfel für die reiche Schweiz: Die Swissair-Flugzeuge wurden gestern in Zürich-Kloten gegroundet – aus Mangel an Geld für Treibstoff.»

Geld floss jedoch bald schon wieder reichlich für die Lancierung und die Überlebenssicherung der Swiss. Die öffentliche Hand

legte sich mächtig ins Zeug; die neue Fluggesellschaft wurde durch öffentliche Gelder erst ermöglicht. Und heute ist schon wieder von Bundessubventionen die Rede, obwohl von den politischen Parteien – zumindest vor den Parlamentswahlen vom letzten Herbst – niemand etwas von weiteren öffentlichen Zuschüssen wissen wollte.

## **Wirklich nötig?**

Viele Leute in der Schweiz stellen sich heute die Frage, ob ihre Steuergelder tatsächlich dazu dienen sollen, die nationale Fluggesellschaft zu retten. Und diese Frage wirft sogleich wieder eine neue auf: Braucht es die Swiss wirklich, damit die Schweiz auf dem Luftweg erreichbar ist und die Schweizer Flugreisen unternehmen können?

Für bestimmte Interessengruppen, darunter jene des Tourismussektors, lautet die

Antwort klar Ja. Die nationale Fluggesellschaft ist von zentraler Bedeutung, wenn es darum geht, Touristen in unser Land zu bringen – und insbesondere für den Kongress-, Seminar- und Konferenztourismus, wie Jürg Schmid, Direktor von Schweiz Tourismus, im Mai 2003 in der Westschweizer Tageszeitung «Le Temps» betonte: «Genau dieser Tourismuszweig – der sich durch eine sehr hohe Wertschöpfung auszeichnet – wäre von einem allfälligen Verschwinden der Swiss am meisten betroffen.» Und er erinnerte daran, dass im Jahre 2002 die Swiss 1,6 Millionen jener total 18 Millionen Touristen beförderte, welche damals unser Land besuchten. Das Lager der Swiss-Befür-

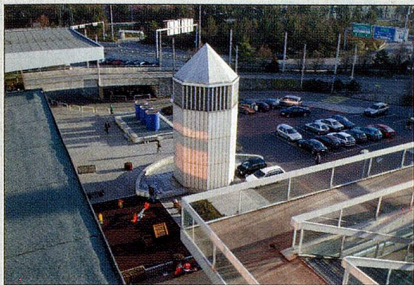
worter streicht die Bedeutung der direkten Langstreckenverbindungen besonders hervor.

Diese sind in der Tat entscheidend. Und zwar nicht nur als Verbindung zwischen der Schweiz und der grossen weiten Welt – das Angebot von Langstreckenverbindungen ab der Schweiz ist auch Bedingung für das Überleben des wichtigsten Schweizer Flughafens, Zürich-Kloten, der sich den etwas pompösen Namen «Unique» gegeben hat. Was auf dem Spiel steht, zeigte etwa die Reaktion des Kantons Zürich auf den Konkurs der Swissair. Die Zürcher engagierten sich vehement für die Lancierung der Swiss – um wichtige internationale Verbindungen für

den Wirtschaftsstandort Zürich, aber auch das nackte Überleben des Flughafens zu sichern, der in den letzten Jahren enorme Investitionen getätigt hat. Die Bedeutung der Swiss ist eine Tatsache: Sie zeichnete im Jahr 2003 für 58,8% des Verkehrsaufkommens am Unique Airport verantwortlich.

Noch entscheidender als die Existenz einer nationalen Fluggesellschaft ist das Angebot an Langstreckenflügen. Im Jahr 2003 machten die Transitpassagiere 34,7% des Passagieraufkommens in Zürich-Kloten aus – und nur 3% in Genf-Cointrin. Das Verschwinden der Langstreckenverbindungen würde einen Verlust an Transitpassagieren bedeuten – eine Katastrophe für Unique Airport.

Patrick Lüthy/imagopress



**Flughafen Genf**

Passagieraufkommen 2002:  
7 615 009 (+0,9%)  
Passagieraufkommen 2003:  
8 088 469 (+6,1%)  
Flugbewegungen 2003:  
-1,4%

*Tendenz:* British Airways fliegt neu zwischen Genf und London – eine symbolhafte Entwicklung. Die Flugzeuge der englischen Fluggesellschaft, welche mit der Swiss im Rahmen der Oneworld-Allianz liiert ist, sichern die Verbindung, während die Swiss sich immer mehr aus Genf zurückzieht und in Zürich konzentriert. Der grosse Vorteil des Genfer Flughafens: Die Transitpassagiere machen nur 3% des Passagieraufkommens aus; die zahlreiche «eigene» Kundschaft wird also weiterhin ab Genf fliegen. Cointrin setzt auf eine Diversifikation der Fluggesellschaften und der Tarife. Im Jahr 2003 zeichnete die Billigflug-Airline Easyjet für 25% der Flüge verantwortlich. Genf plant die Wiedereröffnung seines alten Aérogare auf Ende 2005, um so die Ansiedlung von Tiefpreis-Airlines zu fördern.  
[www.gva.ch](http://www.gva.ch)



**Flughafen Zürich**

Passagieraufkommen 2002:  
18 000 000 (-14,6%)  
Passagieraufkommen 2003:  
17 000 000 (-5,1%)  
Flugbewegungen 2003:  
-4,5%

*Tendenz:* 2003 und Anfang 2004 hatte Zürich viele schlechte Nachrichten zu verkraften. Die massiven Investitionen, die im Hinblick auf eine erwartete Verkehrszunahme verabschiedet und getätigt wurden, kollidierten mit der Krise der weltweiten Zivilluftfahrt als Folge des 11. September 2001. Die Probleme mit Deutschland wegen der Landeanflüge, die zahlreichen Verspätungen und die jüngst vom Bundesamt für Zivilluftfahrt verfügte Reduktion der Flugbewegungen haben zu einer dramatischen Verschlechterung der Situation geführt. Mit einem Transitpassagieranteil von fast 40% ist Zürich stark von seinem Status als Hub abhängig. Die Konkurrenz durch die Flughäfen Frankfurt und München ist gross, und sollte Zürich seine Langstreckenverbindungen an die deutschen Nachbarn verlieren, käme dies einer Katastrophe gleich. Die Rettung könnte allenfalls Oneworld heissen.  
[www.uniqueairport.ch](http://www.uniqueairport.ch)



**Flughafen Basel**

Passagieraufkommen 2002:  
3 058 384 (-13,5%)  
Passagieraufkommen 2003:  
2 489 665 (-19%)  
Flugbewegungen 2003:  
-19%

*Tendenz:* Basel leidet unter denselben Problemen mit Swiss wie Genf. Die nationale Fluggesellschaft hat ihre Aktivitäten in Basel-Mulhouse-Freiburg massiv reduziert. Im Gegensatz zu Genf, wo hauptsächlich ein «eigener» Verkehr abgewickelt wird, macht Basel heute die Tatsache zu schaffen, dass man lange Zeit von einem beträchtlichen Transitverkehr abhängig war – einem künstlichen, wie gewisse Fachleute meinen. Crossair hatte Basel zu einem Hub gemacht, weil dies für die Airline äusserst bequem war. Basel möchte sich nun wieder auf den Frachtverkehr und – wie Genf – auf Billigfliegergesellschaften konzentrieren. Übrigens hat Easyjet für die Flüge nach England soeben den Flughafen Basel gewählt – auf Kosten von Zürich.  
[www.euroairport.com](http://www.euroairport.com)

### Zürich gefährdet

In letzter Zeit häuften sich die schlechten Nachrichten für den Standort Zürich. Nach den Auseinandersetzungen mit Deutschland wegen der Landeanflüge über deutschem Gebiet und nach dem Rückgang des Verkehrsaufkommens um fast 20% innerhalb von zwei Jahren (während man mit einer massiven Zunahme und einer entsprechenden Amortisation der beträchtlichen Infrastrukturinvestitionen gerechnet hatte) ereilten die Flughafenverantwortlichen Mitte Februar zwei weitere Hiobsbotschaften: letzter Platz im europäischen Pünktlichkeitsvergleich sowie eine vom Bundesamt für Zivilluftfahrt aus Sicherheitsgründen verordnete Reduktion der Flugbewegungen. Der Himmel über Zürich ist düster.

Die beiden anderen grösseren Schweizer Flughäfen durchleben ebenfalls stürmische Zeiten. Basel verzeichnete in den vergangenen zwei Jahren einen massiven Rückgang der Passagierzahlen. Genf hält sich zwar besser und vermeldet eine leichte Zunahme – doch beide Flughäfen sind mit derselben Situation konfrontiert: Sie wurden von der Swiss praktisch aufgegeben, nachdem sich diese dazu entschlossen hatte, ihre Aktivitäten in Zürich zu konzentrieren. Nun sind neue Strategien gefragt, um neue Airlines für ihren Standort zu gewinnen.


### Der Markt entscheidet

Sind die Schweizer schlechte Luftverkehrsbetreiber? Es besteht kein Zweifel, dass die Swissair-Führung Fehler gemacht hat, doch eine Reihe von Aviatik-Fachleuten wie Pierre Condom (siehe dazu das Interview) sind der Ansicht, dass «die Swissair früher oder später sowieso Konkurs gegangen wä-

re». Denn für ihn ist klar, dass unter den Fluggesellschaften ein weltweiter Konzentrationsprozess im Gange und auch nötig ist. In Europa ist kein Platz für mehr als zwanzig Airlines – und ebenso viele Hubs –, welche internationale Verbindungen anbieten. Die globale Krise der Zivilluftfahrt nach dem 11. September 2001 hat den Konzentrationsprozess lediglich beschleunigt.

Die Zukunft des Flughafens Zürich-Kloten hängt denn auch entscheidend von der Einbindung der Swiss in die von British Airways und American Airlines dominierte Oneworld-Allianz ab. Innerhalb dieser Alli-

anz könnte Zürich die kontinentaleuropäische Plattform für Verbindungen nach Osteuropa, dem Nahen Osten und Asien werden.

Die Flughäfen von Basel und Genf müssen sich ebenfalls an die Veränderungen des weltweiten Marktes anpassen. Durch im Vergleich zum Zürcher Konkurrenten tiefere Flughafenengebühren wollen sie Billigfluganbieter auf ihre Pisten locken und so die Zukunft ihres Standorts sichern. 

Übersetzt aus dem Französischen.

## «Sie waren verliebt in die Swissair»

*Pierre Condom, Direktor der Zeitschriften Air et cosmos und Interavia, ist ein international anerkannter Aviatik-Spezialist. Wir trafen ihn am Flughafen Genf in seinem Büro zu einem Gespräch über die Zukunft der Schweizer Luftfahrt – oder zumindest über die Aussichten der Luftfahrt in der Schweiz.*

**«Schweizer Revue»:** *Wie wurde das Grounding der Swissair ausserhalb der Schweiz wahrgenommen?*

**Pierre Condom:** Für Passagiere und Öffentlichkeit ist eine Welt zusammengebrochen. Wenn es eine Fluggesellschaft gab, auf die man glaubte vertrauen zu können, dann die

Swissair. Man war sicher, dass das Flugzeug pünktlich und sauber war, und konnte sich auf die Qualität des Kabinenpersonals verlassen, selbst wenn es nicht immer so freundlich war, wie man es sich gewünscht hätte.

*Lieben die Schweizer die Swiss?*

Nein, ich glaube nicht. Sie waren verliebt in die Swissair. Man bewunderte die Swissair-Kultur, eine Mischung aus Erfolg und Qualität. Es gibt keine Swiss-Kultur. So etwas schafft man nicht von heute auf morgen. Ich denke auch, dass die Kunden sich nach dem Untergang der Swissair neu orientieren mussten. Zu Lasten der Swiss.

*Wird die Gesellschaft weiterhin existieren?*

In zwei oder drei Jahren wird es die Swiss wahrscheinlich immer noch geben. Aber in zehn, fünfzehn Jahren? Die allgemeine Entwicklung der Zivilluftfahrt spricht nicht dafür. In Europa erwartet man Fusionen rund um Air France, British Airways, Lufthansa und vielleicht Iberia. Bestimmt wird es noch

Inserat

## Rente ~~oder~~ und Kapital



Der Anlageplan RentenTIP® erhält Ihr Kapital und sichert Ihnen ein regelmässiges Einkommen in Form einer Rente in Höhe von 7,5% pro Jahr Ihres investierten Kapitals\*. Verlangen Sie unsere Unterlagen oder ein persönliches Gespräch. Wir freuen uns auf Ihren Anruf.

ProTIP Financial Products AG      Telefax +4152 369 0568  
 Hauptstrasse 36, CH-8546 Islikon      d.lisser@protip.ch  
 Telefon +4152 369 0565      www.protip.ch

**PRO TIP**

\*Beispiel: Eine Einlage von € 250'000.- ergibt Auszahlungen von € 1'562.50 pro Monat.