

Luftfahrt : "Sie waren verliebt in die Swissair"

Autor(en): **Condom, Pierre / Veuthey, Charly**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **31 (2004)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-909991>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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) erteilten 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.

Patrick Lüthy/Imagopress



Luftfahrt-Spezialist Pierre Condom: «Wenn es eine Fluggesellschaft gab, auf die man glaubte vertrauen zu können, dann die Swissair.»

Flugzeuge mit der Aufschrift Swiss geben, aber wahrscheinlich werden sie zu einer grösseren Gruppe gehören.

Braucht es die Swiss, damit die Schweizer reisen können?

Die Neugruppierungen werden eine radikale Änderung der Streckennetze bewirken. Nicht jeder heute existierende Hub wird darin Platz haben. Es gibt über zwanzig Fluggesellschaften in Europa und ebenso viele Drehscheiben. In einem ersten Schritt wird sich der Verkehr auf eine bestimmte Anzahl grosser Hubs konzentrieren. In der Schweiz gibt es nur einen: Zürich. Doch hat es in Europa Platz für Zürich, München, Frankfurt, Paris, Rom und Mailand – in einem geografischen Raum also, der aus Sicht der Luftfahrt sehr klein ist? Einige dieser Hubs werden wahrscheinlich ihre internationale Anbindung verlieren. Die Schweizer werden dann auf Transitflüge ausserhalb der Landesgrenzen angewiesen sein. Mit Ausnahme der Zürcher sind aber schon heute alle Swiss-Kunden zum Umsteigen in Zürich gezwungen, wenn man von einigen Verbindungen ab Genf absieht. Aus Sicht des Passagiers spielt es keine Rolle, ob sie über Zürich, Frankfurt, Rom oder Paris fliegen. Dagegen kann er von der Konkurrenz profitieren!

Hat Zürich Chancen, ein bedeutender internationaler Flughafen zu bleiben?

Ein wichtiger Flughafen schon. Aber kein internationaler Flughafen für Langstreckenflüge. Auf politischem Weg kann er ziemlich leicht lahm gelegt werden. Ausserdem gibt es keine genügend starke ansässige Fluggesellschaft.

Ein wichtiger Hub ist auf eine ansässige Gesellschaft mit dichtem Streckennetz und starkem Verkehrsaufkommen angewiesen. Zürich hat keines von beidem. Die Bevölkerung ist zu gering, und wenn man die Swiss bezüglich der internationalen Destinationen mit Air France in Roissy vergleicht, besteht ebenfalls ein Ungleichgewicht.

Droht den Schweizer Flughäfen eine Krise?

Die drei Flughäfen können mittelfristig gesehen mit Regionalflügen überleben. Der Luftverkehr wächst jährlich im Durchschnitt um 5% in einem Zeitraum von 25, 30, vielleicht 40 Jahren. Zu einem bestimmten Zeitpunkt wird der Luftraum in den Anflugzonen nicht mehr ausreichen. Man wird die Anzahl der Flugzeuge reduzieren müssen. Die Gruppierung der Passagiere in den grossen Hubs, die heute auf dem Luftweg erfolgt, wird wahrscheinlich auf dem Landweg erfolgen. Das ist das langfristige Risiko. Und Flughäfen, welche die Verbindungen zu den grossen Hubs sicherstellen, könnten darunter leiden.

In einer späteren Phase könnten die Flughäfen die Langstreckenflüge zurückgewinnen. Bei stark frequentierten Routen gibt es eine Konzentration auf die Hubs, weil dies die wirtschaftlichste Form des Personentransports ist. Aber wenn der Verkehr weiter zunimmt, kommt die Zeit, wo sich ein lohnender Markt für Punkt-zu-Punkt-Verbindungen von sekundären zu Hauptdestinationen oder von sekundären zu sekundären Destinationen eröffnet. Sekundäre Drehscheiben werden zu einem bestimmten Zeitpunkt der Entwicklung der Hubs wieder Di-

rektverbindungen anbieten, aber nicht zum selben Preis!

Hat Zürich unter den drei Schweizer Flughäfen wirklich die besten Karten?

Zürich hat die besten Karten aufgrund der geografischen Lage, der Einrichtungen und des Wirtschaftspotenzials. Allerdings ist das ökonomische Gleichgewicht Zürichs fragil. Genf ist ein Flughafen mit einer sehr geringen Zahl an Transitpassagieren. Seine Benutzer sind Kunden aus dem Raum Genf und dem benachbarten Frankreich. Dieser Verkehr «gehört» wirklich Genf, weil die Passagiere keine andere Wahl haben. In Zürich dagegen gibt es einen beträchtlichen Prozentsatz an Transitpassagieren, die mit Zürich nichts zu tun haben. Dieser Verkehr kann von einem Tag auf den anderen umgeleitet werden. Das war denn auch die grosse Befürchtung der Leute in der Region Zürich im Augenblick des Swissair-Grundings.

Und Basel?

Der Vorteil des Basler Flughafens besteht darin, dass er zu zwei Ländern gehört. Er liegt in einer sehr wichtigen Wirtschaftszone und es wurden bedeutende Investitionen getätigt. Abgesehen davon war der von Crossair geschaffene Hub total künstlich. Weil es eine ansässige Gesellschaft gab, hat man den Ausbau des Hub forciert – in der Nähe der Wartungsbasen, des Personals und der Entscheidungszentren von Crossair. Basel befindet sich in derselben Lage wie Zürich.

Interview: Charly Veuthey

Übersetzt aus dem Französischen.