

«SonntagsZeitung» vom 12.12.2004, Seite 65

« Das Anflugregime macht mir grosse Sorgen » Christoph Franz, CEO der SWISS, verlangt eine neue Vereinbarung mit Deutschland

VON ARTHUR RUTISHAUSER

ZÜRICH Die Swiss ist noch nicht über den Berg. Nahezu jeder zweite Sitz bleibt bei Europaflügen leer. Der Sitzladefaktor lag im November bei 51,0 Prozent, im Vorjahr waren es noch 56,8 Prozent. Zudem sind die Kosten zu hoch. Daher plant die Swiss weitere Sparmassnahmen. Zuerst soll an der Verwaltungsratssitzung vom Montag beschlossen werden, den Gesamtarbeitsvertrag mit dem Kabinenpersonal zu kündigen. Swiss- Pressesprecher Jürg Dinner bestätigt, dass bis Ende Jahr noch eine Entscheidung fällt. Weiter will die Swiss ihre französische Tochtergesellschaft Cross- air- Europe auflösen. Eines der zwei Saab 2000 Flugzeuge ist bereits umgespritzt. Diese können von überzähligen Swiss- Piloten geflogen werden. Total betreibt die Swiss dann neun dieser Kleinflugzeuge, alle stationiert in Basel.

Längerfristig sollen sie in eine eigene Gesellschaft ausgelagert werden. Noch nicht gelöst sind aber die Probleme am Heimflughafen Zürich- Kloten. Das von Deutschland erzwungene Anflugverfahren und die Verspätungen kosten jährlich gut 30 Millionen Franken. **Herr Franz, letzte Woche ist es zur grossen Versöhnung zwischen dem Flughafen und der Swiss gekommen. Sind Sie nun zufrieden mit ihrem Heimflughafen Kloten?**

Wir freuen uns, dass wir wieder einen normalen Zustand als Homecarrier haben. Bisher war unser Auftritt in Zürich schon fast eine Zumutung. Wir waren auf dem Heimflughafen praktisch nicht sichtbar. Als ich das erste Mal in Zürich angekommen bin, musste ich die Swiss erst einmal suchen.

Doch auch jetzt haben Sie vom Flughafen nicht bekommen, was sie wollten: nämlich den Terminal B zur exklusiven Nutzung.

Wir können den Entscheid des Flughafens akzeptieren, das Dock B zu schliessen. Es hätte erhebliche Investitionen gebraucht, um es zu reaktivieren. Zudem wären massiv höhere Betriebskosten entstanden. Der Flughafen wurde zu Swissair- Zeiten geplant für wesentlich mehr Bewegungen als heute. Von daher ist es klar, dass nur die Docks betrieben werden, die nötig sind, um das heutige Volumen zu bewältigen.

Die Konsequenz daraus ist, dass ein Transitpassagier, der mit Swiss von Mailand nach New York fliegen will, am Flughafen Zürich vom Terminal A zum neuen Dock Midfield hetzen muss. Das gefährdet doch den Hub.

Unter der jetzt gegebenen Infrastruktur sind wir mit der neuen Lösung zufrieden. Wir können den Europa- Kunden einen grossen Vorteil bieten, denn die können alle ab dem Terminal A fliegen. Das ist gegenüber dem heutigen Zustand ein grosser Fortschritt. Für deutlich mehr als 50 Prozent der Passagiere ist das neue Benutzerkonzept besser. Für die anderen ändert sich nichts, die Reise wird jedoch besser planbar und generell werden die Umsteigezeiten kürzer.

Vergleicht man den Zustand am Zürcher Flughafen heute mit der Situation vor dem Ausbau, hat sich aus Passagiersicht und aus Sicht der nationalen Fluggesellschaft trotz Milliardeninvestitionen alles verschlechtert. Früher waren alle Swissair- Flüge im A konzentriert und die Umsteigepassagiere profitierten von sehr kurzen Wegen.

Fairerweise muss man zugeben, es war die Swissair, die beim Flughafen den Ausbau bestellt hat, weil ihr das Dock A zu klein war. Alle Beteiligten versuchen heute, das Beste aus der Situation zu machen.

Das Beste wäre doch, das Midfield, also das Dock E, zu schliessen und das Dock B wieder zu eröffnen.

Das ist nicht unsere Entscheidung. Zudem stehen die Terminal A und B so nahe beieinander, dass sich an- und wegrollende Flugzeuge kaum kreuzen können. Das ist ein Nadelöhr des Flughafens.

Eigentlich müsste man es abreissen.

Das ist Ihre Meinung. Es liegt nicht an uns, dem Flughafen zu empfehlen, was er mit dem Dock B machen soll. Um die Rollwege besser führen zu können, wäre ein teilweiser Abbruch sinnvoll. Dann hätte man auch weniger Verspätungen.

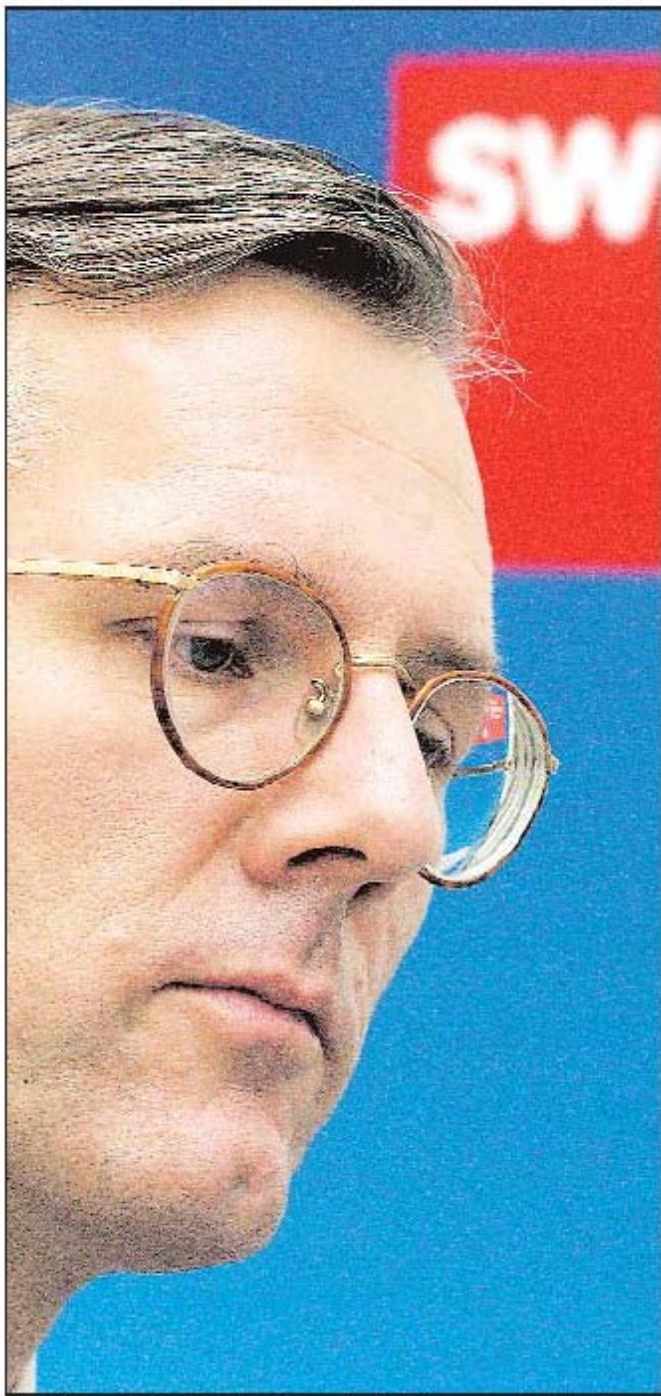
In Zürich sorgt nicht nur die bauliche Infrastruktur für Ärger, sondern auch die Südanflüge und die ewigen Verspätungen. Inwiefern leidet die Swiss unter dem Anflugregime?

Das ist nach wie vor ein Riesenthema. Um ehrlich zu sein, das viel zu komplizierte Anflugregime macht mir grosse Sorgen. Doch obwohl wir ausgerechnet am Wochenende und in den verkehrsstarken Zeiten am Morgen in inakzeptabler Weise eingeschränkt sind, ist es uns gelungen, die Pünktlichkeit deutlich zu verbessern. Aber irgendwann muss man das Anflugregime normalisieren.

In welchem Zeitraum soll das geschehen?

Wir sind in einer schwierigen Lage, denn wir sind nur eine von vielen Fluggesellschaften, die in Zürich ansässig sind. Aber wir sind die Hauptbetroffene von den Einschränkungen durch die deutsche Anflugverordnung wegen der Interkontinentalflüge. Ich unternehme alles, was möglich ist. Aber am Ende des Tages ist eine Verbesserung nur möglich

FORTSETZUNG AUF SEITE 67



« Ein teilweiser Abbruch von Dock B wäre sinnvoll » : Christoph Franz, 43 FOTO: D. ADAIR/ EX- PRESS

«SonntagsZeitung» vom 12.12.2004, Seite 67

FORTSETZUNG VON SEITE 65

« Das Anflugregime... »

mit einer neuen bilateralen Vereinbarung mit Deutschland.

Der Kanton Zürich schlägt nun vor, mit vermehrten Ostanflügen das Problem zu lösen.

Ich bin zwei Kilometer vom Frankfurter Flughafen gross geworden und kenne die Anflugthematik. Ich habe Schwierigkeiten mir vorzustellen, dass man Lärm völlig neu verteilt. Ich habe Schwierigkeiten mir vorzustellen, dass etablierte Anflugschneisen, unter denen sich die Infrastruktur über die Jahrzehnte entwickelt hat, auf einmal nicht mehr gelten sollen.

Das sind ganz gravierende Veränderungen, die politisch kaum vernünftig zu beherrschen sind. Die Situation im Kanton Zürich ist auch entsprechend.

Überraschenderweise haben Sie bekannt gegeben, dass Sie von Unique einen Kredit von 15 Millionen Franken erhalten haben. Sind die Konditionen günstiger als bei einem Bankkredit?

Nein. Wir haben Marktkonditionen.

Merkwürdig. Vor einem Monat haben Sie gesagt, dass Sie einen Kredit von 325 Millionen Franken mit den Banken ausgehandelt haben. Ist der bereits aufgebraucht?

Nein, wir haben aber bereits einen Teil des Kredits bezogen. Das wird im Liquiditätsausweis Ende Jahr ausgewiesen. In diesem Jahr könnten wir bis zu 180 Millionen beziehen, im nächsten Jahr zusätzliche 110 Millionen. Und 2006 kommen weitere 35 Millionen hinzu.

Nun ist der Bankkredit gesichert mit Flugzeugen. Normalerweise ist ein pfandgesicherter Kredit billiger als ein Lieferantenkredit.

Das sind zwei völlig verschiedene Finanzierungsquellen. Wir sind in einer Industrie tätig, die immer wieder Schocks ausgesetzt ist. Daher sind wir daran, ein Sicherheitspolster aufzubauen. Alles, was zum Aufbau des Liquiditätspuffers dient, tun wir auch.





Franken mit den Banken ausgehen. Ist der bereits aufgebraucht?
n, wir haben aber bereits einen
Kredits bezogen. Das wird im L
tsausweis Ende Jahr ausgewiese

