

FORUM DER LUFTFAHRT 2006 IN LUZERN

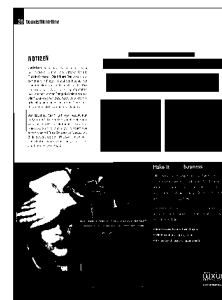
## «Die nächste Krise kommt»

Mit der Entwicklung der Swiss zeigt sich Jürgen Weber, Vorsitzender des Aufsichtsrates der Deutschen Lufthansa AG, zufrieden. Gleichzeitig warnt er aber vor einer möglichen Euphorie. Deziert fällt seine Meinung auch zur Situation am Flughafen Zürich aus.

**D**ie Zahlen dieses Jahres sprechen eine gute Sprache», zeigt sich Jürgen Weber mit der Entwicklung bei der Swiss zufrieden. Anlässlich des von der Aerosuisse, dem Dachverband der schweizerischen Luftfahrt, kürzlich in Luzern durchgeführten «Forums der Luftfahrt 2006» warnte der Vorsitzende des Aufsichtsrates und frühere Vorstandsvorsitzende der Deutschen Lufthansa AG vor einer möglich aufkommenden Euphorie. Erfolge könnten schnell einmal zu Nachlässigkeiten führen, so die Sorgen des Gastreferenten. Der Streik der Jumbolino-Piloten beispielsweise sei ein Hinweis in eine solche, äusserst gefährliche Richtung. Eine Einschätzung, die auch von Christoph Franz geteilt wird: «Es ist enorm wichtig, dass die Swiss heute ohne Nettoverschuldung dasteht und wieder an Wachstum denken kann», so der CEO des National Carriers. Und weiter: «Wirtschaftlich stehen wir jetzt oben auf der Spitze, im Konjunkturzyklus kann es wieder nur noch nach unten gehen, und darauf müssen wir vorbereitet sein.» Die Tatsache, dass ein bis zwei Quartale mit positiven Zahlen längst nicht reichen, wie es Franz formulierte, drückte Weber auf seine Art aus: «Mit der heute erzielten Marge ist es der Airline beispielsweise nicht möglich, neue Flugzeuge aus eigenen Mitteln zu finanzieren.» Oder anders ausgedrückt: «Der Cashflow ist noch ungenügend.» Um in eine stabile Zukunft zu fliegen, müsse die Swiss gemäss dem Lufthansa-Aufsichtsratsvorsitzenden noch wettbewerbsfähiger werden.

### Machtspiele am Persischen Golf

Dass das Luftverkehrssystem in der Schweiz im Gegensatz zu den späten 90er Jahren jetzt richtig aufgestellt sei, attestierte





Christoph Franz und Jürgen Weber (rechts) am Airline-Forum in Luzern.

auch Thomas Bieger. Der Direktor des Instituts für öffentliche Dienstleistungen und Tourismus an der Universität St. Gallen beurteilt die heutige Situation als vernünftige Dimension. Bei aller Zuversicht würden sich am Flughimmel aber auch dunkle Wolken zusammenbrauen. Etwa in Form der Low-Cost-Carrier, der «Mega-Hubers» wie der Air France oder dem «Interkontinental-Hubing» wie es die Emirates mit dem A-380 plane.

Um die Rolle Europas im Weltluftverkehr nicht an den persischen Golf oder sonst wohin abgeben zu müssen, könne man gemäss Weber nur im Verbund wachsen. Die von den Regierungen aus dieser Region subventionierten Carrier würden in Europa aktiv Schwachstellen suchen, in welche sie eindringen könnten. Dies mit der Absicht, die riesige Zahl der bestellten A-380 für ihre Langstreckenflüge auch füllen zu können.

### Gleiche Rechte für Zürich

Was den Flughafen Zürich betrifft, wurde einmal mehr die Forderung laut, dass die Finanzierung der Sicherheitskosten eine Angelegenheit des Staates und nicht des Airport-Betreibers respektive der Airlines sei. Wie inakzeptabel diese Situation ist, wollte Weber folgendermassen veranschaulichen: «Bei uns erhalten 1000 Demonstranten eine kostenlose Begleitung durch die Polizei. Aber tausend Menschen, die in die Ferien fliegen möchten, zahlen jeweils neun Euro für ihren Schutz. Sicherheit aber ist eine Staatsaufgabe und schliesst alle Bürger ein.»

Und schliesslich äusserte sich der Gastreferent auch zum Thema der von Deutschland erzwungenen Einschränkungen beim Betrieb des Zürcher Flughafens in klaren Worten. Luftfahrt sei kein Droh-, sondern ein Wohlfandsfaktor und deshalb dürfe ein Flughafen nicht immer nur als Lärm- und Emissionsquelle hingestellt werden. Airports seien nachweisbar Job-Maschinen. «Und deshalb meine ich», so Weber, «darf in der Fluglärmprobatik ein Flughafen wie Zürich nicht anders behandelt werden als andere europäische Flughäfen auch.» hu ◆