

Interview mit Thomas Frischknecht, CEO der Belair Airlines AG

«Flugleistung verdoppelt»

Seitdem Air Berlin 49 Prozent der Belair gekauft hat, fliegt diese viel mehr. 2008 sind die drei Belair-Boeings doppelt so oft in der Luft als noch 2007. Darüber und auch über die neue Airbus-Flotte von Belair gibt deren Geschäftsführer Thomas Frischknecht im Interview mit SkyNews.ch Auskunft.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

I Was hat sich bei Belair seit dem Einstieg von Air Berlin im Frühling 2007 verändert?

Es hat sich sehr viel verändert. Wir haben eine viel höhere Produktion, das ist die wichtigste Veränderung. Im ersten Halbjahr 2008 sind wir doppelt soviel geflogen, wie in derselben Vorjahresperiode. 2007 haben wir total 6000 Blockstunden produziert, dieses Jahr werden es 12'000 werden. Wir rechnen 2008 mit einer halben Million Passagiere, letztes Jahr waren es rund 250'000. Diese Mehrproduktion geschieht mit der gleichen Flotte von zwei Boeing 757 und einer 767, aber mit viel mehr Personal als 2007. Das Cockpit- und Kabinencorps haben wir um 50 Prozent aufgebaut. Heute beschäftigt Belair knapp 200 Personen, davon 50 Piloten, 130 Flight Attendants und nur 15 Personen am Boden. Auch im Hintergrund ist viel passiert. Mit dem Einstieg von Air Berlin sind bei uns sehr viele Prozesse angepasst worden: Wechsel des Handlingagenten, neues Cateringkonzept, Air Berlin-Uniformen für alle. Da ist sehr viel passiert im letzten halben Jahr. Produktemässig sind wir in Europa als Air Berlin unterwegs.

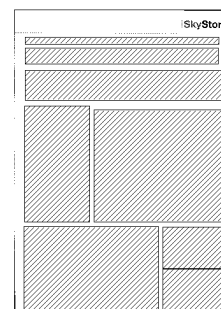
« Der Einstieg von Air Berlin gab Belair eine Perspektive für die Zukunft. »

I Hat Air Berlin die 49 Prozent an Belair übernommen, damit sie ab der Schweiz auch aussereuropäische Destinationen bedienen kann?

Es war eigentlich ein «Triple-win». Air Berlin kann mit ihrer deutschen Betriebsbewilligung nur innerhalb der EU frei fliegen. So konnte sie auf der Mittelstrecke ab der Schweiz wichtige Märkte wie Ägypten, Tunesien oder Türkei nicht erschliessen und auch keine Langstrecken. Dies ist nun mit Belair möglich. Der zweite Partner im Bund, Hotelplan, ist so nicht mehr gezwungen, eine eigene Airline zu betreiben und auch deren Sitze zu füllen. Das wurde immer schwieriger. Dank Air Berlin kann Belair nun mehr Frequenzen mit weniger Risiko und ein grösseres Streckennetz anbieten. Drittens gab der Einstieg von Air Berlin der Belair eine Perspektive für die Zukunft.

I Wer besitzt die restlichen 51 Prozent an Belair, wie selbständig ist Belair noch?

Die 51 Prozent gehören nach wie vor Hotelplan, respektive der Migros. Ich formuliere es etwas überspitzt: Belair ist die «Fabrik» der Air Berlin in der Schweiz. Der Flugplan und auch das Produkt, das der Kunde erhält, wird weitgehend von Berlin aus bestimmt, und wir setzen es entsprechend um. Wir sind weitgehend selbständig, was die Operation und den Flugbetrieb betrifft. Wir haben ein eigenes AOC (Aircraft Operators Certificate), aber kommerziell werden wir von Berlin aus gesteuert. Air Berlin entscheidet auch, auf welcher Strecke,



welche Flugzeuge zum Einsatz kommen.

I Agiert Belair denn als eine Art Profit-Center für Air Berlin?

Ja, in einer Weise. Wir verkaufen unsere Flüge komplett an Air Berlin. Das kommerzielle Risiko liegt also bei Air Berlin.

«**Absolut den grössten Teil fliegen wir ab der Schweiz.**»

I Wie viel der Produktion fliegt Belair noch ab der Schweiz und wer sind die Kunden?

Absolut den grössten Teil fliegen wir ab der Schweiz. Im Sommer haben wir vereinzelte Rotationen, auf denen die 757 Zürich-Palma-Köln-Palma-Zürich fliegen. Im Mai flog die 767 ab Deutschland und deckte Standzeiten der LTU ab. Zu 98 Prozent fliegen wir Schweizer Gäste für Schweizer Veranstalter. Der grösste Kunde ist nach wie vor Hotelplan, dann folgen TUI und Kuoni. Im Winter werden es primär Hotelplan und TUI und einige kleinere Veranstalter sein.

I Nun ist aber auf einem Belair (4T)-Flug auch schon eine 737 von Air Berlin zum Einsatz gekommen. Ist man da relativ flexibel?

Nur im operationellen Rahmen. Planen können wir so nicht. Die 4T-Flugnummern kommen ganz bewusst nur auf Strecken zum Einsatz, die aus verkehrsrechtlichen Gründen nur von Belair befliegen werden dürfen. Ägypten ist diesbezüglich etwas lockerer, aber in die Türkei und nach Tunesien müssen unsere eigenen Flugzeuge fliegen. Deshalb fliegen wir auch ab Basel in diese beiden Länder.

I Weshalb trägt die 767 als derzeit einziges Air-Berlin-Flugzeug Belair-Titel?

Einmal will man auf der Langstrecke zeigen, dass es sich um ein Schweizer Produkt und eine Schweizer Airline handelt. Andererseits hätten es Kanada und Mexiko nicht zugelassen, dass ein Air-Berlin-Flugzeug, obwohl

schweizerisch immatrikuliert, bei ihnen aus der Schweiz landen dürfte. Das Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und Kanada, respektive Mexiko lässt nicht zu, dass ein «Fremder» diese Strecken bedient.

I Wie lange ist die 767 noch geleast und demnach so zu sehen?

Wir haben den Leasingvertrag mit ILFC bis 2012 verlängert. Die Verträge für die beiden 757, ebenfalls mit ILFC, laufen 2010 aus. Wir gehen davon aus, dass wir spätestens im Frühling 2010 auf Airbus umflotten. Dieser Entscheidung ist gefallen. Eine Zeitlang haben wir uns noch mit Boeing unterhalten, dies im Zusammenhang mit Condor. Doch nachdem Air Berlin die Condor nun nicht übernimmt, wären wir mit Boeing ein Exote in der Gruppe. Deshalb werden wir auf A320 und A330-200 wechseln. Der genaue Zeitpunkt ist noch nicht klar, aber spätestens ab Frühling 2010.

I Die beiden 757 bleiben also bis dahin im Einsatz?

Ja, wenn wir sie nicht früher am Markt absetzen können. Wäre dies möglich, würden wir früher auf A320 umflotten. Dasselbe gilt für die 767.

I Sind diese Typen heute noch gesucht?

Die 757 hat als Frachter gewisse Chancen und die 767 dürfte wegen der Verzögerung bei der Boeing 787 zur Überbrückung eher wieder gefragt sein.

I Die 757 und 767 gelten als ziemlich durstig, wie werden die hohen Fuelkosten bewältigt?

Wir haben innerhalb der Gruppe einen sehr guten Vergleich mit dem A330. Er ist schwerer und braucht dementsprechend auch mehr Treibstoff. Die Sitzplatzkosten der 767 sind höher als jene des A330, aber die Betriebskosten der 767 liegen deutlich tiefer. Da haben wir keine eigentlichen Nachteile. Die 767 ist im Moment für unsere Bedürfnisse ideal.

«**Beim Treibstoff profitieren wir vom Grossein-**»

kauf der Air Berlin.

I Aber die Boeing 757 sind für die Europa-Strecken zu gross?

Im Moment sind alle 757-Flüge gut gebucht. Sie hat nur 23 Plätze mehr als eine 737-800, die aber punkto Sitzplatzkosten besser abschneidet. Beim Treibstoff profitieren wir vom Grosseinkauf der Air Berlin, die sich dieses Jahr total 88 Prozent des Bedarfes gesichert hat. Davon profitieren wir auch. Entsprechende Mehrkosten würde uns Air Berlin vergüten. Das trifft die Gruppe, aber nicht Belair im speziellen.

I Air Berlin muss derzeit etwas mehr als andere Airlines kämpfen, aufgrund des schnellen Wachstums und der Integration der verschiedenen Airlines. Wie wirkt sich das auf Belair aus?

Das ist für uns einigermaßen weit weg. Fest steht, dass Air Berlin aus der Schweiz heraus profitabel produziert. Wir haben in den vergangenen Jahren nicht etwas Künstliches aufgebaut, sondern einen bestehenden Markt bedient. Wir sind zwar klein in der Gruppe, aber wir werden angehört und haben regelmässig einen sehr guten Austausch in Berlin.

I Mit LTU gibt es einen anderen Charter-Langstrecken-Anbieter in der Air-Berlin-Gruppe, wie arbeitet Belair mit LTU zusammen?

LTU wird auch integriert von Air Berlin geplant, hat ein ähnliches Geschäftsmodell wie Belair und bedient ab Düsseldorf jenen Markt, den Air Berlin bearbeitet. Bei der Abdeckung von Standzeiten helfen wir einander aus.

I Wie sieht das Langstreckennetz von Belair derzeit aus, gibt es Neues?

Den Sommer über bedienen wir San Francisco, Calgary und Vancouver, Cancun, Varadero, Punta Cana und Phuket. Im Winter fliegen wie erstmals nach Puerto Plata in Kombination mit Punta Cana sowie Cancun-Varadero. Am Sonntag operieren wir neu via Goa nach Male, um mehr Flüge auf die Malediven anbieten zu können.

I Wie sieht Belair in fünf Jahren aus?

Belair wird in fünf Jahren eine Airbus-Flotte betreiben, mit drei bis vier Flugzeugen mehr als heute.

« *International wird die aktuelle Situation die Industrie nachhaltiger verändern als der 11. September 2001.*

I Es gibt in der Airline-Branche Exponenten, welche die heutige Situation mit den hohen Fuelpreisen schlimmer als jene nach dem 11. September 2001 bezeichnen. Wie sieht das der Airline-Profi Thomas Frischknecht?

Hier muss man differenzieren. Für uns Schweizer ist die Zeit nach dem 11. September mit dem Swissair Grounding wohl kaum zu überbieten. International teile ich die Meinung absolut. Die aktuelle Situation mit der Fuelpreisentwicklung, den Preiserhöhungen und dem entsprechenden Nachfragerückgang wird die Industrie nachhaltiger verändern, als der 11. September 2001. ☺

7

STICHWORTE

Flughafen Zürich

Hohe Qualität, gutes Produkt für die Kunden, aber schwierige Rahmenbedingungen.

Lufthansa

Grosse, starke Airline.

Edelweiss Air

Toller Brand, tolles Produkt.

Tiger-Ersatz

Da fühle ich mich nicht kompetent genug, um einen Typ zu empfehlen. Zudem hat dieses Geschäft aus meiner Sicht nicht erste Priorität.

Aerosuisse

Sehr aktiv und sehr präsent.



Foto Hansjörg Bürgi

Thomas Frischknecht, Geschäftsführer der Belair: «Wir rechnen 2008 mit einer halben Million Passagiere, letztes Jahr waren es rund 250'000.»

ZUR PERSON

Thomas Frischknecht

Seit bald 20 Jahren arbeitet der 1968 geborene Thomas Frischknecht in der Schweizer Luftfahrt: 1989 nahm er eine Stelle bei Balair auf der Station in Basel an. Dann wechselte er zu Crossair als Einsatzleiter, Leiter Streckenplanung und war als Leiter Netzwerk Geschäftsleitungsmitglied. Dann folgte ein Ausflug nach Portugal, wo er in der gleichen Funktion bei Air Portugal wirkte. Zurück in der Schweiz, leitete er die Streckenplanung der Swissair bis zu deren Grounding. Dann baute er bei der Flughafen Zürich AG das Aviation und Cargo Marketing auf. 2003 wechselte er als Kommerzchef zu Helvetic Airways, wo er zuletzt stellvertretender Geschäftsführer war. Im September 2006 trat er als kommerzieller Leiter bei Belair ein, im November 2007 übernahm er die Geschäftsführung.

Thomas Frischknecht ist verheiratet und Vater von drei Kindern im Alter von neun, acht und drei Jahren. Er wohnt mit seiner Familie in Niederweningen. In seiner Freizeit treibt er gerne Sport, dort holt er seinen Ausgleich: Biken, Jogging, Fitness. Zu seinen Hobbys zählen aber auch Kochen und ein feines Essen, verbunden mit einem guten Glas Wein.



Die Boeing 767 von Belair trägt als einziges Flugzeug der Air-Berlin-Gruppe Belair-Titel. Damit soll gezeigt werden, dass es sich um eine Schweizer Airline handelt. Zudem ist die Aufschrift aus verkehrsrechtlichen Gründen in Kanada und Mexiko wichtig.



Die Boeing 757 von Belair kommen auch auf Flügen der Eligenossenschaft in den Kosovo zum Einsatz. Am 3. April führte die Luftwaffe mit der Staffel 18 auf einem solchen Flug eine Luftpolizeiübung durch.