

Wird die Swissair überleben

DEREGULIERUNG | Der Startschuss für die Deregulierung im Europäischen Luftverkehr ist gefallen. Nur wenige nationale Airlines werden die europäische Luftverkehrs-Schlacht überleben. C. Ansicht des Konzernchefs der SAirGroup, Philippe Bruggisser, nur «Fluggesellschaften, die global ausgerichtet sind» überleben. Wer wird «die heisseste Phase im Luftverkehr» überleben?

GERD MÜLLER

Der erbitterte Wettbewerb um Marktanteile im Luftverkehr ist 1993 so richtig in Schwung gekommen. Seither hat uns die Liberalisierung über dem Nordatlantik schrittweise vor Augen geführt, was sich nun in Europa anbahnt: Der schubweise Ausverkauf und die Aufteilung des Luftraums unter den stärksten, grössten und agiliten Allianz-Unternehmen der Luftverkehrsbranche.

Demnächst der Weg zur grenzenlosen Freiheit am Himmel ist überschattet von einem gewaltigen Konzentrationsprozess, aus dem bisher jenseits des Atlantiks die American, United und Delta Airlines als Sieger hervorgehen. Nur ein Drittel der grossen amerikanischen Airlines überlebte die Liberalisierung in den USA. Ein Fünftel wurde von Konkurrenten geschluckt, knapp die Hälfte aller Airlines gingen in Konkurs.

Nur 5 bis 7 Linien überleben

Eine ähnliche Bereinigung steht nun auch Europa bevor. Alle Anzeichen deuten darauf hin: Die strategischen Allianzen in den letzten Jahren zeigen, dass eine nationale Fluggesellschaft allein keine Chance hat, zu überleben. Nur mit geballter Macht und in bester Gesellschaft, stehen die Chancen gegen übermächtige Konkurrenten gut. «Für höchstens fünf bis sieben Allianz-Gruppen wird es inskünftig weltweit Platz haben», ist SAirGroup-Konzernchef Philippe Bruggisser überzeugt.

In Europa gibt die British Airways im Verbund mit American Airlines, US-Air, Air Liberté und Europa, TAT und Qantas den Tarif an. Die Luftbansa mit ihren Kooperationspartnern SAS, Lufthansa Air, Air Canada, Thai und Virgin und die «Swissair-Allianz mit Austrian, Delta, Sabena und Singapore mischen ebenfalls kräftig mit. Derweil kribbelt es noch immer heftig bei den isolierten Airlines wie Air France, Alitalia und Iberia. Ihnen wäre ohne staatliche Milliardensubventionen längst der Treibstoff ausgegangen.

«Die Schweiz steht abseits»

Im April wird die seit 1987 schrittweise eingeleitete Deregulierung nun auch innerhalb der EU ihren Höhepunkt erreichen und mit Verengung auch die Schweiz erfassen. Die EU-Fluggesellschaften haben demnach



Der freie Zugang zum EU-Luftverkehr fehlt: Das Schweizer Kreuz droht für die Swissair zum Herrschaft zu werden.

0111994

lich zu einem heftigen Verhandlungs- und Preiskampf führt. Weniger Airlines und sinkende Preise sind die Folge.

Anderes in der Schweiz. Hier gelten bis zum Abschluss der Verhandlungen mit der EU-Kommission nach wie vor die bilateralen Abkommen, welche die Schweiz im altbündischen Markt

Der Vertragsentwurf mit der EU-Kommission stehe in den Grundzügen zwar fest, müsse aber noch vom Bundesrat und Parlament abgesegnet werden, erläuterte Urs Haldimann, Chef der Sektion Internationales und Sicherheit des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) dem aktuellen Stand des Schweizer Luftver-

«dass der Luftverkehr innerhalb der Europäischen Union weitgehend liberalisiert ist, steht die Schweiz abseits, obschon dieser Markt für die Schweizer Fluggesellschaften sehr wichtig ist.»

Bald weg vom Fenster?

Handkehrum steht fest, dass das hebräische Passagierver-