

«Heutige Airline-Struktur ist zu gross»

- 06.03.2021
- shn.ch / Schaffhauser Nachrichten Online

Derart rote Zahlen präsentiert nicht manch ein Unternehmen: 2020 hat die Fluggesellschaft Swiss einen Verlust von 654 Millionen Franken eingefahren. Der Grund dafür ist schnell gefunden: Die Reiserestriktionen, die wegen der Pandemie herrschten und es noch immer tun. Ähnlich eindrücklich sind auch die Passagierzahlen: Knapp fünf Millionen Menschen flogen 2020 mit der Swiss. Das entspricht laut der Airline dem Niveau von 1973. Kostensenkende Massnahmen leitete die Tochtergesellschaft der deutschen Lufthansa bereits zu Beginn der Pandemie ein.

Am Donnerstag kündete die Swiss-Führung zudem an, dass auch eine Verkleinerung der Flotte nicht ausgeschlossen werden kann. Als Grund für diese Pläne nennt der Branchenkenner, Linienpilot und SVP-Nationalrat Thomas Hurter die Fixkosten der Airline. Der Tanker «Swiss» muss also agiler werden.

Die Luftfahrt darbt wegen der Coronakrise, die Swiss hat gerade einen miserablen Abschluss präsentiert, sodass ihr Chef eine Verkleinerung ankündigt. Haben Sie Angst um Ihre Stelle als Pilot?

Thomas Hurter: Nein, das habe ich nicht.

Ich bin überzeugt, dass die Firma als solche gut aufgestellt ist, um durch die Krise zu kommen. Die Swiss braucht es auch für die internationalen Anbindungen der Schweiz. Die Firma wird sicherlich anders aufgestellt werden. Allenfalls kann man die Krise jetzt überbrücken mit Frühpensionierungen, Teilzeitarbeit und den anderen Varianten, die einen Beitrag zum Überleben leisten. Man geht davon aus, dass die Luftfahrt 2023 oder 2024 wieder auf einem relativ hohen Produktionsniveau sein wird.

Die Swiss plante bis vor Kurzem mit beinahe demselben Sommerflugplan wie 2019. War die Luftfahrtbranche nicht zu blauäugig, mit einer so raschen Erholung zu rechnen?

Nein. Der Sommerflugplan wurde gegenüber dem Niveau vor der Krise angepasst. Die Swiss versucht, 65 Prozent ihrer Kapazität wieder anzubieten. Wenn man vom Volumen spricht, dann geht man von 40 bis 50 Prozent des Passagieraufkommens vor der Krise aus.

Man ist also sehr zurückhaltend. Aber auch diese Planung hängt davon ab, ob man in den nächsten Monaten aus unserem Land heraus wieder reisen kann oder nicht. Wenn man weiterhin nicht reisen kann, muss man die Planung wieder anpassen. Viele Leute verstehen nicht, wie die Luftfahrt funktioniert. Das musste ich auch einigen Bundesräten erklären.

Was genau?

Wenn der Bundesrat sagt, dass in einer Woche wieder alle Läden öffnen und Hosen verkaufen können, dann funktioniert das relativ schnell. Damit eine Airline oder ein Flughafen eine plötzlich viel höhere Nachfrage befriedigen kann, braucht es Monate zum Vorbereiten.

Was braucht denn so viel Zeit?

Die Swiss befindet sich auf einem tiefen Produktionsniveau: Gewisse Piloten konnten beispielsweise ihre Lizenz nicht aufrechterhalten und müssen diese mittels zusätzlichem Training wieder erlangen. Zudem hat man einige Flugzeuge parkiert. Bis ein Flugzeug wieder abheben kann, braucht es Wochen.

Ebenfalls Vorlaufzeit braucht man, um die Destinationen wieder aufzubauen. Das heisst, das Personal muss dort hinkommen und die Infrastruktur wieder bereit sein. Ich vergleiche die Luftfahrt immer mit einem Tanker. In der Krise fährt dieser nur mit fünf Knoten. Wenn er nun plötzlich auf 20 Knoten beschleunigen muss, braucht das eine gewisse Zeit.

Nun versucht man diesen Tanker langsam zu beschleunigen. Man will bereit sein für eine steigende Nachfrage im Sommer.

Die Swiss spricht von Kostenreduktion. So sollen 1000 Stellen bis Ende Jahr gestrichen werden. Dieter Vranckx, der neue Chef der Swiss, sagte nun zudem: Eine Flottenverkleinerung sei ebenfalls möglich. Wie schätzen Sie das ein?

Es wird sicher eine Veränderung geben. Ich bin überzeugt, dass wir lernen, mit Viren besser umgehen zu können. Die Menschen müssen wieder arbeiten und reisen können, wenn sie geimpft, immunisiert oder negativ getestet sind. Wenn wir diesen Schritt schaffen, dann werden die Privatreisen zurückkehren. Aber auch Geschäftsreisen wird es wieder geben. Eine grosse Nachfrage wird es zu Beginn vor allem bei den Privatreisen geben, weil jeder wieder einmal in die Ferien möchte. Längerfristig wird sich das wohl auf einem Niveau einpendeln, das leicht unter jenem vor der Pandemie liegt. Geschäftsreisen dürfte es weniger geben als vor Covid-19. Ich schätze, dass der Rückgang einen Drittel betragen wird. Die Luftfahrt wird bis 2023 nicht mehr in der aktuellen Grösse sein. Und sie wird flexibler sein müssen.

Was bedeutet das?

Das heisst, dass die heutigen Strukturen der Airlines zu gross sind. Buchungen werden kurzfristiger werden. Die Struktur muss so angepasst werden, dass man einmal ein kleineres und einmal ein grösseres Flugzeug einsetzen kann. Die Belegschaft muss zudem flexibler abrufbar sein, was man mit Teilzeitpensen erreichen kann. Wichtig ist auch, dass die Fixkosten auf einem tiefen Niveau bleiben.

Sie sagen, dass Sie mit einer grossen Nachfrage rechnen zu Beginn. Wird es deswegen zu einem Preiskampf kommen?

In einer ersten Phase wird es definitiv einen Kampf geben. Die Swiss hat aber immer betont, bei einem ruinösen Preiskampf nicht mitzumachen. Das wird sich aber schnell stabilisieren, weil kaum alle überleben werden. Ich glaube, mittelfristig wird das Preisniveau aber höher sein als heute.

Schauen wir auf einen grossen Fixkostenbetrag jedes Unternehmens: die Personalkosten
...

In der Luftfahrt machen die Kerosinkosten ebenfalls einen grossen Teil der Fixausgaben aus. Rund 20 bis 30 Prozent gibt eine Airline für Treibstoff aus. Am effizientesten reduzieren wir also Kosten, indem wir neue Flugzeuge und neue Triebwerke anschaffen, wie das die Swiss in den letzten Jahren immer gemacht hat. Diese bringen jedes Mal 10 bis 20 Prozent Kosteneinsparungen.

Die Swiss hat vor Kurzem den Gesamtarbeitsvertrag der Piloten aufgekündigt. Können Sie diesen Entscheid nachvollziehen?

Ich muss sagen, dass ich mich über die Medienmitteilungen der Swiss und der Pilotenvereinigung Aeropers geärgert habe. Wir befinden uns in einer Krise, doch die beiden haben nichts Besseres zu tun, als ihre Uneinigkeit an die Öffentlichkeit zu tragen.

Was ist der Streitpunkt?

Man konnte sich auf keine Übergangslösung für die Dauer der Krise einigen. Ich bin aber überzeugt, dass eine Lösung gefunden wird.

Kilian Kraus, Präsident von Aeropers, sagt in der Medienmitteilung zum Gesamtarbeitsvertrag, er erwarte Unterstützung aus der Politik. Haben Sie sich zu wenig eingesetzt für die Luftfahrt?

Das kann man definitiv nicht behaupten. Die Aerosuisse, der Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt, hat die Bürgerschaft für die Swiss initiiert. Ich weiss sogar noch, an welchem Tag und mit welchem Bundesrat das war. Wir haben uns sehr stark eingesetzt, sonst gäbe es diese Firma nicht mehr in der jetzigen Form. Um dieses Paket durch das Parlament zu bringen, waren zudem Einzelgespräche mit den Parlamentarierinnen und Parlamentariern nötig. Die Swiss hat den von Ihnen bereits erwähnten Kredit von 1,5 Milliarden Franken bekommen.

Welche Rolle spielten Sie in dieser Geschichte genau?

Ich habe die Rolle des Türöffners gespielt. Wie ich das als Nationalrat auch für den Kanton Schaffhausen bin. Die Aufgabe ist in einer ersten Phase, das Problem in die Politik einzubringen und die richtigen Ansprechpersonen zu finden. Das ist uns gelungen, worüber ich sehr froh bin. In einer zweiten Phase geht es darum, das Anliegen politisch zu begleiten. Das heisst, es erfolgreich durch das Parlament zu bringen.

Reichen die 1,5 Milliarden Franken?

Ja, das Geld reicht. Rund eine Milliarde Franken sind noch vorhanden. Man kann jetzt eine Milchbüchlein-Rechnung machen, wie lange das Geld reicht. Denn im Moment verbrennt die Swiss zwei Millionen Franken am Tag. Aber das ist ja nicht das Ziel. Die Swiss will möglichst wenig davon verbrauchen, weil sie auf das Geld einen marktüblichen Zins an die Banken bezahlen muss. Denn sie leihen den Kredit, nicht der Bund – das möchte ich hier klarstellen. Ein Teil des Kredits ist zudem für das Hochfahren der Airline geplant. Sie sprechen die Zinsen für den Kredit an.

Im Vergleich zu den Verträgen zwischen Airlines und dem deutschen Staat sind sie niedrig. Hat die Schweiz zu schlecht verhandelt?

Die Eidgenossenschaft hat sehr gut verhandelt. Das Paket enthält einen Beitrag von Deutschland. Es gibt beispielsweise eine Formulierung, dass an Schweizer Flughäfen nicht stärker abgebaut werden darf als in Deutschland.

Verstösst die Swiss nun nicht dagegen, indem sie ankündigt, gewisse Flugzeuge nach Deutschland zu verschieben? Nein.

Die Swiss prüft, welche Flottengrösse in Zukunft für den Standort Schweiz ideal sein könnte. Die Anbindung der Schweiz und die Arbeitsplätze sind wichtig. Genau diese Elemente sind auch in der Bürgschaft so festgehalten. Die Einhaltung dieser Bürgschaft wird zudem durch eine Luftfahrtstiftung überwacht.

Wieso bürgt die Eidgenossenschaft überhaupt für einen deutschen Konzern?

Die Swiss hat ihren Hauptsitz in der Schweiz und es geht um Schweizer Arbeitsplätze. Zudem sichert man sich damit die internationale Anbindung unseres Landes. Nach Kalifornien zu fliegen, war etwa eine Forderung der Wirtschaft. Wechseln wir das Thema. Wie beurteilen Sie die Strategie der Schweiz mit Blick auf Aviatik? Allgemein gesagt, können wir in der Schweiz ganz zufrieden sein. Wenn eine Krise eintritt, gibt es sogenannte Sofortmassnahmen. Sobald man diese eingeleitet hat, muss man eine Strategie definieren. Ich habe aber den Eindruck, der Bundesrat befasst sich nach wie vor nur mit den Sofortmassnahmen. Bis jetzt ist es nicht gelungen, wie wir mit dem Virus leben können, wenn es länger geht.

Ein Antrag von Thomas Minder war im Ständerat gerade erfolgreich: Geimpfte sollen nicht mehr in Quarantäne müssen. Ist das nicht eine Ungleichbehandlung?

Eigentlich schon, aber wir müssen die ganzen Massnahmen auch bezahlen können und das Wohl der gesamten Bevölkerung im Auge behalten. Es gibt schon heute Länder in Afrika, die man ohne eine Gelbfieber-Impfung nicht bereisen darf. Ich würde aber sogar weiter gehen. Die Impfung ist das eine. Ein negativer Test sollte auch reichen. Wer reisen oder arbeiten will, der soll diese Möglichkeiten nutzen oder dann zu Hause bleiben.

Sie wollen vom Bundesrat in einem Vorstoss wissen, wieso die Luftfahrt gegenüber anderen Verkehrsträgern diskriminiert wird. Wo wird sie diskriminiert?

Wenn Sie mit dem Flugzeug von Paris nach Zürich reisen, brauchen Sie zwingend einen negativen Test, um ins Flugzeug einsteigen zu können. Wenn Sie aber mit dem Zug von Paris

nach Zürich fahren, kontrolliert Sie niemand. Dasselbe gilt für den Autoverkehr. Das macht doch keinen Sinn, wenn 90 Prozent der Reisenden nicht kontrolliert wird.

Wann sind Sie eigentlich zuletzt im Cockpit gesessen?

Das war im Januar. Aktuell werden nur Linien geflogen, auf denen man kein Geld verliert. Gut laufen zudem Frachtflüge. Damit diese wenigen Flüge reichen und die Piloten ihre Lizenzen aufrechterhalten können, macht man zum Beispiel bei meinem Flugzeugtyp Pakete. Das heisst, man fliegt drei Monate und dann drei Monate gar nicht.

Und nach diesen sechs Monaten muss ein Pilot eine Prüfung im Simulator machen, um wieder ins Cockpit zu dürfen..