

IKARUS

Mitgliederzeitschrift der Interessengemeinschaft Flughafen Zürich – IGFZ.

In dieser Ausgabe

- Liebe Mitglieder
- Protokoll der Generalversammlung
- Besuch swissport
- Facts über den Flughafen
- Niedergang der Swissair Grounding
- Nordanflug
- Swiss und Lufthansa haben gut gearbeitet
- Und ausserdem...
- Termine

AZB 8058 Zürich-Flughafen

Adressänderungen bitte melden!

Für die Mitteilung jeder Änderung einer Adresse verlangt die Post neu 2 Franken anstelle der früher üblichen 30 Rappen!

Deshalb bittet der Vorstand alle Mitglieder, Adressänderungen direkt zu melden. Damit sparen wir unnötigen Aufwand und es lohnt sich erst noch für die Vereinskasse.

Die Adresse:
IGFZ
Postfach
8058 Zürich-Flughafen

Vielen Dank!

Liebe Mitglieder

In der Vergangenheit musste ich meistens über negative Ereignisse berichten.

In dieser Ausgabe darf ich einmal über Erfreuliches schreiben.

Mitte März haben Finanzdirektor Hans Hollenstein und Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer der versammelten Presse die Vereinbarung zwischen dem Kanton Zürich und der Unique vorgestellt. Damit ist für den Flughafen Zürich ein Problem gelöst, das ihn stark belastet. Einerseits ist da einmal eine Finanzierungslücke, die entstehen könnte und andererseits sind Bilanzierungsvorschriften, die die Gesellschaft kreditunwürdig machen würden. Die Gesellschaft hat das Recht, diese Kosten über Gebühren zu refinanzieren und wir das auch so machen müssen. Es ist nicht so, wie verschiedene Flughafengegner weismachen wollen, dass hier der Kanton Zürich wieder den Flughafen mit öffentlichen Geldern finanziert.

Der Kanton Zürich leistet, wenn notwendig, eine Vorfinanzierung, die verzinslich ist und über die Lärmgebühren refinanziert wird.

Der Dachverband Fluglärmschutz, ein Zusammenschluss von Bürgerinitiativen gegen den Flughafen, findet es eine Zumutung, dass man einerseits den Lärm habe und andererseits diesen auch noch mitfinanzieren müsse. Dies sei ein Argument mehr für die Abstimmungsempfehlung zur Annahme der Plafonierungsinitiative. Erfreulich ist auch der Jahresabschluss der Unique. 2005 wurde ein Gewinn von 59,1 Mio. Franken (Vorjahr 52,4 Mio. Franken) erwirtschaftet. Dies war das erste volle Betriebsjahr nach Vollendung der 5. Bauetappe. Die Betriebskosten sind um 2,9% gestiegen, verursacht durch Sicherheit, Unterhalt und Energie.

Ein weiteres erfreuliches Ereignis sind die Abschlüsse der Lufthansa und der Swiss. Früher interessierte uns der Abschluss der Lufthansa nicht gross, heute ist es natürlich wichtig wie es der «Mutter der Swiss»

geht. Vor einem Jahr verstand fast niemand, warum man die Swiss für nur 60 Millionen Franken an die Lufthansa verkaufte, bekam die Swiss doch 2 Jahre vorher noch 50 Millionen Franken für den Verkauf von 8 Slots in London Heathrow.

Ab 1. April ist die Swiss Vollmitglied der Star Alliance. Lange brauchte die Swiss bis sie bei einer Allianz Vollmitglied wurde. Zum gleichen Zeitpunkt wird die Swiss auch Vollmitglied des Vielfliegerprogramms «Mile & More». Damit werden auch Strecken der Swiss für 11 Millionen Vielflieger interessant.

All das sind gute Perspektiven für unseren Flughafen Zürich, denn ohne starken Heimcarrier sind die Aussichten für einen für unsere Volkswirtschaft wichtigen interkontinentalen Flughafen nicht gerade gut.

Georg Schellenberg

AGENDA

16. bis 21. Mai 2006

Berlin

Luft- und Raumfahrt Ausstellung
www.ila-berlin.de

26./27. August 2006

Hittnau/ZH

Fliegen, Landen, Starten auf der Kuhweide, www.oldtimerclassic.ch

1./2. September 2006

Emmen

Flugvorführung der Luftwaffe
www.luftwaffe.ch

9./10. September 2006

Grenchen

75 Jahre Flugplatz Grenchen
Air Show, www.airport-grenchen.ch

Protokoll

der 15. Generalversammlung der IGfZ vom 25. Januar 2006, 19.00 Uhr, im Airport Conference Center, Flughafen Zürich

Traktanden:

1. Begrüssung und Mitteilungen
2. Wahl von Stimmzählerinnen/
Stimmzählern
3. Jahresbericht des Präsidenten
4. Abnahme der Jahresrechnung
5. Statutenänderung
(Festsetzen des Jahresbeitrages)
Änderung Art. 8: «Der jährliche Mitgliederbeitrag beträgt für natürliche Personen Fr. 20.–, für Paare Fr. 25.–, für juristische Personen Fr. 100.–»
7. Budget 2006
8. Anträge der Mitglieder

1. Begrüssung und Mitteilungen

Um 19.00 Uhr begrüsst Herr Schellenberg die 105 Mitglieder und 7 Gäste zur 15. Generalversammlung. Speziell begrüsst er Herrn Dr. Christoph Franz, CEO Schweiz International Airlines, der im Anschluss ein Referat halten wird. Herr Schellenberg referiert kurz über die verschiedenen Vorkommnisse des vergangenen Jahres.

2. Wahl von Stimmzählerinnen/ Stimmzählern

Gewählt wird Frau Bricker.

3. Jahresbericht des Präsidenten

Herr Schellenberg weist darauf hin, dass er in den letzten vier Ausgaben des IKARUS eingehend auf das aktuelle Geschehen eingegangen ist und deshalb auf einen separaten Jahresbericht verzichten wird.

4. Abnahme der Jahresrechnung

Infolge Abwesenheit des Kassiers, René Müller, präsentiert der Präsident die Erfolgsrechnung und die Bilanz des Geschäftsjahrs 2005.

Die Erfolgsrechnung schliesst bei Einnahmen von Fr. 36 743.80 und Ausgaben von 16 918.– mit einem Reingewinn von Fr. 19 825.80 ab

Die Bilanzsumme der IG Flughafen Zürich beträgt per Ende Geschäftsjahr 2005 Fr. 161 983.17.

Frau C. Romanescu hat die Jahresrechnung zusammen mit Herrn O. Brunner eingesehen und in Ordnung befunden. Infolge entschuldigter Abwesenheit von Frau C. Romanescu präsentiert Herr O. Brunner den Prüfungsbericht. Ohne Diskussion und Fragen werden die Rechnung und der Revisorenbericht gutgeheissen. Dem Vorstand, dem Kassier und den Revisoren wird einstimmig und ohne Enthaltungen Décharge erteilt.

5. Festsetzen der Jahresbeiträge

Der Vorstand schlägt zuhanden der Generalversammlung vor, die Mitgliederbeiträge wie folgt anzupassen: «Der jährliche Mitgliederbeitrag beträgt für natürliche Personen Fr. 20.–, für Paare Fr. 25.–, für juristische Personen Fr. 100.–».

Diese Anpassung gegen oben erfolgt aufgrund der in Aussicht stehenden Abstimmungskampagne im Zusammenhang mit der «Plafonierungsinitiative». Die Anpassung der Mitgliederbeiträge wird von der Generalversammlung einstimmig und ohne Enthaltungen angenommen.

6. Budget 2006

Das Budget 2006 wird von Herrn Schellenberg vorgestellt und durch die Generalversammlung einstimmig und ohne Enthaltungen angenommen.

7. Anträge der Mitglieder

Es gingen keine Anträge ein. In einem mündlichen Aufruf des Präsidenten, ob jemand noch eine Ergänzung zur Generalversammlung habe, wurde eingebracht, dass es zu begrüßen wäre, wenn die IGfZ zukünftig periodisch eine Person aus dem Umfeld des Flughafens für besondere Verdienste im Zusammenhang mit dem Luftverkehr ehren und diesem einen Preis übergeben würde.

Um 19.35 Uhr übergibt Herr Schellenberg Herrn Dr. Christoph Franz das Wort, der einen sehr interessanten und aufschlussreichen Vortrag zum Thema «Swiss bleibt Swiss auch mit Lufthansa – Herausforde-

rung & Chance» hält.

Nach einer längeren Frage- und Antwortrunde mit Herrn Dr. Franz beendet Herr Schellenberg um 20.30 Uhr die GV.

Für das Protokoll
Zürich Airport, 26. Januar 2006
Herbert Höck, Vizepräsident

Swiss und Lufthansa haben gut gearbeitet

Mit der Integration der Swiss ist die Lufthansa sehr zufrieden. Es laufe besser als geplant. Auf den ersten Blick erstaunt das, schrieb doch die Swiss im Geschäftsjahr 2005 einen Verlust von 178 Millionen. Das Betriebsergebnis wies aber nur einen Verlust von 14. Millionen Franken aus. Hier glauben die Swiss Verantwortlichen im laufenden Jahr einen Ertragsüberschuss zu erwirtschaften. Nach wie vor belasten die Rechnung Restrukturierungsmassnahmen. So verursachten beim Abbau des Pilotenkorps, bei den Call-Center, und beim Verkauf, 41 Millionen Franken zusätzliche Kosten. Auch die, die Altlasten Gebäude und Regionalflugzeuge verursachten Sonderabschreibungen im Betrag von 115 Millionen Franken. Wenn man das Jahresergebnis unter Berücksichtigung dieser Sonderkosten betrachtet, so kann man zuversichtlich sein über die Zukunft der Swiss. Hoffen wir, dass bei den Verhandlungen über einen neuen GAV mit den ehemaligen Swissair Piloten bald eine einvernehmliche Lösung, ohne viel Drohgebärden, gefunden wird. Erfreulich ist auch, dass Swiss-Lufthansa Basel zurückerobern wollen. Bereits ist das Angebot im Sommerflugplan ausgebaut worden. Vor einem Jahr wurde die Übernahme der Swiss durch die Lufthansa bekannt. Dies löste teilweise Unbehagen aus, kann aber aus heutiger Sicht, doch als gute Transaktion bezeichnet werden, denn damit ist das Überleben der Swiss gesichert, sofern ein gutes Produkt dem Reisenden angeboten wird. Dass dem so ist, konnte der Schreibende kürzlich auf einem Flug von Athen nach Zürich erleben. Das Flugzeug, Abflug 7.00 Uhr, war bis auf den letzten Platz besetzt. Von den 136 Passagieren flogen nur 20 mit Destination Zürich, 116 sind von Zürich weitergeflogen. Das spricht für die Swiss aber auch für den Flughafen Zürich.

Widerstand

aus dem Aargau gegen den gekröpften Nordanflug im Ständerat

Am 17. März 2006 konnte man in der NZZ folgende sda Meldung lesen:

Die Einführung des gekröpften Nordanflugs stösst im Ständerat auf Widerstand. Mit einer Interpellation forderte der Zürich Vertreter Hans Hofmann (svp.) die rasche Einführung des gekröpften Nordanflugs. Diese Route sei dem heutigen Südanflug «unter allen Aspekten überlegen» und hinter dem früheren geraden Nordanflug klar die zweitbeste Lösung. Laut Hofmann würde der gekröpfte Nordanflug 190 000 Menschen im Süden entlasten, darunter 75 000, die in tiefer Höhe überflogen würden. Demgegenüber wären im Aargau neu

nur «wenige Tausend» Leute betroffen – und dies bei Flughöhen von über 700 Metern. Dieses Statement rief umgehend die Aargauer Ständesvertreter auf den Plan. «Es darf keinen vorgezogenen gekröpften Nordanflug geben», sagte Thomas Pfisterer (fdp.). Maximilian Reimann (svp.) sah für den Aargau «den Bogen überspannt» und wies vor allem auch auf die Gefahren beim anspruchsvollen Anflug hin. Bundespräsident Leuenberger sagte, dass in der Schweiz eine für alle Beteiligten tragbare Lösung gefunden werden müsse. Letztlich brauche es aber auch eine Einigung mit Deutschland – und dazu müsse die Schweiz erst einmal geschlossen auftreten. Laut Leuenberger könnte der gekröpfte Nordanflug nur mit deutschem Einverständnis eingeführt werden.

Grounding

Sicherlich haben viele den Film über den Swissair Niedergang gesehen. Es macht schon etwas traurig, wenn man diese Geschehnisse im Film anschaut. Man fragt sich immer wieder, wie konnte das in einem Land, wo alles so gut funktioniert und sich fast überall an der Weltspitze bewegt, geschehen. Natürlich sind im Film gewisse Tatsachen verzerrt. Kommt auch dazu, dass es sich um eine komplexe Materie handelt. Und was ganz wichtig ist bei der Betrachtung dieser Geschichte, vieles waren nur Gespräche, deren Fakten nicht aufgezeichnet sind. Die nachfolgenden Stationen sollen nochmals die wichtigsten Ereignisse vom Nein der Schweiz zum EWR bis zum Grounding am 2. Oktober 2001 aufzeigen: (Quelle sda)

6. Dezember 1992: Durch das Nein des Schweizer Stimmvolks zu den EWR-Verträgen wird das bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU blockiert. Die Swissair ist der freie Zugang zum europäischen Markt verwehrt.

1993: Das Projekt Alcazar, das den Zusammenschluss von Swissair, Austrian Airlines, SAS und KLM vorsah, wird abgebrochen.

Dezember 1994: Der Verwaltungsrat (VR) genehmigt den Erwerb einer 49-Prozent-Beteiligung an der belgischen Fluggesellschaft Sabena zum Preis von 426 Millionen Franken.

Herbst 1997: Das Beratungsunternehmen McKinsey wird mit der Entwicklung einer «Multipartnerschafts-Strategie» beauftragt, aus der die Hunter-Strategie resultiert.

19. Januar 1998: Der VR-Ausschuss beschliesst auf Antrag der Konzernleitung die Hunter-Strategie.

Juli 1998: Die SAirLines erwirbt eine Beteiligung in Höhe von 34 Prozent an der italienischen Volare.

September/Oktober 1998: Kauf von 49 Prozent der Air Littoral für 132 Millionen franz. Franc. Indirekte Beteiligung von 49,9 Prozent an der Air Europe (150 Millionen Franken). Erwerb von 49,9 Prozent am deutschen Ferienflieger LTU (1 Milliarde D-Mark).

Juni 1999: Beteiligung von 49,5 Prozent an der AOM (422 Millionen französische Franc).

Februar 1999: Beteiligung von 20 Prozent an der South African Airways (230 Millionen US-Dollar). Das Catering-Unternehmen der Swissair, Gate Gourmet, kauft Dobbs USA für 681 Millionen Dollar und Dobbs UK für 55 Millionen Dollar.

September 1999: Rekapitulierung der Air Littoral für 600 Millionen franz. Franc.

November 1999: Beteiligung von 37,6 Prozent an der polnischen LOT für 183 Millionen Dollar.

Dezember 1999: Kreditlinie für die LTU für 300 Millionen D-Mark vom VR genehmigt.



Wir besuchen swissport

Die Firma **swissport** ist auf einem Flughafen weltweit für das Check-In bis zur Flugzeugbeladung verantwortlich. Dazu kommen viele spezielle Arbeiten, die auf einem Flughafen im Zusammenhang mit Passagieren oder Fracht anfallen.

Wir organisieren zwei Führungen:

Mittwoch, 3. Mai 2006, 10.00 Uhr
Mittwoch 10. Mai 2006, 19.00 Uhr

Die Führungen dauern ca. 2 Stunden und werden zu Fuss zurückgelegt. Dabei werden die Bereiche Check-In, Transit, Spezialbetreuung, Kinderbetreuung, Flugsteig, Gepäckkeller, Flugzeugbeladung sowie die Ankunft besichtigt.

Die Anzahl Teilnehmer ist auf 25 pro Führung beschränkt. Die Führungen sind kostenpflichtig. **Selbstverständlich für IG Mitglieder gratis.**

Anmeldungen per E-Mail:
 gschellenberg@trodag.ch
 oder Telefon: 062 369 39 80

April 2000: VR wird informiert, dass mit dem belgischen Staat ein Term-Sheet für den Erwerb von weiteren 37,75 Prozent an Sabena (Gesamtbeteiligung 85 Prozent abgeschlossen werden musste).

Juli 2000: Aktivitäten von Swissair und Sabena werden in der Airline Management Partnership zusammengefasst.

August 2000: Die SAirGroup stellt aus Anlass der Publikation des Halbjahresabschlusses 2000 für das ganze Geschäftsjahr einen Gewinn von 200 Millionen Franken in Aussicht. Der VR stimmt am 17. August der Sanierung und Restrukturierung der LTU zu, die die SAirGroup 498 Millionen Franken kostet. Am gleichen Tag zeigt der von McKinsey erarbeitete Bericht «Shield» die

IG Flughafen Zürich

finanzielle Lage des Konzerns auf und legt eine Milliarden-Lücke offen.

September 2000: Der VR entscheidet, dass das Projekt Vodka, das ein Zusammengehen mit der Alitalia vorschlägt, weiterverfolgt werden solle und eine Beteiligung unter 50 Prozent «indiskutabel» sei.

November 2000: Ausstiegsszenarien aus den Beteiligungen werden im Projekt Chess aufgezeigt und im VR diskutiert.

Dezember 2000: Der VR stellt fest, dass der SAirGroup die Mittel zum Aufbau der «vierten Kraft» in Europa fehlen und die Strategie angepasst werden muss.

20. Januar 2001: Der VR will an der Dual-Strategie festhalten und auf weitere Beteiligungen verzichten. Konzernchef Philipp Bruggisser muss zurücktreten. Eric Honegger übernimmt die Funktion ad interim.

25. Januar 2001: SAirGroup und Belgien verpflichten sich, die Sabena mit Barmitteln von 150 Millionen Euro zu rekapitalisieren. Die SAirGroup vereinbart eine Erhöhung der Beteiligung an Sabena auf 85 Prozent.

15. März 2001: Mario Corti übernimmt das VR-Präsidium und die Konzernleitung

2. April 2001: Konzernverlust von 2,885 Milliarden Franken.

12. April 2001: Zusicherung einer Kreditlinie von 1 Milliarde Franken durch die Credit Suisse, Deutsche Bank und Citibank.

25. April 2001: Die Generalversammlung genehmigt die Jahresrechnung. Die von Bund und Kanton beantragte Sonderprüfung wird genehmigt.

Mai 2001: Finanzchef Georges Schorderet wird entlassen.

30. Juni 2001: Beteiligung am Restrukturierungsplan der Air Littoral für insgesamt 850 Millionen franz. Franc. Verkauf der Air-Littoral-Beteiligung für den symbolischen Preis von 1 franz. Franc an Marc Dufor.

31. Juli 1. August 2001: Ausstieg aus den Beteiligungen AOM/Air Liberté wird vereinbart. Die SAir-Group muss sich jedoch mit 1,2 Milliarden franz. Franc an der Sanierung beteiligen.

2. August 2001: Die SAir-Group und Belgien verpflichten sich, der Sabena Barmittel in der Höhe von dreistelligen Millionen-Beträgen zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig wird die Vereinbarung aufgehoben, nach der die SAirGroup ihre Beteiligung an Sabena auf 85 Prozent erhöhen muss.

30. August 2001: Im ersten Halbjahr muss die SAirGroup einen Verlust von 234 Millionen Franken hinnehmen. Der Abschluss per Ende Juni weist ein Eigenkapital von 555 Millionen Franken und eine Eigenkapitalquote von 2,44 Prozent auf. Die Verkäufe von Swissport und Nuance werden angekündigt, um die Liquidität und die Eigenmittel zu verbessern.

17. September 2001: Die SAirGroup informiert Finanzminister Kaspar Villiger, dass die Gruppe ab Oktober 2001 zahlungsunfähig sein könnte. Die Sicherstellung der Liquidität ist nach SAir-Ansicht nur mit Unterstützung des Bundes durch eine Garantie von 1 Milliarde Franken möglich.

22. September 2001: Die Zusammenlegung von Swissair und Crossair im Projekt «Swiss AirLines» wird Villiger und Moritz Leuenberger vorgestellt.

29. September 2001: Der VR wird informiert, dass die Holding ab dem 1. Oktober ihre Verbindlichkeiten nicht mehr erfüllen könne.

29./30. September 2001: Das Projekt «Phoenix» wird erarbeitet und verabschiedet. Es sieht vor, dass die Grossbanken UBS und CS von der SAirGroup 70 Prozent der Crossair-Aktien übernehmen. UBS und CS erklären sich bereit, die Crossair-Aktien zum Börsenkurs zu übernehmen, wenn die SAir-Group den Kaufpreis nur bis zum 3. Oktober für das Fluggeschäft verwendet und primär für die Stützung der flugnahen Betriebe nutzt.

1. Oktober 2001: Die Öffentlichkeit wird am Abend informiert: UBS und CS kaufen die Crossair-Aktien der SAirGroup. Zudem werden Teile des Swissair-Flugbetriebes durch Crossair übernommen. SAirGroup, SAirLines und Flightlease planen Nachlassstundung.

2. Oktober 2001: Der Flugbetrieb wird um 15.35 Uhr völlig eingestellt, nachdem die Vorschriften über die Beschränkung der Arbeitszeit nicht mehr eingehalten werden könne. Der Bundesrat wird informiert. Nach dem Grounding trifft das Geld für die Crossair-Aktien auf dem Konto der SAirLines ein.

Und ausserdem...

- die SWISS hat einen neuen Finanzchef: Marcel Klaus.
- das erste Ecolight-Flugzeug in der Schweiz ist zertifiziert.
- am 13. Februar 2006 hat Boeing die 5000. 737 ausgeliefert, weitere 1000 sind bereits bestellt, das seit 1967. Es ist das meist verkaufte Verkehrsflugzeug.
- die AUA weist für 2005 einen Verlust von 129 Millionen Euro aus, verursacht durch Kerosinkosten und Managementfehler
- der Flughafen Zürich belegt den Spitzenplatz bezüglich zuverlässige Gepäcktransporte bei den Hubs in Europa.
- South African Airways fliegt nur noch dreimal wöchentlich statt wie bisher täglich nach Zürich, Grund: zu wenig Flugzeuge.
- die USA erhielten von der Schw. Regierung eine Jahresbewilligung zur Benutzung des schweizerischen Luftraumes
- vier Milliarden Fluggäste wurden 2005 weltweit befördert, das sind 5,5 % mehr als im Vorjahr.
- Airbus hat heute einen Arbeitsvorrat für fünf Jahre, das bei einer hohen Produktionsrate.
- Steve Fosset gelang am 11. Februar 2006 eine Erdumrundung mit dem Flugzeug, nonstop, in 76 Stunden und 45 Minuten.
- Die Condor, seit 1959 Chartersochter der Lufthansa, feiert 50 Jahre

Impressum

Der IKARUS ist das offizielle Mitgliederorgan der IGFZ und erscheint quartalsweise.

Herausgeber

IG Flughafen Zürich, Postfach
8058 Zürich-Flughafen
Telefon 052 383 16 56
Natel 079 686 02 63
e-mail gschellenberg@trodag.ch

Redaktion

G. Schellenberg
Telefon 052 383 16 56
Natel 079 686 02 63
gschellenberg@trodag.ch

Druckerei

Rota-Druck AG, 8953 Dietikon
Tel. 044 740 22 02, www.fairdruck.ch