

Mitgliederzeitschrift der Interessengemeinschaft Flughafen Zürich – IGFZ.

In dieser Ausgabe

- Liebe Mitglieder
- Die SWISSAIR-Prozess-SHOW
- SWISS mit positivem Ergebnis
- Agenda
- Protokoll der Generalversammlung
- Spaltung bei den Swiss-Regionalpiloten
- China benötigt 3000 Flugzeuge
- Und Ausserdem...

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
Herr Georg Schellenberg
Postfach
8058 Zürich-Flughafen

Vielen Dank!

Liebe Mitglieder

Eine Plafonierung der Flugbewegungen am Flughafen Zürich, sei nicht der richtige Weg, sagt Bundesrat Leuenberger am 21. März 2007. Schön diese Worte zu hören. Warum plötzlich diese Stellungnahme kurz vor der 2. Lesung im Kantonsrat Zürich? Ständerat Hans Hofmann (SVP) hat mit einer Interpellation verlangt, dass der Bundesrat vor dieser Fluglärmdenbette «reinen Wein einschenkt».

Rechtlich sei die Initiative zulässig, weil sie nur einen Auftrag an den Regierungsrat enthalte. Dieser müsste sich bei einer Annahme der Initiative in Bern für eine Begrenzung der Bewegungen auf 250'000 und eine Nachtruhe von neuen Stunden einsetzen.

Leuenberger sagte klar, dass ein Betriebsreglement mit einer Bewegungszahl von 250'000 vom Bundesrat kein Genehmigung erhalten würde. Es entspreche nicht den nationalen Interessen. Sollte die Initiative jedoch angenommen werden, so würde der Bundesrat mit dem Kanton Zürich zusammensitzen und im Dialog eine Lösung suchen. Diese letzte Bemerkung zeigt deutlich, die Initiative muss verhindert werden. Diese Bundesrätliche Aussage zeigt ganz deutlich, dass der Kampf um Beschränkungen am Flughafen Zürich nicht beendet ist. Eigentlich wäre es an der Zeit, dass die Initianten nach dieser bundesrätlichen Aussage ihr Vorhaben abrechnen würden. Damit könnte viel Geld gespart werden.

Im November 2007 werden wir über die Initiative und den Gegenvorschlag abstimmen. Die IG Flughafen lehnt aus folgenden 3 Gründen beide Vorschläge ab.

- Der Flughafen Zürich ist gebaut und auf Grund des heutigen Pistensystems ist eine Beschränkung der Bewegungen gegeben.

- Die heutige Gesetzgebung sieht vor, dass ein Ausbau des Pistensystems nur über eine Volksabstimmung im Kantons Zürich realisiert werden kann.
- Der SIL Prozess (Sachplan Infrastruktur Sachplan) ist das richtige Instrument für die Raumplanung und die nachhaltige Sicherung des Flughafens. Diese Arbeiten sind zurzeit im Gange.

Diese Instrumente genügen vollauf, damit der Flughafen Zürich nicht «uferlos» wächst und eine gewisse Bewegungsfreiheit bleibt.

Wir bitten alle Mitglieder aktiv den Abstimmungskamp zu beeinflussen. Wir werden in der Ausgabe vom Juni ein Argumentarium veröffentlichen, damit sie den Unwahrheiten der Initianten entgegen können.

Am Donnerstag, 25. Januar 2007 haben wir unsere Generalversammlung im Conference Center des Flughafens durchgeführt. Erfreulich, dass der Saal voll besetzt war und wir von Herrn Walter Burri, Chef Fracht Singapore Airlines, einen interessanten Blick ins weltweite Frachtgeschäft machen durften. In dieser Ikarus-Ausgabe haben wir das Protokoll veröffentlicht. Wir bitten die Besucher der Generalversammlung dieses zu lesen und uns allfällige Unkorrektheiten zu melden. Ohne Einwände ist das Protokoll genehmigt.

Der Präsident Georg Schellenberg

Die SWISSAIR-PROZESS-SHOW

Hansjörg Bürgi

Chefredaktor des Luftfahrtmagazins SKYNEW.CH

Fünf Jahre nach dem definitiven Aus der Swissair wird den für den Absturz der Schweizer National-Airline verantwortlichen Verwaltungsräten und Geschäftsleitungsmitgliedern der Prozess gemacht. Das ist grundsätzlich gut so. Es kann nur von Nutzen sein, wenn der grösste Crash in der Schweizer Wirtschaft detailliert aufgearbeitet wird. Und die Öffentlichkeit hat ein Recht darauf, zu erfahren, weshalb die Swissair nicht überlebte.

Dass einzelne Angeklagte schweigen, andere die Medien benutzen, um ihre Sicht der Dinge zu unterstreichen, ist verständlich. Dass einige Medien daraus eine Show machen, liegt im Trend der Zeit. Es schadet

auch nicht, wenn dadurch das Interesse an der an sich trockenen Gerichtsarbeit zunimmt.

Doch sind die Herren Honegger, Bruggisser, Corti und die anderen Angeklagten Straftäter? Ist Selbstüberschätzung, Missmanagement und Unfähigkeit strafbar? Kaum jemand wird behaupten, dass im Swissair-Verwaltungsrat und in der Geschäftsleitung Wirtschaftskriminelle gesessen haben. Sie haben den Airlinekonzern ja nicht absichtlich in den Abgrund geführt. Die Staatsanwaltschaft ist davon überzeugt, dass sich alle Angeklagten strafbar gemacht haben. Ob das Gericht auch so entscheidet, wird sich zeigen.

Bestraft werden die Angeklagten aber so oder so: Ihr Ruf ist weltweit geschädigt. Am Beispiel von Philippe Bruggisser, der bei South African Airways nicht landen konnte, ist deutlich geworden, dass die Swissair-Chefs in der Airline-Branche schlechte Karten haben – und vermutlich in der Wirtschaft generell.

Und spätestens seit dem Swissair-Crash ist hoffentlich allseits klar, dass Verwaltungsräte eben auch «Verantwortungsräte» sind. Nicht Parteizugehörigkeit oder Beziehungen sollen jemanden befähigen, in einem Verwaltungsrat Einsitz zu nehmen, sondern sein Fachwissen und sein Leistungsausweis in der betreffenden Branche.

Pressemeldung der SWISS

SWISS 2006 erstmals mit positivem Ergebnis

Swiss International Air Lines (Konzern) steigerte den Betriebsgewinn (EBIT) für das Geschäftsjahr 2006 auf CHF 231 Mio. (Vorjahr: minus CHF 14 Mio.). Der konsolidierte Nettogewinn im Jahr 2006 betrug CHF 263 Mio. Im Vorjahr hatte SWISS einen Nettoverlust von CHF 178 Mio. ausgewiesen. Im vierten Quartal 2006 resultierte ein Betriebsgewinn von CHF 32 Mio., nachdem im Vorjahr noch ein Betriebsverlust von CHF 38 Mio. ausgewiesen wurde.

SWISS steigerte den konsolidierten Betriebsertrag für das Gesamtjahr 2006 um 11.3% auf CHF 4'153 Mio. (Vorjahr: CHF 3'732 Mio.). Der Betriebsgewinn (EBIT) erhöhte sich auf CHF 231 Mio. (Vorjahr: minus CHF 14 Mio.). Der Nettogewinn für das Gesamtjahr lag bei CHF 263 Mio. (nach einem Nettoverlust von CHF 178 Mio. im

Vorjahr). SWISS konnte das Ertragswachstum gegenüber dem Vorjahr auch im vierten Quartal fortsetzen. Bei einem Betriebsertrag von CHF 1'098 Mio.

(Vorjahresquartal: CHF 998 Mio.) resultierte im vierten Quartal 2006 ein Betriebsgewinn

(EBIT) von CHF 32 Mio. (Vorjahresquartal: minus CHF 38 Mio.). Im anhaltend günstigen konjunkturellen Umfeld erzielte SWISS damit im Geschäftsjahr 2006 bei steigenden Umsätzen in jedem Quartal einen operativen Gewinn.

AGENDA

27. Mai – 1. Juni 2007

Berlin

LA Berlin (Luftfahrtausstellung)

16. Juni 2007

Frauenfeld

Eidg. Turnfest

Patrouille Suisse

8. – 9. Juli 2007

Zürich

Züri Fäscht mit Flugschau

8. September 2007

Dübendorf

25 Jahre Ju-Air

Patrouille Suisse

10. – 11. Oktober 2007

Axalp

Fliegerschiessen der Schweiz. Armee

25. November 2007

Lugano

Armeetage 2007

Patrouille Suisse

Mittwoch, 23. Januar 2008, 1900 Uhr

Flughafen Zürich

Generalversammlung IG Flughafen Zürich

21. – 24. August 2008

St. Gallen Altenrhein

IBAS 2008

(Internationale Bodensee-Airshow)

«SWISS hat im Jahr 2006 den Turnaround geschafft und zu einem Steigflug angesetzt. Wir haben weitere Fortschritte in der Verbesserung unserer Kostenbasis erzielt. Diese ist aber noch nicht ausreichend wettbewerbsfähig. Die Kosten- und Ertrags-synergien aus der Integration in den Luft-hansa Airline-Verbund tragen rund die Hälfte zum operativen Ergebnis bei. Zudem gibt uns das positive konjunkturelle Umfeld Auftrieb. Wir sind wieder in der Lage, Wachstumschancen zu nutzen und in unser Produkt zu investieren. Wir freuen uns besonders, dass wir neue Arbeitsplätze schaffen. Mit dem Flottenwachstum kommen rund 600 neue Mitarbeitende zu uns», fasste CEO Christoph Franz das Erreichte zusammen und fügte an: «Unser erklärtes Ziel bleibt eine EBIT-Marge von durchschnittlich 5-8% über den gesamten mehr-jährigen Konjunkturzyklus. Davon sind wir noch ein gutes Stück entfernt, doch erst dann haben wir unsere notwendige Reise-flughöhe erreicht.»

Protokoll

**der 16. Generalversammlung der IGZ
vom 25. Januar 2007, 1900 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. Plafonierungsinitiative
6. Budget 2007
7. Anträge der Mitglieder

1. Begrüssung und Mitteilungen

Um 1900 Uhr begrüsst Herr Schellenberg die 109 Mitglieder und zur 16. Generalversammlung. Speziell begrüsst er Herrn Walter Burri, Manager Switzerland der Singapore Airlines Cargo, der im Anschluss das Referat halten wird.

Herr Schellenberg referiert kurz über die verschiedenen Vorkommnisse des vergan-genen Jahres.

Herr Schellenberg erwähnt, dass die Neu-wahl von Herrn Oliver Bertschinger in den Vorstand der IGZ als zusätzliches Traktan-dum 4 A eingefügt wird.

2. Wahl von Stimmzählerinnen/ Stimmzählern

Gewählt wird Frau Ute Ulrich.

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

Herr Schellenberg, welcher auch das Amt des Kassiers hält, dokumentiert zuhanden der Generalversammlung die Jahresrech-nung 2006.

Die Erfolgsrechnung schliesst bei Einnah-men von Fr. 41'851.46 und Ausgaben von 28'650.75 mit einem Reingewinn von Fr. 13'200.71 ab.

Die Bilanzsumme der IG Flughafen Zürich beträgt per Ende Geschäftsjahr 2006 Fr. 164'829.90.

Infolge Abwesenheit der Revisoren verliert Herr Schellenberg den durch die beiden Revisoren verfassten Revisorenbericht.

Ohne Diskussion und Fragen werden die Rechnung und der Revisorenbericht gutge-heissen. Dem Vorstand und den Revisoren wird einstimmig und ohne Enthaltungen Décharge erteilt.

4. A

Bereits das ganze Jahr über wurde der Vorstand durch Herrn Oliver Bertschinger in der Vorstandsarbeit unterstützt. Der Vor-stand schlägt deshalb Herrn Bertschinger der Generalversammlung zur Wahl in den Vorstand vor. Die Generalversammlung wählt Herrn Bertschinger einstimmig. Oliver

Bertschinger stellt sich nach erfolgter Wahl der Generalversammlung persönlich vor.

5. Plafonierungsinitiative

Georg Schellenberg stellt der Generalver-sammlung kurz diejenigen Massnahmen vor, welche der Vorstand im Zusammen-hang mit der anstehenden Plafonierungsini-tiative ergreifen will.

6. Budget 2007

Das Budget 2007 wird von Herrn Schellen-berg vorgestellt und durch die Generalver-sammlung einstimmig und ohne Enthaltun-gen angenommen.

7. Anträge der Mitglieder

Es gingen keine Anträge ein.

In einem mündlichen Aufruf des Präside-n-ten, ob jemand noch eine Ergänzung zur Generalversammlung habe, wurde noch-mals auf die geplante Werksführung im Airbuswerk in Toulouse hingewiesen.

Herr Schellenberg weist noch darauf hin, dass anlässlich der letztjährigen GV ein Hinweis einging, wonach jährlich eine Person welche sich verdienstvoll für den Flughafen Zürich einsetzt, mit einem Preis beehrt werden soll. Herr Schellenberg weist darauf hin, dass dieses Projekt nicht vergessen ging und noch immer auf der Pendenzenliste stehen würde.

Um 1945 Uhr übergibt Herr Schellenberg Herrn Walter Burri das Wort, welcher einen sehr interessanten und aufschlussreichen Vortrag zum Thema ‚Luftfracht‘ hält.

Nach einer längeren Frage- und Antwort-runde mit Herrn Burri beendet Herr Schel-lenberg um 2030 Uhr die GV.

Für das Protokoll
Zürich Airport, 03. Februar 2007
Herbert Höck, Vizepräsident

Spaltung bei den Swiss-Regionalpiloten

Eine Reihe von Regionalpiloten hat sich zu einer Gruppe «Pro GAV» zusammengefunden. Diese Gruppe steht unter der Leitung von Andreas Thurnheer. Diese verhandeln mit der Swiss-Leitung zu einem Gesamtarbeitsvertrag zu kommen. Zur Zeit besteht diese Gruppe aus rund 80 Personen von insgesamt 250 Regionalpiloten. Neu wäre, dass Regionalpiloten auf die Airbus-Flotte umschulen können. Bereits im September 2007 könnten die ersten 10 Piloten die Flotte wechseln, sofern dieser GAV zustande kommt. Die Dienstjahre bei der Regionalflotte werden aber bei der Airbus-Flotte nicht angerechnet. Die wechselnden Piloten müssen sich in der Senioritätsliste hinten einreihen und wie alle Neueintritte auf dem Airbus A320 als Co-Pilot beginnen. Die ehemaligen Swissair Piloten hätten gegen diesen Aufstieg keine Einwendungen. Die Swiss benötigt jährlich wiederkehrend bis 80 Piloten, nach Abschluss der Flottenvergrößerung. Hoffen wir, dass diese Gruppe zu einem Erfolg kommt, damit vielleicht die übrigen Piloten auch noch einsichtig werden und die leidige Geschichte endlich ein Ende findet.

Impressum

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

Herausgeber

IG Flughafen Zürich, Postfach
8058 Zürich-Flughafen
www.ig-flughafen.ch

Redaktion

Georg Schellenberg
Telefon 062 396 39 80
Natel 079 686 02 63
gschellenberg@trodag.ch

Druckerei

Druckerei W. Haderer
8103 Unterengstringen
Tel. 044 752 10 10
www.hadererdruck.ch



WIR FREUEN UNS AUF SIE...

...deshalb erhalten Sie von uns bei Vorlage Ihres Mitgliedsausweises der IG-Flughafen auf Ihre Dienstleistungen einen Exklusiv-Rabatt in Höhe von **10%!**

Jet Coiffure
Airport Shopping Center
8058 Zürich-Flughafen
Tel.: 043 - 816 36 52
(BEI PARKHAUSKASSE 1)
WWW.JETCOIFFURE.CH

China benötigt 3000 Flugzeuge

Airbus-Schätzungen für Festland-China zeigen auf, dass der Bedarf an Passagier- und Frachtflugzeugen in der Zeit bis 2025 über 3000 Stück betragen wird. Waren 2006 noch 760 Passagier-Maschinen im Einsatz, werden es 2025 rund 2700 sein.

Die neuen Fluggeräte teilen sich wie folgt auf: 2050 für Kurzstrecken, rund 800 Flugzeuge für Mittelstrecken und etwa 180 Grossraumflugzeuge. Der Wert der zu ordernden Maschinen soll sich laut Airbus auf 289 Milliarden US\$ belaufen. Der Bedarf an Frachtflugzeugen soll sich in der genannten Periode etwa versechsfachen, was den Einsatz von 400 Flugzeugen bis 2025 bedingt.

Und Ausserdem...

- fand vor 20 Jahren der Erstflug der A320 statt. Alles war vorbereitet für den 21. Februar 1987. Der Flug wurde, angeblich wegen schlechtem Wetter, auf den 22. Februar verschoben. Das war aber nicht der Grund der Verschiebung. Der 21. Februar war ein Samstag und in Frankreich war das Rugbytag, was den Franzosen wichtiger war als ein Erstflug eines erfolgreichen Flugzeuges.
- hat am 24. Februar 1957 die SAS als erste Liniengesellschaft den Verkehr über den Nordpol aufgenommen. Um 21.30 Uhr sollten sich zwei DC7 über dem Nordpol begegnen. Das Treffen fand erst 10 Minuten später statt, weil das aus Tokio kommende Flugzeug mit starkem Gegenwind kämpfen musste.
- soll der mitten in Berlin liegende Flughafen Tempelhof jetzt endgültig am 31. Oktober 2008 geschlossen werden. Das Oberverwaltungsgericht Berlin-Tempelhof liess eine Revision des Urteils nicht zu.
- ist vor 55 Jahren die Schweizerische Rettungsflugwacht gegründet worden.
- ist am 24. Januar in Barcelona eine Bombardier CRJ200 EC-IBM ohne vorherigen Notruf ohne ausgefahrenes Fahrwerk gelandet. Zuvor hatte die Besatzung bereits Probleme mit den Klappen gemeldet und das EGPWS-System abgeschaltet. Später wurde nicht bemerkt, dass das Fahrwerk nicht ausgefahren war.
- konnte SWISS im Jahre 2006 25% mehr Online-Buchungen entgegennehmen.
- gibt es eine Wiedereröffnung des Docks B. Durch den Beitritt zu Schengen müssen die Passagierströme in «Schengen» und «Nichtschengen» unterteilt werden. Das einstöckige Dock B erfährt einen Rückbau zu einer verkürzten, zweistöckigen und damit flexiblen Ausführung für 157 Millionen Franken. Die Wiedereröffnung ist Ende 2009 geplant, hängt aber noch vom tatsächlichen Einführungsstermin von Schengen ab und vom Abstimmungsergebnis der Plafonierungsinitiative.