

**Zeitschrift:** Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer  
**Herausgeber:** Auslandschweizer-Organisation  
**Band:** 45 (2018)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Gutes Flugwetter, aber nur für die Grossen  
**Autor:** Schuppli, Stefan  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-909623>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 14.12.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Gutes Flugwetter, aber nur für die Grossen

Dank grosser Nachfrage floriert das Geschäft bei den grossen Fluggesellschaften – auch in der Schweiz, wo die Swiss Gewinne schreibt. Kleine Airlines bangen derweil um ihre Existenz.

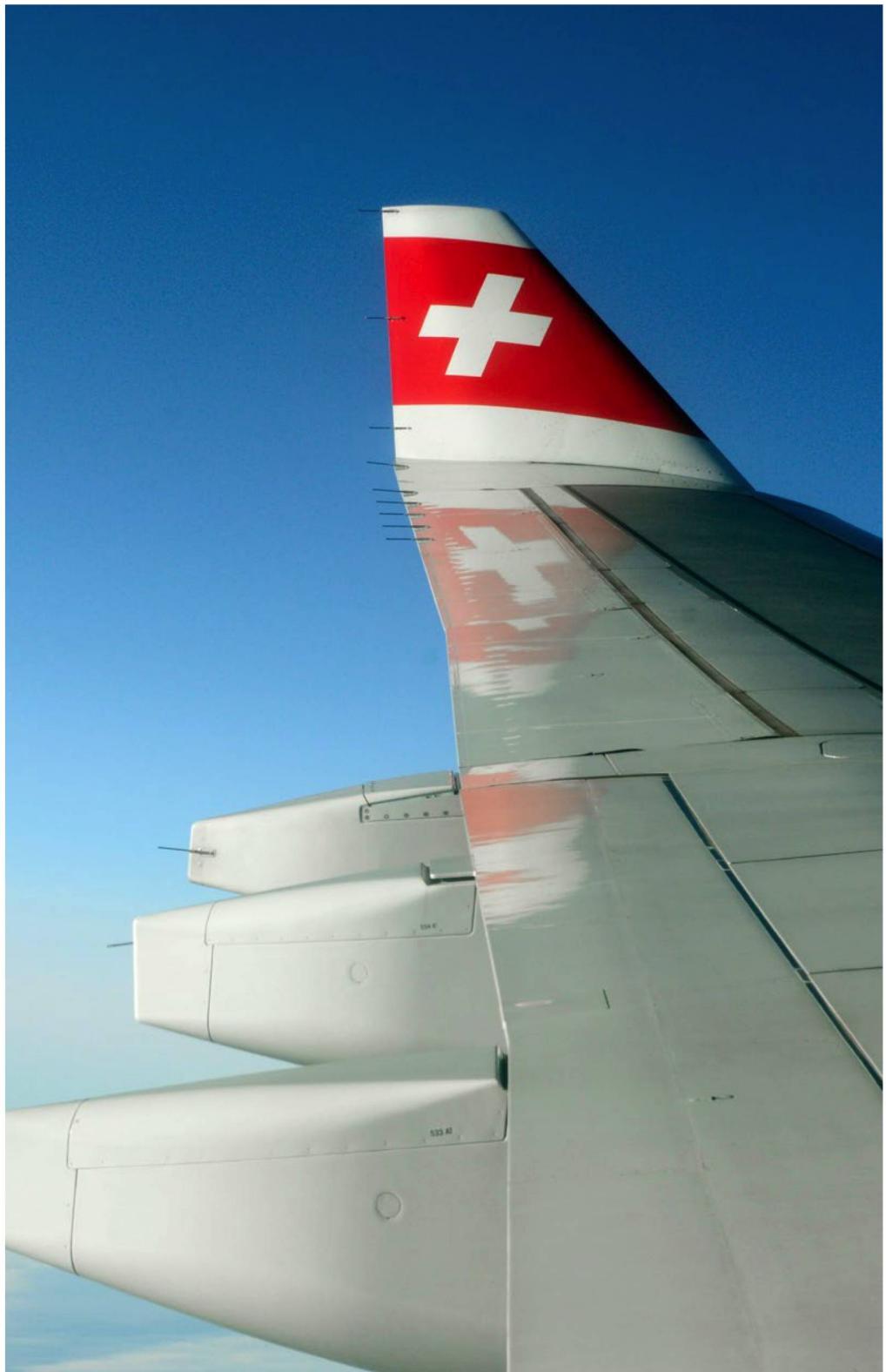
STEFAN SCHUPPLI

Die Flugbranche ist in einem Allzeit-hoch. Der internationale Verband der Fluggesellschaften schätzt, dass die Branche 2017 weltweit Gewinne in der Höhe von 34,5 Milliarden Franken erwirtschaftet hat. In den vergangenen acht Jahren gab es kein einziges Jahr mit Verlusten. Das ist einzigartig. Und auch in der Schweiz brummt das Geschäft. Die Swiss, hierzulande die Marktführerin, hat neue Flughöhen erreicht. Das ist einerseits der kräftigen Nachfrage geschuldet, andererseits neuen, wirtschaftlicheren und grösseren Flugzeugen.

Auf der Langstrecke ist dies die Boeing 777, auf der Kurzstrecke die CSeries 100 und 300, eine vollständige Neuentwicklung des kanadischen Herstellers Bombardier. Die Auslastung der Flugzeuge ist auf weit über 80 Prozent angestiegen – mit ein Grund, dass die Swiss mittlerweile eine sehr rentable «Cashcow» des Lufthansa-Konzerns geworden ist. Der operative Gewinn dürfte 2017 auf über 500 Millionen Franken zu liegen kommen. Man muss weit in die Vorzeit der Swissair zurückgehen, um derart hohe Überschüsse zu finden.

## Swiss versus Easyjet

Im Vergleich zur ausländischen Konkurrenz mag die Swiss zwar teuer sein. Aber ganz offensichtlich sind die Kunden bereit, Ticketpreise zu bezahlen, die solche Gewinne ermöglichen. Die starke Konkurrenz hält die Swiss freilich in Schach. Easyjet Switzerland, eine Tochtergesellschaft der gleichnamigen britischen Lowcost-Airline, ist die zweitgrösste Fluggesellschaft im Lande. Easyjet fliegt mit einer Schwei-



Die Swiss fliegt in einem Hoch. Ihr operativer Gewinn dürfte für das Jahr 2017 über 500 Millionen Franken betragen. Foto Keystone

zer Betriebsbewilligung, hat in Genf vierzehn und in Basel neun Airbusse fest stationiert. Auf dem Euro Airport, dem binationalen Flughafen der Region Basel, ist die Gesellschaft mit einem Marktanteil von rund 60 Prozent sogar klarer Marktführer.

Spannend ist, dass sich die Geschäftsmodelle von Easyjet und der Swiss im Kurzstreckenbereich immer mehr angeglichen haben. Easyjet verfolgte bisher das Konzept der Einfachheit: kein Umsteigeverkehr, keine Extraleistungen, tiefste Preise, wenn immer möglich. Doch nach und nach wird dieses Konzept aufgeweicht. Easyjet hat beispielsweise Sitzkategorien in der Kabine eingeführt: Wer vorne sitzt oder auf Plätzen mit mehr Beinfreiheit, zahlt mehr. Richtig teuer – auch bei Easyjet – sind die umbuchbaren Tickets. Mit dieser Kategorie will die Airline vermehrt Geschäftskunden, die flexible Reisezeiten brauchen, anlocken. Umgekehrt hat die eher teure Swiss extragünstige Tarife eingeführt, um nicht vom Markt gedrängt zu werden, dies besonders in Genf, wo Swiss in direkter Konkurrenz zu Easyjet steht.

## Edelweiss vergrössert Flotte

Nicht nur der Swiss und Easyjet, auch Edelweiss Air geht es derzeit sehr gut. Die einzige Schweizer «Ferienfluggesellschaft», wie sie sich selbst nennt, gehört als Schwestergesellschaft der Swiss ebenfalls zum Lufthansakonzern und arbeitet eng mit Swiss zusammen. Die Flotte wird im laufenden Jahr um fünf auf fünfzehn Flugzeuge erweitert. Auf der Langstrecke haben die Kabinen eine Dreiklassen-Konfiguration: Eco, Eco Plus und Business.

Schweizer Airlines (Stand Ende 2017)		
	Mitarbeitende	Flugzeuge
Swiss	9100 *	75
Edelweiss Air	670	10
Easyjet Switzerland	550/340 **	14/9 **
Skywork	100	4

\* Ende 2016    \*\*Genf/Basel

Doch es gibt auch Gegenbeispiele. Die im vergangenen Jahr Konkurs gegangenen Air Berlin und Darwin Air aus Lugano zeigen, dass selbst bei guter Konjunktur ein Überleben nicht per se garantiert ist. Air Berlin, die einige Linien in die Schweiz betrieb und in Zürich auch Flugzeuge stationiert hatte, krankte an einem unscharfen Geschäftsprofil und an notorisch zu hohen Kosten. Die Folge: zuerst die Nachlassstundung, dann der Entzug der Betriebsbewilligung. Der Name Darwin, der für den Überlebenskampf in der Natur steht, wurde für die zum Air-Adria-Konzern gehörende kleine Fluggesellschaft aus dem Tessin wiederum zum symbolträchtigen Fanal. Darwin Air war 2003 gegründet worden, nachdem die Swiss Lugano aus ihrem Streckennetz gestrichen hatte. Doch pikanterweise gab Darwin im Rahmen von Restrukturierungen die Destination Lugano später ebenfalls auf. Die operative Basis war in Genf, der Firmensitz in Lugano.

## In letzter Minute gerettet

Knapp am Desaster vorbeigeflogen ist im vergangenen Herbst die Berner Skywork. Unerschrocken versucht die Minigesellschaft von Bern aus einen Linienverkehr zu entwickeln, doch die mangelnde Infrastruktur – kleine

Hangars für Wartungsarbeiten, fehlende Blindlande-Einrichtung für schlechtes Wetter, setzt hier Grenzen. Und Flugzeuge mit 50 Plätzen oder weniger sind bei den heutigen Tarifstrukturen wirtschaftlich nur knapp zu betreiben.

So ist Skywork nur knapp einer Betriebsschliessung entgangen, als das Bundesamt für Zivilluftfahrt zusätzliche finanzielle Sicherheiten verlangte. In letzter Minute wurde im Herbst offenbar ein Investor gefunden, der die Firma rettete. Sie dürfte künftig mehr ab dem Euro Airport in Basel aktiv sein. Die von Skywork betriebenen Flugzeuge waren übrigens vor rund 20 Jahren schon einmal in Basel zu sehen – damals bei der Crossair, die eine grosse Flotte von Saab 2000 betrieb.

## Noch mehr Flugreisende

2018 dürfte nochmal ein gutes Flugjahr werden. Die Konjunktur zieht etwas an, und zwar mehr oder weniger in allen Regionen der Welt – für das Fluggeschäft eine sehr gute Voraussetzung. Gemäss dem Branchenverband IATA wächst die Zahl der Flugreisenden 2018 um rund sechs Prozent, sodass heuer 4,3 Milliarden Menschen in ein Flugzeug steigen werden.

Und dank der steigenden Nachfrage dürfte auch die Swiss weiter wachsen. Vor Jahresfrist wurde an der Jahresmedienkonferenz verkündet, dass die Fluggesellschaft bis Ende 2018 rund 550 Stellen neu schaffen werde.