

Die Swiss wird zur Rosinenbomber-Airline

Andreas Valda; 04. April 2020

Die Lufthansa-Tochter erhöht die Zahl der Frachtflüge in die Schweiz. Sie solle vom Bund deshalb privilegiert unterstützt werden, fordert SVP-Nationalrat Thomas Hurter. Economiesuisse verpflichtet ihm bei.

Die Airline [Swiss](#) leistet derzeit Vergleichbares zur Luftbrücke in Berlin vor 70 Jahren. Damals blockierte das sowjetische Militär die westliche Versorgung der geteilten Stadt – und Flugzeuge der U.S. Air Force flogen die Güter ein: Man nannte sie «Rosinenbomber». Heute sind es die wegen Corona erschwerten terrestrischen Transporte, die den Import verhindern. Wer auf Nummer sicher gehen will, bestellt Güter per Luftfracht. «Wir erwarten ein steigendes Volumen», bestätigt eine Sprecherin des Flughafens Zürich gegenüber HZ.

Die Details hat die Swiss selber. «Wir haben Flugzeuge gechartert, die nur Fracht fliegen» – konkret steuern zwei Jets jeweils Hongkong und eine Maschine Peking an. Zusätzlich habe man begonnen, reine Frachtflüge durchzuführen. Viele weitere Verbindungen seien geplant.

Keine Frachtflüge mit Passagierjets.

Das heisst: Passagiermaschinen fliegen momentan ohne Passagiere, aber gefüllt mit Gütern. Ob irgendwann mal auch Sitze abmontiert werden, um zusätzliches Volumen laden zu können, sei in Klärung. «Wir prüfen derzeit, inwiefern wir auch Ware in der Kabine transportieren können».

Die zusätzlichen Besteller sind Firmen, der Bund, die Kantone und die Universitäten. «Die Swiss hat einschliesslich der Edelweiss aktuell eine grosse Bedeutung für die Schweiz. Sie hält Flugverbindungen aufrecht zur Repatriierung von Schweizern und zum Transport essenzieller Güter», sagt SVP-Nationalrat [Thomas Hurter](#).

Der Milizpolitiker ist hauptberuflich Linienpilot der Swiss. Zwei Beispiele: «Letzten Sonntag flog ich auf dem Rückweg von Hongkong nach Zürich mit der Swiss-Maschine medizinisches Material. Gestern flog ich von Zürich nach Newark (USA) Passagiere und Fracht. Und heute Nacht fliege ich zurück in die [Schweiz](#), ebenfalls mit Fracht und Passagieren», sagte er am Freitagmittag zu HZ.

Der Bund habe kaum eigene Kapazitäten. Der Transport für die Schweiz laufe aktuell vor allem über die Swiss. «Wir sind auch in der Krise systemrelevant», sagt Hurter. Die Schweiz habe damit «eine eigene Airline, die Versorgungsflüge leistet». Private und der Staat hätten ein grosses Interesse, dass diese Lieferungen klappten. Daran ändere auch die Tatsache nichts, dass die Swiss eine Lufthansa-Tochter ist.

Economiesuisse: Essenzielle Rolle

Der SVP-Politiker ist mit gewissen Exponenten seiner Partei nicht einverstanden, die eine Staatshilfe unterbinden wollen, solange die Airline Lufthansa-Tochter bleibt. «Es ist fehl am Platz, jetzt ein politisches Geplänkel darüber zu entfachen, ob die Swiss mit Staatsgeldern gerettet werden sollte. Es geht um Überbrückungshilfen, und nicht um A-fonds-perdu-Beiträge wie damals.»



© ZVG

Es war Hurter, der vor drei Wochen Gespräche zwischen der Swiss-Leitung und der Regierung initialisiert hatte. «Ich tat dies in meiner Rolle als Aerosuisse-Präsident, denn er wollte dem Bundesrat aufzeigen, welche Bedeutung eine internationale Anbindung für unser Land hat.»

Die Hälfte des Wert der Exporte laufe über die Flugfracht. In normalen Zeiten kommt jeder dritte Tourist per Flugzeug in die Schweiz. Die Wertschöpfung rund um die Swiss schätzt Hurter auf 33,5 Milliarden. Franken jährlich. Dies sind etwa 5 Prozent der jährlichen Schweizer Wirtschaftsleistung.

Dass die Swiss diese besondere Bedeutung hat, anerkennt auch der Chefökonom von Economiesuisse, Rudolf Minsch. «Eine gute Flugverkehrsanbindung ist für die Schweiz essenziell».

Anders als Easyjet

Damit stellt sich die Frage, wie der Bund Swiss finanziell allenfalls unterstützt und wie dies etwa zum Vergleich zur Easyjet geschehen soll, die am Boden steht und keine Luftfracht transportiert. Hurter findet, die besondere Funktion müsse berücksichtigt werden. Auch solle in Debatte gewürdigt werden, dass die deutsche Mutter zum Wiederaufbau der Schweizer Airlinetochter viel beigetragen hatte. «Die [Lufthansa](#) hat in den letzten Jahren Milliarden Franken in die Swiss investiert. »

Hurter erinnert, was viele vergessen haben: Die damalige Swissair, die spätere Crossair und die Swiss stand von 2001 bis 2004 lange zum Verkauf. «Niemand wollte sie», so der SVP-Politiker. «Schliesslich akzeptierte die Lufthansa, sie 2005 zu übernehmen und zu

entwickeln». Durch den Verbund konnte die Swiss den weltweiten Markt erschliessen und erfolgreich werden.

Nicht alternativlos

Und schliesslich: Einer der Erfolgsrezepte sei die vergleichbare kleine Grösse für den Heimmarkt, sagt Hurter aus eigener Erfahrung. Einmal mehr habe die Swiss als relativ kleine Airline den Vorteil der kurzen Wege in den Teppichetagen. «Entscheide können rasch getroffen und umgesetzt werden. Die Swiss ist eine leichtfüssige Einheit. Das macht sie stark in der Krise.»

Ganz alternativlos sind Schweizer Auftraggeber allerdings nicht: Neben der Swiss transportieren derzeit weitere Airlines, darunter Singapore Airlines, Emirates (zwei Mal wöchentlich seit vier Tagen) und Qatar Güter nach [Zürich](#). In Basel landet die DHL täglich mit reinen Frachtflugzeugen, um die Schweiz zu versorgen.