

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Luftfahrt
Akteure	Vogler, Karl (csp/pcs, OW) NR/CN
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Bieri, Niklaus

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Luftfahrt, 2014*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Luftfahrt	1

Abkürzungsverzeichnis

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Luftfahrt

ANDERES
DATUM: 03.06.2014
NIKLAUS BIERI

2014 zeichnete sich eine **Verschärfung der Konkurrenz** in der Schweizer Luftfahrt ab: Die Swiss sah sich gegenüber der expansiven, arabischen Fluggesellschaft Etihad benachteiligt. Anfang Juni 2014 gelangte Swiss-Konzernleiter Harry Hohmeister an die Öffentlichkeit und zeichnete ein düsteres Bild der Situation: Während es in der Schweiz aufgrund der Gesetzgebung praktisch keinen Spielraum für Weiterentwicklung gebe, hätten die stark wachsenden Airlines aus der Golf-Region, insbesondere Etihad, viele Wettbewerbsvorteile. Hohmeister bezeichnete sowohl Investitionen als auch Arbeitsplätze der Swiss als mittelfristig gefährdet. Nachdem die Airline Etihad 2013 mit einer Kapitalerhöhung in die Regionalfluggesellschaft Darwin Airline eingestiegen war, wurde diese unter dem Namen Etihad Regional immer mehr zu einem Zubringer für die Muttergesellschaft ausgebaut. Die Swiss kritisierte, dass dieses Vorgehen die Konzession verletze. In der Fragestunde des Nationalrates richtete sich Karl Vogler (csp, OW) an Bundesrätin Leuthard und fragte nach der Situation des Schweizer Luftverkehrssystems angesichts der massiven Wettbewerbsverzerrungen durch die Airlines aus der Golf-Region. Leuthard erklärte, es würde eine möglichst optimale Anzahl Direktflüge in weltweite Zentren angestrebt, die Kriterien von Besitz und Kontrolle für Schweizer Fluggesellschaften würden überprüft und allfällige Zusatzmassnahmen würden in der in Überarbeitung befindlichen Neuen Luftfahrtspolitik evaluiert.

Im Juni 2014 versties die Etihad Regional laut Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) gegen das Gesetz gegen unlauteren Wettbewerb, indem die Airline günstige Flüge bewarb, die zu jenen Preisen jedoch nicht buchbar waren. Das Seco kündete deshalb an, das Geschäftsverhalten der Airline zu prüfen und allenfalls Massnahmen zu ergreifen; zu einer Busse kam es jedoch nicht. Im August kam das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) nach einer Untersuchung zum Schluss, dass die geplanten Zusammenarbeitsmechanismen zwischen Etihad Regional und Etihad Airways so beschaffen sind, dass Letztere Einfluss nehmen kann auf die Führung der Etihad Regional – was für die in der Schweiz ansässige Etihad Regional nicht gesetzeskonform ist. Das Bazl hat der Etihad Regional deshalb Anpassungen vorgeschrieben. Im Herbst gaben sowohl die Swiss als auch die Etihad Regional ihre Ausbaupläne für den Flugplan vom Sommer 2015 bekannt. Beide Airlines planten einen massiven Ausbau ihrer Europa-Destinationen, teilweise in direkter Konkurrenz. Am Beispiel der Linie Zürich-Lugano, welche die Swiss künftig viermal und Etihad Regional zweimal täglich fliegen wollen, zeigt sich der Verdrängungskampf.¹

1) AB NR, 2014, S. 937.; TA, 4.6., 5.6.14; Blick, 10.6.14; TA, 11.6.14; SoZ, 22.6.14; Blick, 20.8.14; TA, 15.10.14