



Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)
Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC)
Federal Office for Civil Aviation (FOCA)

644

235

Protokoll
der zweiten Flugplankonferenz 1991
vom 13. November 1991, 0930 Uhr
Bankratsaal der Schweizerischen Nationalbank SNB, Bern, Amthausgasse 22, 3. Stock

Procès-verbal
de la deuxième conférence des horaires 1991,
du 13 novembre 1991, 0930 heures,
Salle de conférence de la Banque Nationale Suisse, Amthausgasse 22, Berne (3e étage).

Vorsitzender
Président

Hr. Dr. M. R. Jaisli,

Sektionschef im Bundesamt für Zivilluftfahrt

Teilnehmer
Participants

HH.
MM.

Flughäfen/Kantone	Peyer Riesen Fridelance Bornand Freimann Marcionni Poggiati	Direktion Flughafen Basel-Mulhouse Direktor Flughafen Bern-Belp Amt für öffentlichen Verkehr, Kt. Bern Direction de l'Aéroport de Genève Flughafendirektion Zürich Città di Lugano / Aeroporto di Lugano Cantone Ticino
Handelskammern	Frau Itten Dr. Strasser Dr. Briner Dr. Graf	Handels- und Industrieverein des Kt. Bern Basler Handelskammer Zürcher Handelskammer Chambre de commerce et de l'industrie de Genève
Umweltschutz	Dr. Beeler	Schutzverband der Bevölkerung Flughäfen Zürich
Tourismus	Zürcher	Schweiz. Reisebüroverband
Swissair	Gross Romer	Leiter Planung-VP Streckenplanung Europa
Crossair	Frau Frei Wilhelm	Leiterin Marketingdienste Leiter Flugplangestaltung
SBB	Gygax	GD SBB, Marketing Personenverkehr
PTT	Mariaux	GD PTT, Bern
EDA	Frei	Reise- und Transportsektion, EDA
BAZL	Wenger Walther Ryff Ruhier Strauss	Sektion Umwelt Sektion Rechtsdienst Sektion Rechtsdienst Sektion Linienverkehr und Statistik Sektion Linienverkehr und Statistik (Protokoll)



- Entschuldigt abwesend :
- Schweizerische Verkehrszentrale SVZ
 - EDA, Sektion Verkehr
 - BAV, Sektion Betrieb
 - Vorort SHIV (vertreten durch HIV Bern, Frau Itten)
- Erstmals anwesend :
- Herr Daniel Frei, Reise- und Transportsektion EDA

- Traktanden**
Ordre du jour
1. Protokoll der Konferenz vom 11. Juni 1991 (Bemerkungen, Ergänzungen)
 2. Allgemeine Orientierung durch das BAZL
 3. Orientierung durch SWISSAIR und CROSSAIR über Flugplanverbesserungen und Stellungnahme zu Flugplanwünschen der letzten Konferenz
 4. Besprechung des Sommerflugplans 1992
 5. Verschiedenes

Der **Vorsitzende** eröffnet die Konferenz und begrüsst die Anwesenden, insbesondere den erstmals an der Flugplankonferenz teilnehmenden Herrn Frei von der Reise- und Transportsektion im EDA und Herrn Poggiati, der den Kanton Tessin vertritt.

1. Protokoll der Konferenz vom 11. Juni 1991

Graf: Les observations qu'on avait adressées au sujet du vol matinal Genève-Bâle ne figurent pas dans le procès-verbal. J'ai de la peine à m'imaginer que l'on n'ait pas exprimé nos doléances quant à ce vol, qui est effectivement situé trop tôt; il décolle à six heures du matin.

2. Allgemeine Orientierung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt

2.1 Luftverkehrspolitik: Mit folgenden Staaten fanden Luftverkehrsverhandlungen statt:

- **Deutschland (12. Juni, Bern):** Der Anwendungsbereich des Abkommens mit Deutschland erstreckt sich nun auch auf das Gebiet der ehemaligen DDR. Jede Seite hat das Recht, für jedes Städtepaar zwei Luftverkehrsunternehmen zu bezeichnen. Bei Entscheidungen über Tarife, Kapazitäts- und Marktzugangsregelungen werden die Grundsätze der ECAC vom Juni 1989 angewendet. Die Schweiz behielt sich die Festsetzung verkehrsbeschränkender Massnahmen für den Flugplatz Lugano vor, wobei für die Errichtung von Liniendiensten zwischen Lugano und München eine gemeinsame Lösung angestrebt werden soll. Deutschland behielt sich für Berlin wettbewerbsneutrale, verkehrslenkende Massnahmen vor.
- **Pakistan (17. Juli, Karachi):** In Bezug auf eine Frequenzerhöhung (3. Flug für Swissair) und die Verkehrsrechte (5. Freiheit Dubai-Karachi) konnte noch keine Einigung erreicht werden. Eine zweite Verhandlungsrunde findet ab 13. November 1991 in Bern statt.
- **Hongkong (6. August, Hong Kong):** Die Verhandlungen zur Sicherung eines 6. Fluges für die Swissair verliefen ergebnislos.
- **Vereinigte Arabische Emirate (28. August, Bern):** Erfolgreiche Aushandlung des Liniensplans mit unbeschränkten Rechten in 5. Freiheit von und nach frei wählbaren Zwischenlandepunkten und Punkten darüber hinaus; ab sofort ist das Abkommen ohne Beschränkung der Frequenzen und Kapazitäten provisorisch anwendbar.

- **Namibia (3. September, Windhoek):** Paraphierung eines Luftverkehrsabkommens und der Linipläne, die vom Zeitpunkt der Unterzeichnung an anwendbar sind; freie Linienführung mit vorläufiger Beschränkung auf 3. + 4. Freiheit; bezüglich Kapazitäten und Frequenzen konnte noch keine Einigung erzielt werden. Die Unterzeichnung ist im Moment noch fraglich (protektionistische Haltung im kommerziellen Bereich).
- **Kenia (12. September, Bern):** Erhöhung der Quote auf 250 zahlende Passagiere pro Flug; Swissair kann ihren 3. Flug auch bei Aufnahme des 2. Fluges der Kenya Airways beibehalten. Die Ablösung der 5. Freiheit Nairobi-Zürich durch Nairobi-Dar-es-Salaam konnte noch nicht verwirklicht werden und eine Linienführung Nairobi-Harare ist noch nicht erhältlich.
- **China (8. Oktober, Besuch BAZL-Direktor in Peking):** Brachte den Wunsch für eine Linienführung Beijing-Seoul vor und sondierte die Haltung der chinesischen Behörden im Hinblick auf eventuelle Verbindungen Schweiz-Taiwan. Die Schweiz bestand darauf, die nächste Verhandlungsrunde wie vorgesehen im Januar abzuhalten (Visaformalitäten usw.).
- **Japan (22. Oktober, Tokio):** Die Flugprogramme von Swissair und Japan Air Lines für 1992 und 1993 konnten noch nicht festgelegt werden. Die erzielte Einigung beschränkte sich auf die Festschreibung der gegenwärtigen Betriebsmöglichkeiten. Die schweizerischen Wünsche betreffend Osaka und Seoul wurden wiederum abgelehnt.

Mit folgenden Staaten sind Luftverkehrsverhandlungen vorgesehen: Türkei, Ghana.

2.2 Schweizerische Gesetzgebung

- Der Bundesrat hat nach längeren Vorarbeiten die Vorlage zur Teilrevision des Luftfahrtgesetzes verabschiedet. Das Luftfahrtgesetz (LFG) ist zusammen mit den zweiseitigen und mehrseitigen Staatsverträgen die Grundlage für die schweizerische Luftfahrt. An Neuerungen sind unter anderen vorgesehen:
 - Definition des Luftfahrzeugs (Grundlage für das Verbot von Ultraleicht-Luftfahrzeugen)
 - Neuordnung für den Abschluss von Luftverkehrsabkommen
 - Schaffung einer Gesetzesgrundlage für die schweizerische Flugsicherung (Swisscontrol)

2.3 Internationales

- Im Juli hat die EG-Kommission das dritte Liberalisierungs-Paket im Luftverkehr angenommen, über welches der Rat voraussichtlich im Juni 1992 entscheiden wird und das auf den 1. Januar 1993 in Kraft treten soll. Es enthält drei neue Verordnungen über:
 - Erteilung von Betriebsbewilligungen
 - Zugang zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs (5. Freiheit, Kabotage usw.)
 - Tarifliberalisierung (sog. double disapproval)
- EG-Transitabkommen mit Schweiz und Österreich: Die Verkehrsminister der EG haben (mit Ausnahme Griechenlands) am 21. Oktober dem Abkommen zugestimmt. Die EG anerkennt grundsätzlich die in der Schweiz bestehende Gewichtslimite von 28 Tonnen für Lastwagen; bekanntlich wurde eine Ausnahmeregelung als Überlaufmodell geschaffen.
- Stand der Entwicklung betreffend EWR: Die Zustimmung der EG-Verkehrsminister zum Transitabkommen war Voraussetzung zur Deblockierung der EWR-Verhandlungen, die am 22. Oktober abgeschlossen werden konnten.

2.4 Tarife

Bei den seit der letzten Flugplankonferenz behandelten Tarifgeschäften fällt auf, dass die Anträge der ausländischen Fluggesellschaften stark zunehmen. Nachfolgend die wichtigsten Neuerungen oder Änderungen ab der Schweiz:

- Senkung der Spezialtarife nach den USA für den Winter: neben dem bisherigen APEX-Tarif nach New York Einführung eines Wochenend-APEX-Tarifes nach Boston, Philadelphia, Atlanta und Chicago für Fr. 990.--.
- Einführung einer neuen Spezialtarifstruktur nach dem Fernen Osten: Senkung der Exkursions- und IT-Tarife; APEX-Tarif anstelle PEX-Tarif (1. September); Wochenend IT-Tarif nach Hongkong (1. November).
- Einführung günstiger Super PEX-Tarife nach Deutschland (1. November).
- Pilotversuch der Swissair in Zusammenarbeit mit der Flughafendirektion Zürich und dem Zürcher Verkehrsverbund für sog. "Fly and Ride in Zurich" bis Ende Oktober: Abgabe von Gutscheinen an Swissair-Passagiere zur kostenlosen Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Grossraum Zürich. Mit dem Versuch sollte ein zukunftsweisender Weg gefunden werden, die Strassenverkehrssituation um den Flughafen Zürich sowie dessen ständig überfüllte Parkhäuser zu entlasten. Gleichzeitig sollte festgestellt werden, was verbessert werden kann, um die öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern und die Umweltbelastung einzuschränken. Über eine definitive Einführung wird nach Auswertung der Passagierbefragung entschieden, wobei alle Fluggesellschaften Gelegenheit erhalten würden, sich mit den entsprechenden Verpflichtungen am Programm zu beteiligen.
- Auf den 1. Januar 1992 werden die Tarife nach allen Destinationen weltweit um 5 Prozent erhöht. Die entsprechende Genehmigung wurde bereits erteilt.
- Gestützt auf die Publikation von Graumarkttarifen im "Traviswiss" sowie in Inseraten und Prospekten mussten weit über 20 Fluggesellschaften ermahnt werden, sich im Verkehr von und nach der Schweiz an die genehmigten Tarife zu halten. Zusätzlich wurden auf den Flughäfen Flugscheinkontrollen durchgeführt.

2.5 Neuigkeiten von den Luftverkehrsunternehmen:

- **SWISSAIR:** Bedient seit dem 24. Juni dreimal wöchentlich Delhi. Die Bestimmungsorte Bangkok, Hongkong, Peking, Tokio und Johannesburg werden mit dem neuen MD-11 ohne Zwischenlandung bedient.

Am 30. September haben die Partner der "European Quality Alliance" in Wien eine noch stärkere Zusammenarbeit beschlossen: Im Vordergrund stehen die gemeinsame Streckenentwicklung und verknüpfte Dienstleistungen mit Schwerpunkt auf Marketing und Verkauf. Die Finnair ist aus der Allianz ausgetreten.

Im Rahmen des Projektes "Move" wurde die Zusammenlegung der Catering-Betriebe innerhalb der Swissair-Gruppe beschlossen. Mit der amerikanischen Fluggesellschaft Delta Air Lines konnte ein Vertrag über die Wartung ihrer Airbus-Flugzeuge abgeschlossen werden.

Im Winterflugplan 91/92 umfasst das Streckennetz 112 Städte in 66 Ländern. Es stehen 60 Flugzeuge im Linieneinsatz. Von den neuen MD-11 sind bisher acht Einheiten abgeliefert worden; rechtzeitig auf die Nebelperiode hin konnte der Betrieb nach Kat. III (Landungen bei extrem schlechten Sichtbedingungen) bewilligt werden. Die Strecken Zürich-Nürnberg,

Zürich-Linz sowie Genf-Bergamo werden von der Swissair nicht mehr bedient. Im Februar wird voraussichtlich auch die Linie nach Caracas aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt. Dagegen bestehen Pläne zur Bedienung von Riga und Vilnius.

- **CROSSAIR:** Im Juli wurde der fünfte und letzte Fokker 50 abgeliefert. Am 13. September konnte auf dem Flughafen Basel das neue Trainings- und Konferenz-Zentrum eröffnet werden. Seit dem 24. September wird auf der Strecke Basel-Paris dreimal täglich ein BAe.146 Version 300 mit 92 Passagierplätzen eingesetzt.

Mit dem Winterflugplan konnte der seit langem geforderte Morgenflug Basel-Amsterdam kurzfristig wieder eingeführt werden. Ausserdem wurde die von Air France/Alsavia im Frühjahr 1991 eingestellte Abendverbindung Basel-Barcelona wieder aufgenommen. Seit Ende Oktober wird auch die im Juli 1979 als erste Crossair-Linie eröffnete und im Frühjahr 1982 an die Swissair abgetretene Strecke Zürich-Nürnberg wiederum dreimal täglich bedient. Die Kurse nach Dresden und Leipzig werden am Abend getrennt.

Die Joint-Venture Operationen mit Air France, Luxair und Tyrolean wurden ergänzt durch einen Zusammenarbeitsvertrag mit Delta Air Regionalflugverkehr für deren Linien zwischen Deutschland und der Schweiz (ohne Friedrichshafen-Zürich).

Hängig sind Konzessionsgesuche für die Strecken Zürich-Bologna und Zürich-Verona.

- **AIRENGIADINA:** Die Linie Zürich-Antwerpen wurde Ende Juli aus wirtschaftlichen Gründen eingestellt. Hängig ist ein neues Konzessionsgesuch für Zürich-Pisa (tägliche Mittagsrotation). Das Unternehmen hat ein Regionalverkehrsflugzeug Dornier 328 bestellt (Ablieferung: Sommer 1993).
- **SUNSHINE AVIATION:** Die Konzession für die Saisonlinie Lugano-Elba wurde erstmals für das Winterhalbjahr erneuert.

AUSLÄNDISCHE UNTERNEHMEN

- Air Exel: die Regionallinie Lille-Genf wurde definitiv eingestellt.
- Air France: die Linien Marseille-Genf und Toulouse-Genf wurden Ende Sommer eingestellt.
- Alitalia: hat den Betrieb der Linien Mailand-Basel und Turin-Zürich eingestellt; Mailand-Genf wird jetzt zweimal täglich zu Tagesrandzeiten bedient.
- Austrian Airlines: Graz-Zürich und Linz-Zürich werden nur noch von AUA, nicht mehr als Joint-Venture mit Swissair bedient.
- Birmingham European: eröffnet am 14. Dezember eine Linie Birmingham-Genf (samstags).
- British Airways: die Linie Zürich-Birmingham wird nach Edinburg statt Glasgow verlängert.
- DAN-AIR: nimmt am 21. Dezember die Linie Manchester-Zürich wiederum auf (samstags).
- Delta Air Lines: übernahm am 1. November die Linien der Pan Am nach Zürich und Genf.
- Finnair: hat ihren bisherigen Übernachtungskurs nach Zürich durch einen Nachmittags-/Abendkurs ersetzt; der Rückflug ab Zürich findet eine Stunde vor dem Swissair-Flug statt.
- Kuwait Airways: hat am 1. August die Passagierkurse Kuwait-Genf wieder aufgenommen.
- Meridiana Air Italien: bedient seit Anfang September Florenz-Zürich fünfmal wöchentlich.

- Meridiana Spanien: fliegt seit September dreimal wöchentlich von Valencia nach Zürich.
- NFD Luftverkehrs AG: fliegt im Winter einmal wöchentlich Hannover-Zürich (samstags).
- Noble Air: hat den Linienbetrieb nach Zürich eingestellt.
- Pan American World Airways: hat die Flüge in die Schweiz Ende Oktober eingestellt.
- SAS: vormittäglicher Überführungsflug Genf-Zürich mit Lokalverkehrsrechten.
- Singapore Airlines: hat am 7. November die neue Frachtlinie Singapur-Dubai-Basel eröffnet.
- TAP Air Portugal: führt neben zwei wöchentlichen Flügen Lissabon-Basel einen neuen Kurs Porto-Basel durch (einmal wöchentlich).

Neue Gesuche:

- Air Liberté: ist laut den französischen Luftfahrtbehörden im Besitz der Bewilligung für Linienflüge Paris(CDG)-Zürich.
- EVA Air (Taiwan): ist an Linienflügen zwischen Taiwan und der Schweiz interessiert.
- Gulf Air: plant die regelmässige Bedienung von Genf.
- Pakistan International: je nach Ausgang der bilateralen Gespräche soll die Strecke Karachi-Dubai-Kairo-Zürich (zwei Flüge pro Woche) schon bald aufgenommen werden.
- United Airlines: will den Linienverkehr nach Zürich und Genf Anfang Februar 1992 wie folgt aufnehmen: Los Angeles-Chicago-Paris-Zürich und Miami-Washington-Paris-Genf; Umsteigen in Paris zwischen beiden Kursen möglich; Teilstrecken Paris-Schweiz mit B-727.
- VIVA Air: möchte im Sommer 1992 von Alicante, Malaga, Palma und Ibiza nach Genf und Zürich fliegen.

Strasser: stellt fest, dass trotz der schwierigen Beziehungen mit den italienischen Behörden die Verbindungen von Zürich nach Italien ausgebaut werden, während Alitalia die Linie Basel-Mailand eingestellt hat. Bittet das BAZL Lösungen zu suchen, wie die Strecke Basel-Mailand wieder bedient werden kann; sie entspricht einem dringenden Bedürfnis.

Jaisli: Wir hatten mit Crossair und Alitalia darüber gesprochen. Es ist richtig, dass der Flughafen Mailand-Linate keine zusätzlichen Flüge aufnimmt. Es ist auch schwierig, mit Italien neue Strecken zu vereinbaren. Ob die angemeldeten Strecken auch alle bewilligt werden, ist zurzeit noch fraglich. Wir hoffen, dass Alitalia ihrerseits eine Möglichkeit sieht, Basel wieder zu bedienen.

Briner: Weshalb wurde die Bedienung Nürnbergs aufgegeben? Das Angebot war anfänglich gut, dann wurde es zunehmend schlechter, um darauf wieder besser zu werden. Jetzt entfällt es ganz.

Jaisli: Nürnberg war 1982 Anlass für den Schiedsspruch des EVED. Wir waren damals froh, dass Swissair und Crossair gemeinsam eine Lösung gefunden haben.

Romer: Unser Projekt "MOVE" bezweckt, die Wirtschaftlichkeit der Swissair zu verbessern. Es beinhaltet unter anderem auch eine genaue Überprüfung des Streckennetzes. Erste Massnahmen wurden bereits relativ schnell durchgeführt, z.B. Einstellung der Verbindung Genf-Bergamo. Dieselben Überlegungen galten auch für Nürnberg: Weil unser Fluggerät für diesen Markt zu gross und zu teuer ist, sahen wir uns nach Möglichkeiten bei der Crossair um. Uns scheint wichtig, dass die Swissair-Gruppe Nürnberg weiterhin bedient.

Frau Frei: Die Crossair hat das Angebot auf der Strecke Zürich-Nürnberg noch verbessert; sie fliegt jetzt dreimal täglich hin und zurück.

3. Orientierung durch SWISSAIR und CROSSAIR über Flugplanverbesserungen und Stellungnahme zu Flugplanwünschen der letzten Konferenz

A. Flugplanwünsche früherer Konferenzen:

Jaisli: Zur Verbindung Genf-Lyon (Ziff.1): Dem Bundesamt für Verkehr liegt ein Konzessionsgesuch einer Genfer Autobusunternehmung für eine regelmässige Busverbindung zwischen Genf, dem Flughafen Cointrin und dem Flughafen Satolas sowie der Stadt Lyon in Zusammenarbeit mit einer französischen Autobusgesellschaft vor. Es ist vernünftig, dass man hier eine Strassenverbindung schafft, da die Reisezeit zwischen den beiden Städten mit dem Auto oder der Bahn nicht viel länger ist als mit dem Flugzeug.

Graf: C'est certainement le cas et on s'en rejouit. Mais, effectivement, pour des raisons politiques, nous préférons que ce point soit maintenu pour manifester l'intérêt de Genève à une liaison aérienne avec Lyon en vue d'une coopération avec cet aéroport.

Jaisli: Ziffer 1 wird insofern abgeändert, als wir in Zukunft von einer Luftverkehrsverbindung Genf-Lyon sprechen. Die Tagesrandverbindung Bern-London (Ziffer 2) ist in Prüfung, wir können zur Zeit noch nichts Konkretes sagen.

Romer: Die Verbindungen von Basel nach Skandinavien (Ziffer 3) werden mit Anschlüssen via Zürich sichergestellt.

Peyer: Dauerwunsch bleibt bestehen, weil die Anschlüsse über Zürich nicht günstig sind.

Strasser: Am Nachmittag fehlt uns die Verbindung Basel-Zürich.

Jaisli: Was die Flugbewegungen zwischen 23.00 und 06.00 Uhr betrifft (Ziffer 4), bemühen wir uns zusammen mit Swissair und Crossair ständig, deren Anzahl so gering wie möglich zu halten. Sie wissen ja, dass die meisten Flüge zwischen 22.00 und 23.00 Uhr stattfinden und es ist unser Ziel, diese ebenfalls möglichst zu reduzieren.

Beeler: Die gegenwärtige Entwicklung geht leider in eine andere Richtung. Der Schutzverband Zürich hat mit Schrecken festgestellt, dass jetzt drei ganz neue, nicht mehr im Zusammenhang mit der Umstellung auf die Sommerzeit stehende Landungen am frühen Morgen stattfinden, also insgesamt sechs pro Woche, die erste davon um 05.05 Uhr am Montag. Ich möchte hier in aller Form gegen die Zunahme dieser Frühlandungen protestieren. Diese Änderungen wurden absolut überraschend vorgenommen, sodass diese Fakten erst aus dem definitiven Flugplan ersichtlich waren. Das BAZL sollte sich überlegen, ob solche Äusserungen, wie Sie sie jetzt gerade gemacht haben, auch wirklich seiner Politik entsprechen. Es ist eine Ungeheuerlichkeit für uns Anwohner, diese Morgenflüge erdulden zu müssen und gleichzeitig zu hören, man sei bestrebt, diese Flüge weiter einzudämmen. Man kann nicht Verständnis erwarten und Versprechungen machen, man wolle unsere Anliegen berücksichtigen, und gleichzeitig in so massiver Art und Weise die Situation verschlechtern. Im Übrigen bringe ich die Ziffer 4 als Dauerwunsch von unserer Seite wieder an, d. h. die Flüge nach 23.00 Uhr, im besonderen diesen "Leerlaufflug" von Zürich nach Basel, zu streichen.

Jaisli: Für Ihre Entgegnung habe ich volles Verständnis; ich bleibe gleichwohl bei meiner Äusserung, dass wir uns um eine Reduktion der Nachtflüge bemühen. Gerade diese neuen Landungen vor 06.00 Uhr waren Gegenstand ausgedehnter Gespräche mit der Swissair und der Flughafendirektion Zürich. Leider war vorläufig keine andere Lösung möglich. Es erscheint aber wahrscheinlich, dass diese Ankünfte vor 06.00 Uhr aus Hongkong in nächster Zukunft wieder verschwinden. Dies hängt von der Luftstrassenbenützung in Hongkong ab. Es sollte dann möglich sein, den Flug so zu legen, dass er nicht mehr vor 06.00 Uhr in Zürich ankommt. Für ausländische Fluggesellschaften sind Landungen und Starts ab 06.00 Uhr möglich. Wir sind uns bewusst, dass Flüge mit flugplanmässiger Landung

um 06.00 Uhr dazu neigen, zu früh anzukommen. Aber wir sind der Auffassung, dass man ein Flugzeug landen lassen soll, wenn es zu früh in Zürich eintrifft. Es ist sicher besser, man lässt es landen, als dass es im Raum Zürich Warteschlaufen fliegen muss. Gemäss unserer Kontrolle hatten wir übrigens im Winter 90/91 in Zürich insgesamt 71 Nachtflugbewegungen; im Winter 91/92 sind es nur noch deren 65, wobei die Abflüge mit 15 gleichgeblieben sind.

Graf: En ce qui concerne les vols directs de Genève vers les Etats Unis et retour (chi. 5) Swissair a tenu compte de nos désirs: Il y a plusieurs vols en direction de l'Amérique du Nord qui maintenant s'arrêtent à Genève. Nous aimerions quand même maintenir le "Dauerwusch".

Frau Frei: Die Crossair erhält in Frankfurt immer noch keine Slots für eine Tagesrandverbindung ab Bern (Ziffer 6).

Bornand: En ce qui concerne le voeux pour des vols matinaux de Genève vers Barcelone, Madrid et Lisbonne (chi.7), il est effectivement utile de le maintenir, vu que les demandes relatives augmentent de plus en plus, surtout pour Madrid et Barcelone. L'Espagne faisant partie de la Communauté Européenne, elle s'adapte aux horaires européens.

Jaisli: Betreffend den späteren Rückflug ab New York (Ziff. 8). ist nichts neues zu melden.

Graf: Il faut biffer le voeux pour une escale à Genève sur le vol retour de l'Afrique du Sud (chi. 9) comme il est formulé ici, mais on reviendra sur cette demande.

Jaisli: Das BAZL ist mit der Swissair im Gespräch betreffend die Bedienung Genfs auf Langstreckenflügen. Die Verbindung Bern-München (Ziffer 10) bleibt bis zur Eröffnung von München II auf der Wunschliste. Die Verbesserung der Verbindungen von Genf nach Osteuropa (Ziffer 11) werden wir ebenfalls weiterhin pendent halten. Betreffend Direktflüge Genf-Istanbul (Ziffer 12) gibt es nichts neues zu melden. Die separaten Einreiseshalter für Reisende innerhalb der Schweiz (Ziffer 13) bleiben ebenfalls auf der Wunschliste.

Peyer: Auf die Nachmittagsverbindung Basel-Zürich könnte verzichtet werden, wenn es von Basel bessere Direktverbindungen, namentlich nach Skandinavien, geben würde und wenn die neuen Verbindungen nach Barcelona und der iberischen Halbinsel weitergeführt und nicht an allfälligen Slotproblemen scheitern werden.

Jaisli: Die Verbindungen nach dem Fernen Osten (Ziffer 15) betreffen das Problem der Bedienung von Genf auf Langstreckenflügen. Die Verbindung Genf-Berlin (Ziffer 16) wird im Sommer 1992 voraussichtlich von der Lufthansa sichergestellt.

Frau Frei: Der Einsatz eines grösseren Flugzeugs auf der Strecke Basel-Frankfurt (Ziffer 17) scheint der Crossair im Moment aus wirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll.

Jaisli: Die Verbindung Bern-Wien (Ziffer 18) bleibt noch auf der Wunschliste. Die Verbindungen ab Genf nach Tel Aviv (Ziffer 19) und nach dem Mittleren Osten (Ziffer 20) werden ebenfalls auf der Liste belassen.

B. Flugplanwünsche der letzten Konferenz:

Jaisli: Die besonderen Standortvorteile von Basel (Ziffer 1) werden von Fall zu Fall in unsere Erwägungen einbezogen. Die Verbindung Zürich-Paderborn (Ziffer 2) bleibt auf der Wunschliste. In Bezug auf die Direktflüge Genf-Helsinki (Ziffer 3) wissen wir, dass die Finnair im Sommer 1992 einen Übernachtungsflug Helsinki-Zürich-Genf v.v. plant.

Peyer: Im Zusammenhang mit dem Wunsch für eine Flug Basel-Marseille (Ziffer 4) ist zu sagen, dass die Verbindungen ab Basel nach den französischen Regionalstädten generell ungenügend sind.

Wir fragen uns, ob nicht eventuell die Crossair als regionale Fluggesellschaft die Aufnahme der Verbindungen ab Basel nach Marseille, Toulouse und Bordeaux in Betracht ziehen könnte.

Jaisli: Die Direktflug Genf-Rom am Morgen (Ziffer 5) existiert noch nicht.

Graf: Der Wunsch nach einem grösseren Flugzeug auf den Kursen SR923 und SR939 Genf-Zürich (Ziffer 6) ist erfüllt worden; diese Ziffer kann somit gestrichen werden.

Jaisli: Die Aufnahme einer Verbindung nach Miami (Ziffer 7) hängt von den Möglichkeiten ab, die uns die USA zugestehen. Verhandlungen mit USA finden voraussichtlich im Januar 1992 statt.

Strasser: Was den Anschlusskurs ab Basel nach New York (Ziffer 8) anbetrifft, scheint es mir noch fast wichtiger, dass wir einen Anschlussflug ab Genf nach Basel erhalten. Der Swissair-Kurs SR111 aus New York landet um 08.35 Uhr in Genf; der nächste Flug nach Basel fliegt erst um 13.30 Uhr ab, was eine untragbare Situation ist. Ich möchte einmal mehr darauf hinweisen, dass Basel unbedingt gute Anschlüsse braucht.

Graf: Ich habe die Aufnahme einer Ziffer 9 betreffend die Spätabendverbindung Genf-Basel verlangt. Die Späterlegung dieses Fluges bleibt ein Dauerwunsch.

Zürcher: Von Fluggesellschaften wurde uns zugetragen, die Flughafengebühren im schweizerischen Sektor des Flughafens Basel-Mulhouse seien bedeutend höher als im französischen Sektor. Dieser Umstand könnte, z.B. für die Crossair, aus wirtschaftlicher Sicht ein Hindernis für die Verwirklichung von Anschlussflügen sein. Der Flughafen sollte deshalb die Gebührenordnung überprüfen.

Peyer: Die Gebührenordnung des Flughafens wurde in französischen Franken festgelegt; es handelt sich somit um eine Frage des Wechselkurses. Auf die Tarifgestaltung der Abfertigungsgebühren haben wir keinen direkten Einfluss.

4. Besprechung des Sommerflugplans 1992

A. Allgemeine Einführung

Gross: Bekanntlich befinden sich die Fluggesellschaften weltweit in einer relativ schwierigen wirtschaftlichen Situation; davon ist die Swissair nicht ausgenommen. Unsere Geschäftsleitung hat daher das sogenannte "MOVE-Projekt" beschlossen. Unter anderem wird auch das Streckennetz analysiert. Vorgängig wurde intern eine Studie "HUB-Politik Schweiz" erstellt. Deren Zielsetzungen sollen ab Sommer 1993 realisiert werden. Unternehmensziel ist, dass wir im Flugbetriebsbereich positive Zahlen ausweisen können. Das bedeutet, dass schwache Strecken, wie z.B. Nürnberg und Bergamo, verschwinden oder die Aufgaben anders verteilt werden, z.B. an die Crossair. Unsere HUB-Politik stellt auf die beiden Landesflughäfen Zürich und Genf ab. Das System geht von einer Spezialisierung der beiden Flughäfen aus. Grundsätzlich heisst dies, dass auf Langstreckenflügen in der Schweiz nicht mehr beide Flughäfen bedient werden. Das Ziel ist jedoch eine Spezialisierung und eine Aufwertung von Genf, um Zürich entlasten zu können. Wir haben in Zürich grosse betriebliche Probleme, z.B. in Bezug auf die Verfügbarkeit von Slots. Der Sommer 1992 ist für die Swissair eine Übergangsphase, während der wir noch nicht zuviel vorziehen können im Hinblick auf 1993. Es wird jedoch gewisse Verbesserungen geben. Innerhalb der Swissair-Gruppe wird eine Arbeitsteilung mit Crossair angestrebt. Wir planen einen neuen Flug Zürich-Vilnius (ab Januar 1992, Donnerstag und Sonntag). Das ist die erste Destination, die im Dreierverbund der "European Quality Alliance" zusammen mit SAS und AUA bedient wird. Ausserdem wurde beschlossen, die Flüge nach Caracas vom 25. Januar 1992 an aus wirtschaftlichen Gründen einzustellen.

Romer: In der Langstreckenflotte wird der DC-10 nach zwanzig erfolgreichen Jahren am 11. Mai 1992 gänzlich durch den MD-11 abgelöst sein. Die Airbus-Flotte erfährt keine Veränderung. Wie im Vorsommer werden 1992 insgesamt 21 Langstreckenflugzeuge im Einsatz sein.

Bei der Kurzstreckenflotte gibt es für den Airbus ebenfalls keine Veränderung (5 Flugzeuge). Die MD-81 wurden schon im Sommer 1991 auf 24 Einheiten aufgestockt. Die Fokker 100 - Flotte zählt nun insgesamt 10 Flugzeuge. Damit steigt die Zahl der Kurzstreckenflugzeuge von 37 auf 39 an. Die Swissair setzt damit insgesamt 58 Flugzeuge ein (Total 60 inkl. 2 CTA-Flugzeugen).

Wichtigste Neuerungen in Europa

Flughafen Zürich:

1. **Neue Destination**
 - Vilnius, zweimal pro Woche (Donnerstag, Sonntag) ab Mitte Januar
2. **Zusätzliche Frequenzen pro Woche**
 - 1 x Berlin (Sonntag)
 - 1 x Köln (Samstag)
 - 1 x Hannover (Sonntag)
 - 7 x Helsinki (täglich)
 - 3 x Budapest (Montag, Donnerstag und Samstag)
 - 2 x Valencia (Dienstag und Freitag)
 - 1 x Algier (via Genf, Samstag)

Flughafen Genf:

- 6 x Marseille (Morgenflug, Montag bis Samstag)
- 1 x Valencia (Mittwoch)
- 1 x Algier (von Zürich, Samstag)

3. **Verschiedenes**

- Die Swissair wird München vom 17. Mai an über den neuen Flughafen München II (Flughafen Franz Josef Strauss) bedienen.
- Die Flüge nach Nürnberg werden seit dem Winter 91/92 statt von der Swissair durch die Crossair durchgeführt.
- Die Morgenverbindung SR430/431 nach Wien wird mit Airbus anstatt MD-81 bedient.
- Die Flüge Genf-Bergamo sind seit Beginn des Winterflugplans 91/92 eingestellt.
- Der Morgenflug Zürich-Mailand wird statt mit Airbus mit MD-81 durchgeführt.

Wichtigste Neuerungen Interkontinental

1. **Nordamerika**
 - Zwei zusätzliche Frequenzen nach Los Angeles; jetzt täglich mit MD-11 (4 x non-stop Zürich-Los Angeles und 3 x via Genf).
2. **Lateinamerika**
 - Die Bedienung wird ab Winterflugplan 91/92 mit zwei non-stop Flügen ab Zürich und einem Flug via Genf sichergestellt.

3. **Mittlerer Osten**

- Fünfte Frequenz Zürich-Genf-Kairo-Zürich (Sonntag)
- Zwei Umkehrkurse Zürich-Genf-Jeddah-Zürich mit Airbus, anstelle der Transitskurse nach Dar-es-Salaam
- Bedienung von Bagdad weiterhin suspendiert

4. **Ferner Osten**

Das im Zusammenhang mit der Einführung MD-11 erarbeitete neue Bedienungsbild wird auch im Sommer 1992 beibehalten:

- Zwei wöchentliche Nonstop-Flüge Zürich-Hong Kong mit MD-11 und drei Flüge Zürich-Bombay-Hong Kong-Seoul mit B.747 Combi
- Sechster wöchentlicher Flug Zürich-Bangkok-Singapur
- Alle drei Flüge Zürich-Delhi mit MD-11 anstatt A.313

5. **Japan**

- Alle fünf Flüge Zürich-Tokio non-stop via Sibirienroute (ab Dezember 1991 in beiden Richtungen)

6. **Afrika**

Bedienungsbild nach Ost- und Südafrika wie im Winter 91/92; alle Flüge mit MD-11.

- Drei wöchentliche Flüge Zürich-Johannesburg (dienstags Hinflug via Genf)
- Zwei wöchentliche Flüge Zürich-Nairobi-Dar-es-Salaam
- Ein wöchentlicher Flug Zürich-Genf-Nairobi-Zürich
- Zweite Frequenz Zürich-Genf-Dakar (Dienstag)

Die Bedienung Genfs auf Langstreckenflügen zeigt im Sommer 1992 folgendes Bild:

- Täglicher Morgenkurs Zürich-Genf, Abflug 07.20 Uhr, Ankunft 08.05 Uhr (Tage 1-6 mit MD-11, Tag 7 mit B.747)
- Täglicher Mittagskurs Genf-Zürich, Abflug 11.05 Uhr, Ankunft 11.50 Uhr (Typ wie oben)

Das Total der im Sommer 1992 geplanten Nachtflugbewegungen der Swissair (Starts und Landungen von 22.00 - 06.00 Uhr) wird in Zürich von 72 im Vorjahr um 6 auf insgesamt 66 Bewegungen abnehmen. In Genf konnten die Nachtflugbewegungen sogar von total 70 im Vorjahr auf 58 gesenkt werden, was einer bemerkenswerten Reduktion um 12 Bewegungen entspricht. In Basel bleibt die Anzahl unverändert bei 7 Bewegungen.

Graf: Une remarque générale en ce qui concerne la desserte et le rôle de Genève: Nous avons eu une votation populaire portant sur un référendum lancé contre le crédit pour l'adaptation de l'aéroport. Le souverain genevois s'est prononcé par un "oui" massif de 70% en faveur de ce crédit, ce qui montre que le peuple genevois soutient le développement de son aéroport. En ce qui concerne le projet d'horaire pour l'été 1992, il s'agit d'une année de transition en vue des changements importants pour 1993. Il y a deux manières de comparer: Si nous le comparons à l'hiver 1991, nous pouvons juger cet horaire très réjouissant. Il y a quelques améliorations ponctuelles, notamment ces correspondances directes, dont nous vous sommes très reconnaissants. Cependant, par rapport à l'été 1991, nous devons constater que la suppression partielle de l'escale de Genève vers l'Amérique, respectivement vers l'Afrique du Sud, a été maintenue. Cela pose évidemment un problème pour la desserte et le rôle du "Mini-HUB" Genève. Nous sommes très heureux d'apprendre qu'un groupe de travail a été créé et qu'il réunit l'OFAC, Swissair et les autorités de l'aéroport de Genève, qui discutent de l'avenir de la desserte de Genève. J'ai pris connaissance avec intérêt de votre étude de concepte "HUB Suisse". J'aimerais exprimer le voeu des milieux économiques de notre canton à être informés, dans la mesure du possible, des résultats de cette démarche.

Bornand: Nous sommes contents de voir qu'il y a des améliorations. Nous comprenons que de nombreuses suppressions soient dues à des raisons économiques. Et nous pouvons souhaiter, une fois cette situation économique régularisée, que l'on revienne à une amélioration de la desserte de Genève. On souhaite aussi, s'il n'est pas possible pour Swissair de desservir Genève pour certaines destinations, que d'autres compagnies étrangères qui en font la demande, puissent reprendre ces destinations à la place de Swissair. Par exemple le cas du Japon, si All Nippon Airways fait une demande pour la desserte de Genève, nous serions très heureux de voir une acceptation et non un refus parce que Japan Airlines dessert déjà Zurich.

Frau Itten: Eine grundsätzliche Bemerkung betreffend die Bedienung von Bern: Zwei Studenten der Universität Bern haben eine Studie erstellt, die eindeutig zeigt, dass unsere Dauerwünsche von der Berner Wirtschaft mit aller Konsequenz gefordert werden. Diese Studie hat ganz klar gezeigt, dass Bern als Wirtschaftsstandort einen praktikablen Flughafen braucht. Wir haben uns bis jetzt immer bemüht, mit der Swissair und der Crossair zusammenzuarbeiten, und werden dies auch weiterhin tun. Wir haben aber auch immer betont, dass wir diese direkten Verbindungen ins Ausland wollen, wenn nötig mit Hilfe ausländischer Fluggesellschaften. Ich hoffe, dass unsere Bemühungen durch das BAZL, die Swissair und die Crossair unterstützt werden. Und dass diese Unterstützung auch einer ausländischen Fluggesellschaft gewährt wird.

B. Spezielle Bemerkungen und Wünsche betreffend der Länderflugpläne

Grossbritannien:

Peyer: Wir hoffen seit bald zwei Jahren, dass beim Eintreffen des neuen Saab 2000 der Crossair endlich eine Verbindung zwischen Basel und Manchester aufgenommen werden kann.

Strasser: Plant die Crossair, auf ihren Flügen ab Basel künftig den Londoner City-Airport anzufliegen?

Frau Frei: Die Crossair prüft im Moment verschiedene Varianten für die Bedienung des Flughafens im Stadtzentrum von London. Der Anschluss des neuen Flughafens an das öffentliche Verkehrsnetz ist noch etwas problematisch. Wir werden jedoch versuchen, einen Flug von der Schweiz nach dem City-Airport durchzuführen.

Riesen: Könnte dieser Flug auch von Bern aus geplant werden?

Frau Frei: Sicher nicht nach London-City, da sich die Crossair für diese neue Strecke auf einen grossen Markt abstützen muss. Wir denken deshalb an eine Linie Zürich-London/City Airport. Wir sind jedoch mit einer Arbeitsgruppe daran, die Möglichkeiten einer Bedienung der Strecke Bern-London oder anderer Strecken ab Bern zu prüfen.

Deutschland:

Zürcher: Gibt es eine Möglichkeit für eine bessere Abendverbindung nach München, sobald der neue Flughafen in Betrieb ist und die Slotprobleme gelöst werden.

Romer: Der neue Flughafen kennt schon dieselben Probleme mit den Slots. Für 1993 ist aber eine Verbesserung vorgesehen.

Graf: Genf hat einen offenen Dauerwunsch für bessere Verbindungen nach Berlin.

Romer: Lufthansa hat ab Sommer 1992 eine tägliche Verbindung Genf-Berlin geplant.

Briner: Die grosse Anzahl der eingegangenen Klagen zeigt, dass die Probleme der Bedienung von München ein Dauerbrenner ist.

Marcionni: Wie ist der Stand betreffend die geplante Verbindung Lugano-München?

Jaisli: Diese Verbindung wurde an den bilateralen Verhandlungen mit Deutschland besprochen. Wir haben die interessierten Gesellschaften aufgefordert, zusammen eine gemeinsame Bedienung dieser Strecke zu planen. Wir können uns in Lugano keine allzugrosse Zunahme der Bewegungen mehr leisten. Die Pläne der Lufthansa bestehen ja schon seit geraumer Zeit. Wir haben uns immer etwas gewehrt, bis an den bilateralen Gesprächen diese Vereinbarung getroffen wurde. Die Lufthansa hat nun ein Vorgesuch eingereicht für den Sommer 1992. Jetzt müssen sich die beiden Gesellschaften zuerst über ein gemeinsames Flugangebot einigen.

Frau Frei: Bis jetzt haben zwischen der Crossair und Lufthansa noch keine Gespräche darüber stattgefunden. Wir werden das Anliegen aber aufnehmen. Die Beziehungen mit der DLT erweisen sich als sehr schwierig.

Skandinavien:

Romer: Die Swissair nimmt bereits im Winter eine zusätzliche Mittagsverbindung Zürich-Helsinki auf. Die Finnair hat vorgesehen, ab nächstem Sommer von Genf via Zürich nach Helsinki zu fliegen.

Jaisli: Wir sind Genf entgegengekommen und haben der Finnair bisher die Linienführung über Stuttgart gestattet.

Holland: Keine Bemerkungen.

Österreich:

Riesen: Wirtschaftskreise wünschen eine Regionalverbindung zwischen Bern und Wien.

Peyer: Basel fehlt eine direkte Morgenverbindung nach Wien; die Frage drängt sich auf, ob nicht die Crossair eventuell einen Direktflug Basel-Wien einrichten könnte?

Bulgarien / Ungarn / Rumänien:

Graf: Die Verbindungen von Genf nach Osteuropa sind noch zu wenig entwickelt; sie sind für Genf von grosser Wichtigkeit.

Zürcher: Wann werden ab Zürich Tagesrandverbindungen nach Ungarn eingeführt?

Romer: Eine Tagesrandverbindung ist in naher Zukunft nicht vorgesehen. Es ist grundsätzlich schwierig, ab Zürich Morgenverbindungen nach Osteuropa zu alimentieren.

Tschechoslowakei / Polen:

Romer: Im Sommer 1992 wird ein Morgenflug Zürich-Prag eingeführt (täglich ausser Samstag, mit Fokker 50)

Russland / Baltische Staaten:

Bornand: Leningrad heisst jetzt wieder St.Petersburg. Die neue Swissair-Destination Vilnius sollte im Flugplan nicht unter Russland gezeigt werden.

Romer: Die Flüge Zürich-Vilnius fehlen im Flugplan (ab 19. Januar, DO+SO mit Fokker 100).

Jugoslawien / Albanien:

Jaisli: Die Swissair hat die Flüge nach Ljubljana und Zagreb eingestellt. Unsere Behörden betrachten Jugoslawien noch als ein ganzes Staatsgebiet. Gewisse Republiken haben jedoch Ihre Interessen für selbständige Verbindungen schon angemeldet.

Griechenland / Zypern:

Es wird allgemein der Wunsch nach besseren Verbindungen von Genf nach Griechenland geäußert.

Türkei:

Graf: Die direkten Verbindungen zwischen Genf und der Türkei sind uns sehr wichtig.

Frankreich:

Jaisli: Die Swissair hat in Paris-Charles de Gaulle vom Terminal 1 in den Terminal 2B gezügelt.

Luxemburg: Keine Bemerkungen.

Italien:

Peyer: Nach dem Rückzug der Alitalia möchten wir die Verbindung Basel-Mailand in die Liste der Dauerwünsche aufnehmen; das Potential dafür ist sicher vorhanden.

Bornand: En ce qui concerne Bergame, les craintes que nous avons eues lorsque Swissair avait envisagé l'ouverture de la liaison Genève-Bergame, au lieu de Genève-Milan, se sont avérées.
Résultat: Il n'existe plus de liaison Swissair entre Genève et l'Italie du Nord.

Romer: Swissair versucht Alitalia davon zu überzeugen, am Morgen und Abend nach Mailand-Linate zu fliegen. Swissair erhält in Linate keine Slots. Die Verbindung Genf-Bergamo wurde aus wirtschaftlichen Gründen aufgegeben.

Frau Frei: Crossair plant, im Sommer 1992 wiederum einen Morgenflug Lugano-Rom zu fliegen; sie möchte auch die Verbindung nach Venedig wieder auf den Abend legen. Der Morgenflug nach Florenz wird von den italienischen Behörden immer noch nur kurzfristig genehmigt.

Malta: Keine Bemerkungen.

Spanien:

Frau Frei: Die Crossair versucht, im Sommer 1992 zusätzlich zur Abendverbindung ebenfalls eine Morgenverbindung Basel-Barcelona einzuführen.

Portugal: Keine Bemerkungen.

Belgien: Keine Bemerkungen.

Tunesien / Marokko: Keine Bemerkungen.

Algerien / Libyen: Keine Bemerkungen.

Innerschweizerische Verbindungen:

Graf: Wir begrüßen den Einsatz eines grösseren Flugzeugs nach dem Fernen Osten. Wir bedauern jedoch, dass die Verbindungen zwischen Zürich und Genf am Nachmittag schlecht sind. Es gibt keine Flüge zwischen 13.15 und 17.00 Uhr.

Gross: Das Problem mit den Zubringerflügen ist bekannt; wir suchen unsererseits nach Lösungen.

Strasser: Die Anschlussflüge SR995 und SR997 Basel-Zürich sind allzuoft ausgebucht; die dabei eingesetzten Crossair-Maschinen sind zu klein.

Peyer: Es besteht auch eine Lücke bei den Nachmittagsverbindungen Basel-Zürich.

Beeler: Könnte die Abendverbindung Zürich-Basel (Abflug 23.10 Uhr) nicht vorverlegt werden? Besteht überhaupt ein Bedürfnis dafür?

Frau Frei: Diese Verbindung entspricht einem Bedürfnis; es ist ein sogenannter Abbringer aus der Spät-Abendspitze in Zürich.

Graf: J'aimerais faire une remarque en ce qui concerne le vol SR951 Genève-Bâle, départ 06.10h; il transporte en moyenne seulement dix passagers. Il devrait exister une alternative de liaison nationale qui soit mieux acceptée par les clients.

Frau Itten: Es besteht ein Parkplatzproblem auf dem Flughafen-Zürich für die Flugpassagiere aus dem Raum Bern. Ausserdem sind die Inter-City Züge Bern-Flughafen-Zürich der SBB dauernd überfüllt. Dazu kommt, dass die Swissair immer mehr Flüge im Terminal A abfertigt, was zur Folge hat, dass die Flugpassagiere vom Flughafenbahnhof eine grössere Wegstrecke zurücklegen müssen. Wir regen an, dass SBB und Swissair versuchen, die Qualität am Boden zu steigern.

Gross: Das Problem der Zugsverbindung zwischen Bern und dem Flughafen-Zürich ist bekannt. Das Thema wird anlässlich einer Sitzung mit den SBB am 19. November aufgenommen. Lösungsmöglichkeiten wären z.B. speziell bezeichnete Wagen für Flugpassagiere. Im Frühjahr 1992 wird der Terminal A von der Swissair übernommen. Es wird gewisse Verbesserungen geben beim Check-in (z.B. Express-Schalter für Geschäftsleute und Vielflieger).

Briner: Parkplatzprobleme gibt es auch für Flugpassagiere aus der Umgebung des Flughafens. Viele Passagiere sind auf das Auto angewiesen und finden dann, besonders während der Mittagsspitze, am Flughafen keinen Parkplatz.

Freimann: Eine Vorausbuchung im Parkhaus ist nicht möglich. Die einzige Möglichkeit besteht darin, den Wagen der Firma Sprenger anzuvertrauen, die diesen am Tag der Rückreise wieder an den Flughafen bringt.

Gygax: Die SBB werden alle Möglichkeiten für eine Verbesserung prüfen. Es gibt Kapazitätsprobleme; wir werden mit der Swissair zusammen nach geeigneten Lösungen suchen.

Fridelance: Auch zwischen Genf und Bern gibt es ein Problem mit den Zugsverbindungen: Auf die Flugankunft von Rom um 22.00 Uhr fährt der Zug bereits fünf oder sechs Minuten später ab. Der nächste Zug fährt erst in einer Stunde; er trifft in Bern erst in den frühen Morgenstunden ein.

Frau Frei: Es besteht aber eine gute Abendverbindung von Rom via Lugano nach Bern.

Herr Frei: Nach der Ankunft des Fluges SR609 Rom-Genf um 22.00 Uhr besteht offenbar keine Möglichkeit, die Zugsreise Genf-Bern im Flugschein einzuschliessen. Ein ähnliches Problem besteht mit dem letzten Zug ab Zürich-Flughafen nach Bern am Abend.

Romer: Das Problem ist uns unbekannt; wir werden der Sache nachgehen.

USA:

Strasser: Die Verbindungen mit USA sind immer noch nicht optimal. Es ist ein alter Wunsch, den Abflug des Swissair-Fluges in New York nach hinten zu verschieben. Zweitens gibt es keine Flüge der Swissair nach Newark, obschon immer mehr Inlandverbindungen ab diesem Flughafen abfliegen. Es hat immer mehr Tochtergesellschaften schweizerischer Konzerne in diesem Gebiet.

Graf: Die multinationalen Firmen sind besorgt wegen dem Auslassen von Genf als Zwischenlandepunkt auf den Flügen von der Schweiz nach Südamerika und Südafrika.

Kanada: Keine Bemerkungen.

Südamerika:

Romer: Der Swissair-Flug Zürich-Caracas wird im Februar 1992 eingestellt.

Israel: Keine Bemerkungen.

Aegypten: Keine Bemerkungen.

Mittlerer Osten: Keine Bemerkungen

Ferner Osten:

Strasser: Die Bedienung von Bombay ist für die Wirtschaft wichtiger als die Destination Delhi.

Romer: Das Abkommen erlaubt sieben Flüge nach Indien, die auf die beiden Bestimmungsorte verteilt wurden (vier Flüge Bombay, drei Flüge Delhi).

Japan:

Strasser: Es wird eine Verbindung nach Osaka gewünscht.

Gross: Die Swissair ist an Osaka stark interessiert; zur Zeit ist es aber unmöglich, in Osaka Slots zu erhalten.

West Afrika:

Romer: Die Linienführung von SR276 am Sonntag lautet richtig: Zürich-Genf-Lagos-Brazzaville (ohne Duala).

Zentralafrika: Keine Bemerkungen.

Ost- und Südafrika:

Romer: Die Swissair kann nun Algerien auf dem Weg nach Südafrika überfliegen, was die Flugzeit verkürzt.

Bornand: J'avais fait cette longue déclaration lors de la réunion précédente et, après un examen très attentif du point de vue économique, on demeure persuadé que la solution qui avait été proposée, à savoir trois vols via Genève à l'aller et sans escale au retour, est commercialement tout à fait viable, et tout aussi bonne que celle qui est proposée maintenant avec un seul vol à l'aller et au retour.

5. Verschiedenes:

Peyer: Es erstaunt uns nicht, dass Basel im *HUB*-Modell Schweiz nicht figuriert. Wir erhoffen uns jedoch, dass die Crossair vom BAZL freie Hand bekommt, den Bedürfnissen des Euro-Airports Rechnung tragen zu können.

Zürcher: Wie sind die Anwendungsbestimmungen und Änderungen im Wortlaut der neuen IATA-Resolution 814, welche auf den 1. Juli 1992 eingeführt werden soll, zu interpretieren?

Jaisli: Wir werden abklären, ob wir eine Anfrage betreffend dieser Resolution erhalten haben und Ihnen die Frage dann beantworten.

Zürcher: Wie wird die Tariferhöhung auf den 1. Januar 1992, welche vorher in einem kleineren Umfang vorgesehen war, begründet?

Jaisli: Es war damit zu rechnen, dass die Kosten zunehmen und die Flugpreise entsprechend den anderen Beförderungs- und Dienstleistungstarifen erhöht werden müssen. Wie Sie sicher wissen, wird der Preisüberwacher darüber orientiert. Die Flugtarife sind ganz allgemein anderen Regeln und Verfahren unterworfen als die übrigen Preise. Wir sind in den meisten Fällen an internationale und bilaterale Abkommen gebunden.

Fridelance: Der Flugscheinabschnitt Bern-Flughafen Zürich bzw. Genf sollte im Zug direkt als Billet benützt werden können. Im weiteren möchte ich festhalten, dass der Kanton Bern eine bessere Bedienung des Flughafens Bern-Belp unterstützt.

Jaisli: Zum ersten Punkt: Es besteht eine Kontaktgruppe Swissair/SBB, die Ihr Anliegen behandeln soll.

Frau Frei: Mitte Dezember 1991 findet in Schweden der "Rollout" des SAAB-2000 statt. Das neue Flugzeug wird bei der Crossair ab Herbst 1993 zum Einsatz gelangen.

Als Datum der nächsten Flugplankonferenz (1/92) wurde provisorisch der

Mittwoch, 10. Juni 1992

festgelegt. Einzelheiten betreffend Ort und Zeit werden mit der Einladung bekanntgegeben.

(Schluss der Sitzung: 11.45 Uhr)

Für das Protokoll:



P. Strauss

Bern, 27. April 1992

ZUSAMMENFASSUNG DER OFFENEN FRAGEN UND WÜNSCHE

A. Frühere Flugplankonferenzen (Dauerwünsche)

1. Flugverbindung Genf-Lyon
2. Tagesrandverbindung Bern-London
3. Verbindungen Basel-Skandinavien (ev. in Kombination mit Genf)
4. Eliminierung der Flugbewegungen nach 23.00 Uhr und vor 06.00 Uhr
5. Vols directs vers les Etats-Unis à l'aller et au retour de et pour Genève
6. Direkte Tagesrandverbindung Bern-Frankfurt
7. Vols matinaux à partir de Genève vers Barcelone, Madrid et Lisbonne
8. Späterer Rückflug ab New York
9. Amélioration des liaisons Genève-Europe de l'Est
10. Vols directs Genève-Istanbul
11. Separater Einreiseschalter für Reisende innerhalb der Schweiz
12. Verbindung Genf-Tel Aviv
13. Mehr Verbindungen Genf-Mittlerer Osten
14. Wahrnehmung der Standortvorteile (EG) und Kapazitätsreserven des Flughafens Basel
15. Verbindung Zürich-Paderborn
16. Verbindungen Basel-Marseille, Toulouse, Bordeaux
17. Direkter Morgenflug Genf-Rom
18. Verbindung Schweiz-Miami
19. Anschlusskurse ab und nach Basel auf Flüge Genf-New York
20. Späterlegung der Morgenverbindung Genf-Basel

B. Flugplankonferenz vom 13. November 1991

1. Verbindung Basel-Mailand (Strasser, S. 6, Peyer, S. 14)
2. Gleiche Gebühren in Basel und Mulhouse (Zürcher S. 9)
3. Verbindung Basel-Manchester (Peyer, S. 12)
4. Abendverbindung Zürich-München (Zürcher, S. 12)
5. Verbindung Bern-Wien (Riesen, S. 13)
6. Morgenverbindung Basel-Wien, evtl. mit Crossair (Peyer, S. 13)
7. Bessere Verbindungen Genf-Griechenland (S. 14)
8. Nachmittagsverbindung Zürich-Genf (Graf, S. 15)
9. Grösseres Flugzeug SR995/SR997 Basel-Zürich (Strasser, S. 15)
10. Nachmittagsverbindung Basel-Zürich (Peyer, S. 15)
11. Flugscheinabschnitt für Spätzüge Genf-Bern und Zürich-Bern (Frei, S. 15)
12. Verbindung Schweiz-New York/Newark (Strasser, S. 16)
13. Interpretation der Anwendungsbestimmungen der IATA-Resolution 814 (Zürcher, S.17)
14. Begründung der Tariferhöhung auf den 1. Januar (Zürcher, S.17)
15. Benützung Flugabschnitt als SBB-Billet (Fridelance, S.17)