

# Swissair besitzt keine eigenen Flugzeuge mehr

Seit Februar 1998 besitzt die Swissair, streng genommen, kein einziges Flugzeug mehr. Inhaber der gesamten Swissair-Flotte ist die SAir-Tochtergesellschaft Flightlease, die einen Flugzeugpark von momentan 104 Maschinen mit einem Wert von rund 5,5 Mrd. Dollar besitzt.

## **Auch Kunden ausserhalb der SAir-Partner**

Neben der Swissair und der Balair zählt Flightlease auch Airlines wie die südafrikanische SAA oder die Vietnam Airlines zu ihren Kunden. Zusammen mit ihrem US-amerikanischen Joint Venture-Partner GATX ist das nur 30 Mitarbeiter zählende Schweizer Unternehmen weltweit die Nummer Drei im Flugzeugleasinggeschäft. In früheren Zeiten kauften die Airlines ihre Flugzeuge direkt beim Hersteller ein und besaßen, wie vor Jahren noch die Swissair, eine bunte Flotte von Flugzeugtypen aus den Werften von Boeing, Airbus oder McDonnell-Douglas. Diese Flottenpolitik hat sich seit den 90-er Jahren grundlegend geändert. "Die Kunden geben uns ihre Wünsche bezüglich Reichweite, Grösse oder Einsatzbereitschaft ihrer Flugzeuge bekannt", sagt Peter Gysel von der Flightlease-Geschäftsleitung. Flightlease agiert dann als "Broker" zwischen den Airlines und den Finanzierungsgesellschaften und wickelt die technischen, finanziellen und rechtlichen Aspekte des Flugzeugkaufes ab.

## **Airlines können flexibler reagieren**

"Die Vorteile für eine Fluggesellschaft liegen auf der Hand", betont SAir-Sprecher Hans Klaus. So kann die Gesellschaft nach Ablauf der Mietdauer entscheiden, ob sie die gleiche Maschine weiter einsetzen oder an die Leasinggesellschaft zurückgeben will. Dank des Leasings können die Airlines ihre Flotten in kürzeren Abständen erneuern. Sache der Flightlease ist es dann, "überzählige" Maschinen an Drittkunden weiterzuverkaufen. Die Fluggesellschaften profitieren aber auch auf der Kostenseite.

## **Kostensenkung dank höherem Bestellvolumen**

"Zusammen mit unserem Joint-Venture-Partner GATX können wir bei den Herstellern wesentlich grössere Bestellungen platzieren, als dies einer einzelnen Airline möglich ist", sagt Gysel. Höhere Volumen wirkten sich auch bei der Finanzierung positiv aus. Dank der Partnerschaft mit GATX kann sich die noch junge SAir-Tochter zunehmend auf dem globalen Markt bewegen. "Wir haben innerhalb der SAir-Partner keine Vorrechte, sondern sind dem internationalen Wettbewerb im Leasinggeschäft ausgesetzt", betont Gysel. Strategisch will sich die Flightlease in absehbarer Zeit weiterhin auf die Typen Airbus und Boeing konzentrieren. Aus diesem Grund gehört die Crossair, mit Ausnahme der jüngst bestellten acht Airbus A320, nicht zu den Kunden der Flightlease. Crossair hat sich in ihrer neuen Flottenpolitik vorwiegend auf den brasilianischen Hersteller Embraer festgelegt.

## **Airlines setzen auf einheitliche Flotten**

Die Leasinggesellschaft wickelt aber nicht nur den Kauf und die Finanzierung ab, sondern bietet den Kunden ein eigentliches Flottenmanagement an. Dies erleichtert den Airlines auch die Umstellung auf eine standardisierte Flotte. "Heute streben die Airlines aus Kostengründen eine einheitliche Flotte an", sagte SAir-Sprecher Klaus. Die Swissair beispielsweise setzt voll auf die Airbus-Familie. Neben der Wartung spielt auch die Piloten-Ausbildung eine Rolle. So sind die Cockpits der bei der Swissair eingesetzten A320 und A330 nahezu identisch. Ab Mitte 2002 wird Flightlease der Swissair die ersten vierstrahligen Airbus A340-600 liefern, die auf den Langstrecken die MD-11 ablösen werden. Mit diesem Schritt ist die Umstellung der Swissair auf einen einheitlichen Flugzeugtyp vollzogen.