

Die Erteilung der  
Streckenkonzessionen  
an Crossair

**Verkehrsrechte hängen  
oft an nationalen  
Fluggesellschaften**

**Damit die Crossair als designierte Nachfolgerin überhaupt Fluglinien der Swissair weiterführen konnte, brauchte sie Bewilligungen und Konzessionen nicht nur des Bundes, sondern auch von ausländischen Behörden. Obwohl im Luftverkehr in den letzten Jahren eine teilweise Liberalisierung stattgefunden hat, hängen solche Verkehrsrechte noch immer meist an bilateralen Abkommen und damit auch an der Existenz einer nationalen Fluggesellschaft.**

Noch am Tag des Swissair-Grundings erteilte das BAZL der Crossair eine provisorische Bewilligung für den Betrieb von Flugstrecken in Europa. Durch diese Massnahme liess sich zumindest ein Teil des Linienverkehrs von und nach der Schweiz ohne Unterbruch aufrechterhalten. Mit diesem provisorischen behördlichen Plazet einher ging die sofortige Einleitung des ordentlichen Bewilligungsverfahrens, um der Crossair die Streckenrechte definitiv ausstellen zu können. Denn eine einfache «Überschreibung» von Swissair-Streckenkonzessionen kam aus rechtlichen Überlegungen nicht in Frage.

Crossair musste also Gesuche für sämtliche Strecken einreichen, welche das BAZL sorgfältig prüfte und gemäss der Luftfahrtverordnung in ein 14-tägiges öffentliches Anhörungsverfahren gab. Nachdem keine Einsprachen eingegangen waren, konnte das UVEK Anfang beziehungsweise Ende Dezember Crossair gesamthaft 46 Konzessionen für Kurz- und Mittelstrecken erteilen. Damit war die Basis gelegt für die sichere Weiterführung eines Grossteils des Swissair-Streckennetzes. Die Erteilung der Konzessionen für die Langstrecken dagegen benötigte wegen den erforderlichen betrieblichen und organisatorischen Anpassungen bei Crossair mehr Zeit und wurde folglich erst auf den Flugplanwechsel Ende März 2002 terminiert. Das Darlehen des Bundes ermöglichte es der Swissair, die Langstrecken bis zu diesem Zeitpunkt weiter zu bedienen.

**Die Bedeutung der Verkehrsrechte**

Eine Konzession der Schweiz alleine reicht zum Betrieb einer Fluglinie aber nicht aus. Damit ein auf einem helvetischen Flughafen startendes Flugzeug an seinem Bestimmungsort im Ausland auch landen darf, braucht das Unternehmen die entsprechenden Verkehrsrechte der dortigen Luftfahrtbehörde. In den vergangenen Jahren hat die Luftfahrt zwar eine partielle Liberalisierung erlebt, die Versuche jedoch, Verkehrsrechte multilateral zu regeln, sind von wenigen Ausnahmen abgesehen samt und sonders gescheitert. Eine dieser Ausnahmen stellt die EU dar, die ihren gemeinsamen Markt für alle Fluggesellschaften aus den Mitgliedstaaten geöffnet hat. Nach Inkrafttreten der bilateralen Abkommen mit der EG im Verlaufe des Jahres 2002 wird auch die Schweiz in diesem Raum von einem liberalisierten Marktzugang profitieren können.

Bisher hat die Schweiz ihre weltweiten Verkehrsrechte mit 133 Staaten in bilateralen Abkommen geregelt. Solche bilateralen Abkommen enthalten in der Regel Aussagen über die Art der gegenseitig gewährten Freiheiten, die Anzahl pro Staat für die Durchführung des Linienverkehrs bezeichneten Gesellschaften, Frequenz- und Kapazitätsabsprachen oder die Anerkennung von Ausweisen und Berechtigungen. Weiter werden die designierten Gesellschaften im Normalfall vertraglich angehalten, sowohl die Tarife wie auch den Flugplan den jeweiligen Aufsichtsbehörden zur Kenntnis zu bringen. Im Rahmen dieser Vereinbarungen ist es aber nur möglich, die Rechte durch Gesellschaften aus den beiden beteiligten Staaten wahrnehmen zu lassen; Dritte können in der Regel nicht bezeichnet werden. Den Linienverkehr zwischen der Schweiz und Japan kann die Eidgenossenschaft also nicht einer italienischen Gesellschaft übertragen. Dieser Umstand illustriert, weshalb die Schweiz insbesondere im Interkontinentalverkehr unverändert auf eine nationale Gesellschaft angewiesen ist und unterstreicht zugleich anschaulich die Bedeutung der Bundeshilfe für den Aufbau der neuen schweizerischen Airline.

Die internationale Zivilluftfahrt-Organisation ICAO wird zwar im Jahr 2003 mit einer Konferenz einen erneuten Anlauf für eine schrittweise Öffnung des globalen Luftverkehrs unternehmen. Geplant ist, Grundsätze zu verabschieden, die den Mitgliedstaaten als eine Art Leitplanken für die Liberalisierung des Linienverkehrs dienen sollen. Da eine solche Neuerung nicht von heute auf morgen umzusetzen wäre, lässt sich unbesehen vom Ausgang dieser Konferenz eines konstatieren: Auf absehbare Zeit ist die Anbindung der Schweiz ans internationale Luftverkehrssystem ausschliesslich mit einer eigenen nationalen Fluggesellschaft zu gewährleisten.

