

2. Oktober 2006, Neue Zürcher Zeitung

Der Tag, an dem das Unvorstellbare Realität wurde

Erinnerungen von Beteiligten fünf Jahre nach dem Grounding der Swissair am 2. Oktober 2001

Vor fünf Jahren ereignete sich, was sich zuvor kaum jemand hatte vorstellen können. Die Flotte der Swissair, die nicht nur die nationale Fluggesellschaft betrieb, sondern auch für kollektiven Stolz und patriotische Gefühle stand, blieb am Boden. Ein Rückblick auf die Ereignisse.

ark. «Aus finanziellen Gründen ist die Swissair nicht mehr in der Lage, ihre Flüge durchzuführen. Deshalb ist es uns nicht möglich, irgendwelche Kompensationen auszuzahlen. Wir müssen Sie bitten, Ihre Reisepläne mit einer anderen Fluggesellschaft oder via Ihr Reisebüro zu tätigen.» Derart lapidar lautete die Lautsprecherdurchsage, die vor genau fünf Jahren das Ende der Swissair in den Hallen ihres Heimflughafens bekannt machte.

Zertrümmerte Symbole

Auch wenn man nicht zur «Swissair-Familie» gehörte, musste man sich zunächst klemmen, um sicherzugehen, dass dies kein (Alb-)Traum war. Die Fluggesellschaft war wichtiger Teil des helvetischen Inventars, und fast jeder hat Erinnerungen, die eng mit dem einstigen Nationalstolz verbunden sind. Vom Swissair-Flug in die weite Welt hatte Vater einst bedruckte Salz- und Zuckersäcklein nach Hause gebracht, und mit Swissair hatte der Göttibub zum ersten Mal die Gotte in Kanada besucht und das Ticket wie eine Trophäe quer ins Fotoalbum geheftet.

Das Grounding war aber kein schlechter Traum, sondern sehr real. Hunderte von Passagieren, die bereits in den Flugzeugen sassen, mussten wieder aussteigen. Andere, die an den Gates warteten, mussten sich stundenlang gedulden, bis ihr bereits eingeladenes Gepäck wieder ausgeladen war, 18 000 Passagiere steckten weltweit fest. In den Hallen des Flughafens spielten sich chaotische Szenen ab. Swissair war mit ihren rund zwei Dritteln aller Flüge ab und nach Zürich nicht nur die absolut dominierende Fluggesellschaft, sondern war über weitere Firmen der SAirGroup für Catering, Informatiksysteme und Abfertigung zuständig. Deshalb betraf die Krise die gesamte Infrastruktur des Flughafens.

Heilsame Krise für Unique

Für das Unternehmen Unique war die Krise eine heilsame. Fünf Jahre danach ziehen die Flughafenverantwortlichen eine positive Bilanz. Man ist mittlerweile Herr über Gepäcksortierung und Computersysteme und dadurch deutlich weniger abhängig vom Home-Carrier, dessen Rolle heute auf das Fliegen beschränkt ist. Damit die Swiss im April 2002 abheben konnte, brauchte es das vereinigte Engagement der öffentlichen Hand. Mit ungewohntem Tempo hatten Bund und eidgenössische Räte auf die Krise reagiert. Schon am 3. Oktober stellte der Bund 450 Millionen Franken zur Verfügung und ermöglichte so die Wiederaufnahme eines allerdings reduzierten Flugbetriebs am folgenden Tag. Am 16. und 17. November 2001 stimmten die eidgenössischen Räte dann anlässlich einer Sondersession einem Gesamtpaket im Umfang von über 2 Milliarden Franken zu, 1,45 Milliarden für die Fortführung des Swissair-Flugbetriebs sowie eine Beteiligung am Aktienkapital der späteren Swiss im Umfang von 600 Millionen Franken. Im Januar 2002 bewilligte dann der Kantonalzürcher Souverän seinerseits eine Beteiligung von 300 Millionen Franken, während die Stimmbürger der Stadt Zürich am 7. April die von Stadt und Gemeinderat angestrebte Investition von 50 Millionen Franken verweigerten. Trotzdem hatte die Swiss bereits eine Woche zuvor zum Erstflug abgehoben. «Ostern, mit der christlichen Botschaft der Auferstehung, darf vor dem Hintergrund der zertrümmerten Symbole in der Schweizer Zivilluftfahrt als ein gutes Omen für das neue Unternehmen gelten», schrieb die NZZ damals.

Weiterer Bericht im Wirtschaftsteil

Eine ausführliche Chronologie der Vorgeschichte, des Groundings und der Folgen findet sich auf www.swissair-grounding.net

Der Regierungspräsident

für Markus Notter war auf der Rückreise von der Gedenkfeier für die Opfer des Attentats von Zug, da erreichte ihn die Nachricht vom Grounding in Zürich. Notter war zu diesem Zeitpunkt Präsident der Zürcher Kantonsregierung und damit für die Führung des Regierungsrats zuständig. Noch von unterwegs versuchte er zusammen mit den anderen mitgereisten Regierungsmitgliedern Informationen zu sammeln und eine erste Sondersitzung zu organisieren. «Wir wussten zuerst gar nicht, was läuft und wer welche Rolle spielt», sagt Notter rückblickend. Zentral sei in der ersten Phase nach dem Grounding gewesen, dass sich der Kanton Zürich als Standortkanton des Flughafens in die laufenden Prozesse zwischen Bund, Banken und Swissair habe einschalten können. «Denn zuerst hat gar niemand an uns gedacht.»

Es folgten Telefongespräche mit Banken- und Swissair-Verantwortlichen. Viel telefoniert hätten er und seine Kolleginnen und Kollegen in dieser Zeit auch mit den Bundesräten Kaspar Villiger und Moritz Leuenberger, sagt Notter. Daneben kam der Regierungsrat fast täglich zu einer Sitzung zusammen, um die Vorschläge zu prüfen und die Anliegen des Kantons an die anderen Partner zu formulieren. Schliesslich habe man auch die Öffentlichkeit informieren und die Situation der Swissair-Angestellten und des Flughafens im Auge behalten müssen. «Der Rhythmus der Entscheidungsfindung und die Dichte der anstehenden Entscheide waren sehr hoch», sagt Notter. Aus dieser Arbeit resultierten unter anderem die kantonalen Vorlagen für einen Kredit von 300 Millionen Franken für die Swiss sowie für eine Garantie für den Flughafen von 100 Millionen Franken.

Als die Zeit der Herbstferien nahte und die Situation sich allmählich beruhigte, entschied sich der Regierungsrat, sich dennoch einige Ferientage zu gönnen. Notter selbst reiste nach Siena, kehrte aber schon nach zwei Tagen zurück. «An Ferien war nicht zu denken. Ich hing wegen der Swissair den ganzen Tag am Telefon.»

Der Stadtpräsident

ark. Am 2. Oktober 2001 um 7 Uhr 15 erhielt Bruno Heinzelmänn einen Anruf «aus Swissair- Kreisen». Es könnte sein, dass die Flotte heute am Boden bleiben werde, sagte ihm der Vertrauensmann. Der damalige Klotener Stadtpräsident hielt die dunkle Vorahnung zunächst für einen schlechten Witz: «Wir wussten schon von der prekären Finanzsituation, aber dass die 'fliegende Bank' grounded könnte, war für mich ein unvorstellbarer Gedanke.» Nur wenige Stunden später wurde der schlechte Witz zur Realität. «Richtig glauben konnte ich es erst, als ich am späteren Nachmittag zuoberst auf das Flughafen-Parkhaus fuhr und aus der Ferne die Dutzende von abgestellten Flugzeugen sah», sagt er.

«Ein solches Szenario gab es in keiner Übungsanlage», erinnert sich Heinzelmänn, der heute in der Direktion der Emil-Frey-Gruppe tätig ist. Die Flughafen-Stadt wurde vollkommen unvorbereitet getroffen. In Kloten sei nach dem Bekanntwerden des Groundings Hektik pur ausgebrochen. «Wir haben sofort die Zivilschutzanlage geöffnet, Essen und Getränke beschafft, Leute zur Betreuung und Dolmetscher aufgeboden und gestrandete Passagiere betreut.» Man sei eine grosse Schicksalsgemeinschaft gewesen, sagt Heinzelmänn. Die Stadt war immer sehr eng verflochten mit der Swissair. «Wenn einer der 90 Vereine im Dorf eine Tombola organisierte, war der erste Preis mit Sicherheit ein Swissair-Flug», sagt Heinzelmänn. Die SAir-Gruppe sponserte auch den lokalen Eishockeyklub und war der mit Abstand wichtigste Steuerzahler und Arbeitgeber der Stadt.

Auf einen Schlag gingen nach dem Grounding Hunderte von Arbeitsplätzen und dreissig Prozent der Steuereinnahmen verloren. Die Stadt leidet bis heute unter diesem Ausfall. Die Talsohle sei aber durchschritten, meint der frühere Stadtpräsident. Für ihn habe der Niedergang der Swissair irgendwie bereits mit dem Absturz von Halifax 1998 begonnen. «Ich bin deshalb letztes Jahr zur Absturzstelle gereist», sagt er sichtlich gerührt.

Die Flight-Attendant

ark. Barbara Lienhard war in der Nacht auf den 2. Oktober 2001 von Hongkong nach Zürich zurückgekehrt und erschöpft ins Bett gesunken. Kaum eingeschlafen, erhielt sie einen Anruf von ihrer Mutter, die weinte und ihr mitteilte, dass die Swissair gegroundet sei. «Meine Mutter hat es sehr hart getroffen», sagt die 29-jährige ehemalige Flight-Attendant der Swissair. «Sie war dreissig Jahre lang im gleichen Job tätig wie ich, und direkt nach der Familie kam für sie die Swissair.» Die starke emotionale Bindung an die «Swissair-Familie» habe die Pensionierung locker überdauert. Auch die Tochter war vom Virus infiziert. «Es tönt ein bisschen pathetisch», sagt sie entschuldigend, «aber ich war stolz, eine Swissair-Mitarbeiterin zu sein, diese Uniform zu tragen und mit einem Stück Schweiz in der Welt unterwegs zu sein.»

Am Tag des Groundings sei es ihr dann vorgekommen, «als ob wir ein Stück Heimat zu Grabe tragen». Natürlich habe sie schon gewusst, dass die Swissair mit der Sabena pro Tag eine Million Franken verliere, erzählt Lienhard. Ein Grounding sei aber unvorstellbar gewesen. Bis sie an diesem Tag den Fernseher einschaltete und die Bilder der parkierten Flugzeuge sah. Kurz darauf erhielt sie einen Telefonanruf von einer Arbeitskollegin aus Tokio. Sie war völlig verzweifelt: Die Crewmitglieder wurden aus dem Hotel geworfen, sie erhielten kein Geld mehr vom Spesenkonto - ein Service, den die Swissair-Mitarbeiter zuvor in jeder ihrer

Unterkünfte genossen -, und die mit dem Swissair-Logo versehene Kreditkarte wurde nicht mehr angenommen. «Von einem Tag auf den anderen war der Name Swissair nichts mehr wert», sagt Lienhard und scheint es noch heute nicht ganz fassen zu können. Die Verbundenheit mit der Swissair ist geblieben. Lienhard, die mittlerweile als Redaktorin beim «Sonntags-Blick» tätig ist, pflegt immer noch Kontakte zu ehemaligen Arbeitskollegen. Und im Schrank hängt die Swissair-Uniform. Sie sei zwar hässlich, sagt Lienhard, «aber ich kann sie einfach nicht wegwerfen».

Der Guest Relations Manager

ark. Stefano Sola ist ein Unique-Mann der ersten Stunde. Er ist seit der Gründung des Unternehmens im April 2000 an Bord. Als Guest Relations Manager im Konferenzzentrum der Flughafen Zürich AG spürte er schon vor dem Grounding, dass die Swissair schwer in der Krise steckte. «Die Verantwortlichen hatten viele Sitzungen bei uns im Conference Center», sagt der 46-Jährige, der mittlerweile stellvertretender Leiter des Front- Office ist. «An den Gesichtsausdrücken nach den Sitzungen konnte man vieles erkennen», sagt Sola. «Dass es aber eine derartige Dimension annehmen würde, hätte ich nie gedacht.»

Der Grounding-Tag habe ganz normal begonnen: «Es war Ferienstimmung und die Atmosphäre deshalb entspannter als sonst.» Über den Mittag dominierte unter den Passagieren dann die Wut. Es gab lange Wartezeiten, erste Meldungen über Flugzeuge, die im Ausland festgehalten wurden, und keine klaren Informationen. «Als dann um 15 Uhr 35 das Grounding über Lautsprecher kommuniziert wurde, wich die Wut der Resignation.» Sola verteilte mit Kollegen Tausende von Sandwiches an die gestrandeten Passagiere, unterstützte das Care-Team, half, wo er konnte. Neben allen negativen Auswirkungen sieht er auch positive Seiten des Groundings: «Das Ereignis hat uns als Unternehmen unabhängiger gemacht und den Flughafen-Spirit, wie wir sagen, weiter gestärkt.»

«Wir wussten gar nicht, was läuft und wer welche Rolle spielt.»

Markus Notter

FRANCO BOTTINI

«Der Niedergang der Swissair hat schon in Halifax angefangen.»

Bruno Heinzelmann

CHRISTOPH RUCKSTUHL

«Es war, als ob wir ein Stück Heimat zu Grabe tragen.»

Barbara Lienhard

CHRISTIAN BEUTLER

«Das Grounding hat den Flughafen- Spirit weiter gestärkt.»

Stefano Sola

CHRISTIAN BEUTLER

Diesen Artikel finden Sie auf NZZ Online unter: <http://www.nzz.ch/2006/10/02/zh/articleEJ49H.html>

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG