



Zweifel verkauft mehr Chips

SPREITENBACH. Der Chips- und Snack-Hersteller Zweifel hat den Umsatz im vergangenen Jahr um 5,3 Prozent auf 176,3 Millionen Franken gesteigert. Angesichts des Drucks internationaler Anbieter sei dies «beachtenswert», heisst es in einer Mitteilung vom Samstag. Zweifel habe seine Stellung im Markt für Chips und Snacks leicht ausbauen können. Dazu beigetragen hätten verschiedene Neueinführungen. Das Unternehmen stellte im 2007 5395 (Vorjahr: 5243) Tonnen Kartoffelchips her. Die Verkäufe konnten in den ersten Monaten 2008 zudem deutlich gesteigert werden. SDA



In der baz vor...

...**25 JAHREN.** Die Basler Fluggesellschaft Crossair zahlt 1983 ihren 720 Aktionären erstmals eine Dividende – ein Jahr früher als geplant. Dem Bericht in der baz ist auch zu entnehmen, dass die Aktie demnächst

an den Vorbörsen in Basel, Genf und Zürich gehandelt werden wird.

...**20 JAHREN.** Das Schweizer Fernsehen hebt 1988 einen fünf Jahre zuvor getroffenen Entscheid wieder auf: Ein Verbot für die Ausstrahlung von Werbung für Kondome. Dennoch dürfen auch künftig nur die Ziele «Sicherheit» und «Gesundheit» mit all-fälligen Spots verfolgt werden, nicht etwa «Vergnügen, Lust oder Komfort», wie die baz berichtete. TV-Kampagnen zur Aids-Prävention, die zum Gebrauch von Kondomen aufriefen – und bei denen nicht für eine bestimmte Marke geworben wurde – waren schon früher erlaubt.

spezial.bildung.

WISSENSCHAFTLICH ZEICHNEN. Viele komplexe Zusammenhänge können nicht fotografisch festgehalten werden – etwa weil sie viel zu klein sind. Hier sind wissenschaftliche Illustratoren gefragt, die in den unterschiedlichsten Bereichen benötigt werden. > SEITE 43

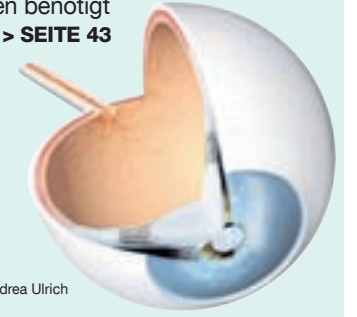


Illustration Andrea Ulrich

«100 Mitarbeiter für einen solchen Flug»

Der Chief Network Officer der Swiss erklärt den Aufwand für einen Flug nach Schanghai

INTERVIEW: CHRISTIAN MIHATSCH, Schanghai

Die Swiss wehrt sich gegen eine Einbeziehung des Flugverkehrs in den weltweiten Handel mit CO₂-Zertifikaten. Sie befürchtet Wettbewerbsnachteile.

baz: Die Swiss fliegt neu täglich nach Schanghai. Warum fliegen Sie nicht nach Peking?

HARRY HOHMEISTER: Wir haben das genau analysiert. Schanghai hatte in den letzten Jahren das stärkste Wachstum. Ausserdem gibt es eine enorme Konzentration von Schweizer Unternehmen hier in Schanghai.

Wie lange dauern die Vorbereitungen, um eine neue Destination in den Flugplan aufnehmen zu können?

Eine Flugverbindung wie nach Schanghai ist mit einem KMU vergleichbar. Es bedingt eine Investition von über 150 Millionen Franken nach einem sorgfältigen Businessplan. Ausserdem braucht man mehr als 100 Mitarbeiter alleine bei Swiss, um einen solchen Flug täglich anbieten zu können. Wir haben 2006 mit den Abklärungen begonnen. Mitte letzten Jahres haben wir dann entschieden, nach Schanghai zu fliegen. Zu diesem Zeitpunkt fehlten uns noch die Slots auf dem Flughafen, die Verkehrsrechte, das Flugzeug und die Mitarbeiter.

Welche Fragen mussten hinsichtlich der Verkehrsrechte geklärt werden? Die Swiss und früher die Swissair sind doch schon nach China geflogen.

Es trifft zu, dass aufgrund des bilateralen Luftverkehrsabkommens Verkehrsrechte bestanden, und Swiss hat bis 2003 Peking bedient. Nun fliegen wir jedoch Schanghai an. Die Verkehrsrechte mussten ausserdem neu geregelt werden, weil Swiss in der Zwischenzeit in die Lufthansa Gruppe integriert worden ist. Mit verschiedenen Ländern hat die Schweiz deswegen die Luftverkehrsabkommen angepasst, so auch im Januar 2007 mit China.

Wer verhandelt mit China über die Verkehrsrechte, die Schweizer Regierung oder die Swiss?

Verkehrsrechte sind eine bilaterale Angelegenheit zwischen zwei Staaten. Es ist weltweit üblich, dass die Fluggesellschaften in den Verhandlungsdelegationen dabei sind, um die gegenseitigen Bedürfnisse einzubringen. Nach Abschluss der Verhandlungen verhandeln die Fluggesellschaften über die Details.

Vor Kurzem ist das Open-Sky-Abkommen zwischen der EU und den USA in Kraft getreten. Sollte sich die Schweiz diesem Abkommen anschliessen?

Seit 2002 ist das Luftverkehrsabkommen zwischen der EU und der Schweiz in Kraft, und die Schweiz ist luftverkehrsrechtlich in den liberalisierten Markt der EU integriert. Hingegen sind die Beziehungen zwischen der Schweiz und Drittstaaten nicht Teil dieses Abkommens. Die Schweiz hat schon seit 1996 ein Open-Sky-Abkommen mit den USA, und dieses wird weiterhin die Basis der Verkehrsrechte zwischen den USA und der Schweiz bleiben.

Ist mit weiteren Liberalisierungsschritten zu rechnen?

Die Liberalisierung findet zurzeit in Regionen statt. Den Anfang machten



Beliebtes Ziel. Viele Schweizer Unternehmen haben sich in Schanghai niedergelassen. Foto Keystone

1978 die USA, 1997 folgte die EU. Wie weit und wie schnell die Liberalisierung voranschreitet, ist offen. Man muss darauf achten, dass dabei ausgewogene Lösungen gewährleistet sind. Schaut man sich etwa die Verkehrsrechtssituation der Airlines aus dem Mittleren Osten an, zeigt sich, dass diese zum Teil von Marktbedingungen profitieren, die andere Marktteilnehmer klar benachteiligen. Es ist wie in anderen liberalisierten Märkten sicherzustellen, dass es keine unfairen Praktiken gibt.

Wo Sie die Airlines aus dem Golf ansprechen: Das Wachstum von Emirates ist ja tatsächlich sensationell.

Ich würde die Geschwindigkeit nicht als «sensationell» einordnen. Wenn wir an unserem Drehkreuz die gleichen Bedingungen hätten wie in Dubai, und die Swiss die Flugzeuge unter den gleichen Bedingungen kaufen könnte, wären wir doppelt so profitabel wie heute.

Aber Emirates profitiert doch vor allem auch von der Lage.

Wenn man sich die Entwicklung der Drehkreuze anschaut, zeigt sich, dass es einen Heimatmarkt mit Potenzial braucht. Ein entsprechender Heimatmarkt ist am Hub der Emirates in Dubai nicht zu erkennen. Emirates setzt in erster Linie auf Umsteigeverkehr und kauft sich so Märkte dazu.

Warum klagen Sie dann nicht, wenn Sie Emirates unfaire Geschäftspraktiken unterstellen?

Gegen unfair kann man nicht klagen, nur gegen unrechtmässig. Wenn ein Investor sagt, ich möchte mehrere Milliarden in eine Airline investieren, dann ist das ja nicht unrechtmässig. Wenn man sich anschaut, was da an

«Mit den gleichen Bedingungen wie in Dubai wären wir doppelt so profitabel wie heute.»

Hotels gebaut wird, kann den Europäern schnell schwindig werden. Das ist nicht natürlich gewachsen, sondern steht auf einer Kapitalblase.

Im Moment hat die Lufthansa-Gruppe drei Hubs: Frankfurt, München und Zürich. Kann man dieses Multihubsystem weiter ausbauen und zum Beispiel Mailand, Wien und Kopenhagen dazunehmen?

Wenn man überall Megahubs bauen will, dann wird das mit Sicherheit nicht funktionieren. Der Hauptthub steht in Frankfurt und in Zukunft vielleicht auch in München. Alle anderen müssen sich an ihrem Heimatmarkt orientieren. Wenn man sich daran hält und die geografische Lage mitberücksichtigt, dann ist das theoretisch unendlich ausbaubar.

Und welche Airline wäre das spannendste Übernahmeziel, Alitalia, Austrian Airlines, Iberia?

Ich könnte mir da noch einiges vorstellen, doch hier ist nicht der Platz für Spekulationen. Diese Frage müssen Sie Lufthansa stellen.

Aber die Konsolidierung geht weiter?

Ja, das ist ganz klar.

Deckt die Star Alliance die Welt so ab, wie Sie sich das wünschen?

Für uns deckt die Star Alliance sogar mehr ab, als wir brauchen. Von den 20 Mitgliedern arbeiten wir mit viel-

leicht zehn eng zusammen. Mit den anderen haben wir kaum Überschneidungen. Die Allianz bietet also noch erhebliches Potenzial.

Und die Lücken?

In Spanien und Frankreich könnte man mehr machen.

Man überlegt sich derzeit die Einbeziehung des Flugverkehrs in den CO₂-Zertifikatshandel.

Gilt das dann auch für Emirates?

Wenn sie nach Europa fliegen.

Das wäre aber unfair. Die fliegen mit fünf Prozent ihrer Verbindungen nach Europa und wir mit 100 Prozent.

Trotzdem muss doch auch die Flugindustrie einen Beitrag im Kampf gegen den Klimawandel leisten.

Wir als Airline haben ein enormes Interesse daran, Treibstoff zu sparen. Mittlerweile sind das ja nahezu 30 Prozent unserer Kosten. Die Politik muss sich aber fragen, inwiefern sie wirtschaftliche Entscheidungen für eine Airline treffen sollte.

Ein weltweiter Emissionshandel ist sinnvoll, wenn es darum geht, ein Bewusstsein zu schaffen, dass die Umwelt einen Wert hat und nicht einfach kostenlos ist. Ein solcher Handel darf aber nicht wettbewerbsverzerrend sein. Es darf nicht passieren, dass man aus den Unternehmen Geld abzieht, das für Investitionen gebraucht wird. Dann kann ich mir nicht effizientere Flugzeuge leisten, sondern muss mit den alten Flugzeugen länger fliegen – und diese verbrauchen mehr Treibstoff.

Und wer soll dann mit dem Emissionshandel anfangen?

Grundsätzlich muss man sich fragen, mit welcher Zielsetzung überhaupt ein Emissionshandel Sinn macht. Das ist heute noch völlig unklar. Wenn der Emissionshandel weltweit zeitgleich eingeführt wird, müssen wir uns damit auseinandersetzen. Aber wie gesagt, so ein Handel darf nicht wettbewerbsverzerrend sein und muss alle Wettbewerber langfristig gleichermaßen einbeziehen.

Der Netzwerker



STRECKEN. Harry Hohmeister (44) ist seit gut drei Jahren bei der Swiss. Der Deutsche ist dort als «Chief Network

and Distribution Officer» unter anderem für die Entwicklung des Streckennetzes der Swiss verantwortlich. Zuvor war er bei Thomas Cook und Lufthansa tätig. Hohmeister ist Mitglied der Swiss-Geschäftsleitung. mic

nachrichten

Auch Franzosen dürfen jetzt Red Bull trinken

PARIS. Der österreichische Energydrink Red Bull, der in Frankreich aus gesundheitspolitischen Gründen seit Jahren verboten ist, darf nun auch in dem Land vermarktet werden. Im Gegenzug für diese «unmittelbare Verkaufsgenehmigung» hat sich die Firma verpflichtet, eine Klage gegen den französischen Staat zurückzunehmen, mit der Red Bull das Verkaufsverbot angefochten hat. Die Gesundheitsbehörde hatte die Vermarktung des Getränks 1996 verboten, weil das darin enthaltene Taurin als gefährlicher Stoff eingestuft wurde. SDA

Studie sieht weiterhin hohe Ölpreise

BERLIN. Die stark gestiegenen Ölpreise werden einer Studie zufolge in absehbarer Zeit nicht mehr sinken, weil die weltweite Ölförderung auf dem Höhepunkt ist oder ihn sogar schon überschritten hat. Wie die «Bild»-Zeitung unter Berufung auf eine unveröffentlichte Studie der Energy Watch Group berichtet, werde die Menge des verfügbaren Rohöls bis zum Jahr 2030 den aktuellen Berechnungen zufolge um etwa die Hälfte schrumpfen. Die Expertengruppe der Ludwig-Bölkow-Stiftung gehe davon aus, dass der Preisdruck dadurch weiter steigen werde. DPA

diese woche

19.5.montag

- > Zahlen erstes Quartal: StarragHeckert, Oridion
- > US-Konjunkturbarometer April

20.5.dienstag

- > Bilanzmedienkonferenz Franke
- > Zahlen erstes Quartal: Dufry, Tornos
- > Schweizer Produzenten- und Importpreisindex

21.5.mittwoch

- > Jahresbericht der Auslandbanken in der Schweiz

22.5.donnerstag

- > Bilanzmedienkonferenz Richemont
- > Seco-Prognosen zum Schweizer Tourismus
- > Beginn des Swiss Economic Forum in Thun (bis 23. Mai)

23.5.freitag

- > Statistik zu Firmenneugründungen in der Schweiz

ANZEIGE

Sprachen

individuell und effizient erlernen
am besten direkt bei



DIALOGICA®

Die Sprachschulen mit System

Telefon 061 312 98 97
www.dialogica.ch, basel@dialogica.ch