

## Wird aus der Swiss die Zürich-Air? Die Lufthansa-Gruppe verliert die Geduld mit dem Standort Genf

Die Swiss kämpft um ihre wirtschaftliche Existenz am Flughafen Genf-Cointrin. «Wir wollen rasch Wirkung sehen», sagt die Airline.

Moritz Kaufmann 29.03.2026, 05.30 Uhr 4 Leseminuten

Hören 6:47

Zusammenfassung

Teilen

Merken



Wie lange noch? Swiss-Flugzeuge am Flughafen Genf-Cointrin.

Denis Balibouse / Reuters

Mit dem Schweizerkreuz auf dem Heck ihrer Flugzeuge macht sie ihren Anspruch klar: Die Swiss will die Fluggesellschaft für das ganze Land sein.

In Tat und Wahrheit ist die Lufthansa-Tochter aber vor allem eine Zürcher Airline. Am Flughafen Zürich betreibt sie ihr weltweites Streckennetz und dominiert das Angebot. 95 Destinationen bedient sie ab dem grössten Schweizer Flughafen. Der Marktanteil liegt bei mehr als 50 Prozent.

Völlig unterschiedlich ist die Situation an den beiden anderen grossen Schweizer Passagierflughäfen: Vom Euro-Airport in Basel-Mülhausen hat sich die Swiss schon vor elf Jahren zurückgezogen. Bleibt also noch Genf-Cointrin als zweiter Swiss-Standort – doch dort läuft es überhaupt nicht nach der Vorstellung der Airline.

Recherchen zeigen, dass auch dieses Angebot massiv unter Druck ist. Insider berichten, dass die Verantwortlichen des Lufthansa-Konzerns langsam, aber sicher die Geduld verlieren mit dem zweitgrössten Schweizer Flughafen: Bis Ende Jahr wollen sie in Genf schwarze Zahlen sehen. Sonst werde über drastische Abbaumassnahmen nachgedacht. Selbst ein kompletter Rückzug aus Genf soll eine Option sein. Die Swiss würde vollständig zur Zürich-Air.

Auf Anfrage antwortet die Medienstelle der Airline ausweichend: «Genf ist und bleibt ein wichtiger Standort für uns – aber wir müssen ihn wirtschaftlich stärken.»

Die Verantwortlichen räumen also ein, dass die Geschäfte im internationalen Genf, wo neben der Uno auch die Welthandelsorganisation (WTO), die Weltgesundheitsorganisation (WHO) und rund 750 weitere internationale Organisationen zu Hause sind, nicht laufen wie gewünscht: «Unser klares Ziel ist, den Standort Genf wirtschaftlich stabil und zukunftsfähig zu machen. Daran arbeiten wir mit konkreten und gezielten Massnahmen: Wir passen unser Angebot an, vereinfachen Abläufe und senken Kosten.»

### Im Schatten von Easy Jet

Wie viel Zeit gibt man Genf also noch? Einen festen Zeitpunkt für das Erreichen dieser Ziele habe man sich nicht gesetzt, schreibt die Swiss. «Klar ist aber, dass wir rasch Wirkung sehen möchten.»

Laut informierten Quellen schaffte es die Swiss in ihrer 24-jährigen Geschichte nur einmal, in Genf ein profitables Resultat einzufliegen. Das war 2019 – kurz darauf legte die Corona-Pandemie den Flugverkehr weltweit lahm. Die Swiss will das nicht kommentieren. Schliesslich wolle man den Mitbewerbern «nicht zu viel verraten».

Wobei es eigentlich nur einen Mitbewerber gibt, welcher der Swiss in Genf das Leben schwer macht: Easy Jet. Die Billig-Airline mit dem orangen Schriftzug dominiert das Angebot mit einem Marktanteil von 46 Prozent. Die Swiss als zweitgrösste Fluggesellschaft in der Rhonestadt kommt auf 12,5 Prozent.

Da die Swiss ab Genf nur eine Langstreckenverbindung im Angebot hat (einmal täglich nach New York), konkurriert sie auf vielen Strecken direkt mit Easy Jet, die nur auf der Kurz- und Mittelstrecke tätig ist. Die Swiss räumt denn auch ein, dass die Situation äusserst schwierig sei: «Wir bewegen uns dort in einem der härtesten Märkte Europas: hohe Kosten, schwankende Nachfrage und ein Low-Cost-Carrier mit einem rund viermal so hohen Marktanteil wie wir.»

Schon jetzt scheint es, als sei die Swiss in Genf auf dem Rückzug. Auf den Sommer 2026 hin hat sie das Angebot um 25 Prozent reduziert – statt 40 werden nur noch 30 Destinationen angeboten. Man habe sich entschieden, das Netzwerk «gezielt anzupassen», um die Leistungsfähigkeit und die Stabilität zu stärken, so die Swiss. Man konzentriere sich auf besonders «ertragsstarke» Verbindungen.

Immerhin: Eine wichtige Funktion hat Genf-Cointrin für die Swiss. Der Airport hilft, die grossen Langstreckenmaschinen zu füllen, die ab Zürich in alle Welt fliegen. Täglich heben ab Genf acht Maschinen Richtung Limmatstadt ab, die früheste um 6 Uhr morgens, die späteste um 20 Uhr. Dies, obwohl es im Stundentakt direkte Zugverbindungen zwischen den beiden Flughäfen gibt.

Dabei war Genf unter der alten Swissair einmal viel mehr als ein Zubringer. Von dort hob sie 1947 zum ersten Mal in Richtung New York ab und betrieb später ein kleines Drehkreuz. Doch wirklich gutes Geld verdiente die Schweizer Airline dort nie. 1996 entschied die defizitäre Swissair, das Langstreckennetz ab Genf faktisch einzustellen. Dies sorgte für einen politischen Eklat, der Bundesrat musste vermitteln.

Der Rückzug der Swissair ermöglichte es anderen Airlines, Fuss zu fassen. So liess sich die damals junge Easy Jet 1999 in Genf nieder und eröffnete ihre erste Schweizer Basis. Nach und nach baute sie ihre Position aus. 2016 räumte die Swiss öffentlich ein, dass man das Wachstum von Easy Jet in Genf unterschätzt habe.

### Politisch aufgeladen

Schon damals machte die Lufthansa, welche die Swissair-Nachfolge-Airline Swiss 2005 übernahm, Druck. Sie liess öffentlich prüfen, ob die hauseigene Billig-Airline Eurowings die Geschäfte in Genf übernehmen könnte. Doch die Swiss gab sich damals zuversichtlich, bald wieder schwarze Zahlen zu schreiben.

Dringlich wird die Frage nun auch, weil die Profitabilität der gesamten Swiss unter Druck ist. Zwar erwirtschaftete sie 2025 einen Betriebsgewinn von etwas mehr als 500 Millionen Franken. Doch der Trend geht in die falsche Richtung. Im Vergleich zum Vorjahr brach der Betriebsgewinn nämlich mehr als ein Viertel ein. Die Swiss hat sich deshalb ein Sparprogramm auferlegt und will 10 Prozent der Kosten reduzieren.

Es ist deshalb nur logisch, dass die Swiss dort ansetzt, wo sie Geld verliert. Doch in Genf steckt die Airline im Dilemma. Einerseits würde ein Rückzug Easy Jet weiter stärken. Andererseits wäre es eine symbolische Niederlage, wenn eine Airline mit dem Namen Swiss die Romandie ganz aufgäbe.

Thomas Bohn, CEO der Organisation Greater Geneva Bern Area (GGBA), welche Standortmarketing für Genf betreibt, ist der Meinung, dass die Swiss für die Stadt immer noch eine wichtige Bedeutung habe: «Die Präsenz einer nationalen Airline ist ein sehr wichtiges Element, insbesondere für Geschäftsreisen.»

Auch die Swiss betont die grosse strategische Bedeutung von Genf. Die Region sei ein wichtiges Drehkreuz, schreibt die Airline. «Politisch, wirtschaftlich und gesellschaftlich.»

Aber: «Gleichzeitig braucht es ein Modell, das wirtschaftlich auf lange Sicht funktioniert.»