

Ein Hoch auf die Alpenblume

EDELWEISS AIR

Zunächst im Besitz eines großen Schweizer Reisekonzerns, gehört die Ferienfluggesellschaft heute zur Lufthansa Group und ist aus dem touristischen Geschäft der Schweiz nicht mehr wegzudenken. Jetzt feiert Edelweiss 30. Geburtstag

Text Thomas Strässle

Gegründet wurde die Ferienfluggesellschaft mit der charakteristischen Alpenblume am Heck am 19. Oktober 1995 vom Reisekonzern Kuoni und Niklaus „Nik“ Grob. „Mit dem Namen wollte man etwas Schweizerisches signalisieren, da zu jener Zeit alles außerhalb von Swissair wenig Vertrauen genoss“, erinnert sich Corinne Römer, verantwortlich für das Marketing und vom ersten Tag an Teil des Edelweiss-Teams. Daher sei auch das Logo mit der weißen Alpenblume auf rotem Hintergrund gewählt worden, die von weitem dem Schweizerkreuz ähnelt.

Grob wurde erster CEO der Edelweiss Air AG, an deren Kapital sich Kuoni und die griechische Venus Airlines beteiligten, und die für den Reiseveranstalter zunächst Ferienziele im Mittelmeer und Städte innerhalb Europas anflieg. Am 10. Februar 1996 fand der erste kommerzielle Flug von Zürich via Larnaka nach Paphos statt. Dabei kam eine MD-83 zum Einsatz, von denen WK – so der IATA-Code von Edelweiss Air – in den Gründerjahren drei Exemplare betrieb.

Im Lauf des Jahres 1999 wurden die Jets durch gleichviele modernere und sparsamere A320 ersetzt. Am 21. November 2000 startete eine A330-200 zum ersten Langstreckenflug von Edelweiss. Der Flug führte von Zürich auf die Malediven. Am Steuer saß Karl Kistler, der rund zwei Jahre später Nik Grob als Firmenchef ablösen sollte.

Lufthansa übernimmt

Eine Zäsur bedeutete das Jahr 2008, als Kuoni sich entschloss, seinen konzerneigenen Carrier zu verkaufen. Dies kam Lufthansa und deren Tochter Swiss gerade recht, wollten die beiden Gesellschaften sich doch im Schweizer Feriengeschäft stärker engagieren. Die Übernahme durch die Deutschen bezeichnet Römer als einen der großen Meilensteine ihrer Firma: „Ab jenem Zeitpunkt war das Charter-Zeitalter in der Schweiz vorbei. Edelweiss wurde zur direkt buchbaren Liniengesellschaft“, so die Marketingchefin.

Im Jahr 2010 beförderte die neue Lufthansa-Tochter etwas mehr als eine Million Passagiere, die Flotte bestand aus drei A320 und einer A330-200, die zuvor bei Swiss und sogar noch bei Swissair geflogen war. Ab 2011 ersetzte die Airline die A330-200 durch zwei größere A330-300, zwischen 2012 und 2014 stießen zwei weitere A320 zur Flotte.

Der Deutsche Bernd Bauer, ab September 2014 CEO, leitete eine massive Erweiterung des Streckennetzes mit entsprechendem Flottenausbau ein. So übernahm Edel-

Die schweizerische Edelweiss Air betreibt aktuell 21 Airbuse – darunter auch zwei A350-900. Weitere Widebodies dieses Typs werden folgen

Foto: Thomas Strässle



Die A340-300 mit der Kennung HB-JME trägt den Namen „Pilatus“ und hat 314 Sitzplätze an Bord: 27 in der Business Class, 76 in der Economy Max und 211 in der Economy Class. Sie wurde einst von der Swiss übernommen

weiss ab Juli 2015 von Swiss vier A340-300, die eine komplett neue Kabine erhielten. Der Flugzeugpark für die Kurzstrecke wuchs auf zehn A320 an. Die Airbus-Vierstrahler ermöglichten einen beträchtlichen Ausbau des Langstreckennetzes: Rio de Janeiro, Calgary, Mauritius, Cancun, Costa Rica, San Diego, Orlando, Denver und Varadero in Kuba lauten einige der neuen Ziele, die Edelweiss Air bis im Juli 2017 ins Programm aufnahm.

Zuvor hatte sie anlässlich des 20. Geburtstages 2015 von sich reden gemacht, als mit einem Zeppelin in Unternehmensfarben von verschiedenen Standorten in der Schweiz aus Rundflüge anbot. „Die Tickets gingen weg wie warme Weggli, das Reservationssystem brach zusammen“, erinnert sich die Marketingchefin. Bis Ende 2018 stießen drei weitere A320 zur Flotte, der Gesamtbestand wuchs auf 15 A320, A330-300 und A340-300 an. Im selben Jahr transportierte Edelweiss 2,35 Millionen Fluggäste, dies bei einem Sitzladefaktor von 82 Prozent.

Wie die meisten anderen Airlines traf die Corona-Krise auch Edelweiss bis ins Mark. Das Unternehmen musste den Betrieb im Frühjahr 2020 aufgrund von Reisebeschränkungen für fast zwei Monate einstellen, ein

Teil der A320-Flotte wurde auf dem Militärflugplatz in Dübendorf temporär geparkt. In Zusammenarbeit mit Swiss und dem Eidgenössischen Außendepartement wurden tausende Schweizer Touristen in die Heimat zurückgeholt.

Die Zahl der im Pandemiejahr transportierten Passagiere sank mit 870 000 auf unter eine Million. Immer noch unter dem Einfluss der Pandemie verleaste Edelweiss Air im März 2021 zwei A330-300 an die im selben Jahr ins Leben gerufene Eurowings Discover, weil sie die Flugzeuge selbst nicht produktiv einsetzen konnte. Im Winterflugplan 2021/22 steuerte die Airline 50 Ziele in 29 Ländern an, darunter neue Ziele wie Maskat, Sal und Luxor.

Second Hand ist erste Wahl

Mit abklingender Pandemie wurden im Frühjahr 2022 auch zuvor eingestellte Strecken nach Nordamerika wiederaufgenommen – so Tampa, Las Vegas, Denver, Vancouver und Calgary. Bereits im Juli desselben Jahres bestiegen so viele Fluggäste wie in keinem anderen Monat zuvor ein Flugzeug mit der Bergblume am Leitwerk, nämlich 304 000. Den jüngsten großen Meilenstein setzte

Edelweiss vor zwei Jahren, als sie bekanntgab, ihre fünf bisherigen A340-300 ab diesem Sommer durch sechs A350-900 ersetzen zu wollen. Damit wird die Größe der Langstreckenflotte wieder das Vor-Corona-Niveau erreichen. Die Übernahme der Langstreckenjets inklusive einer Kabinenmodifikation bedeutet „die mit Abstand größte Investition, die Edelweiss jemals getätigt hat“, so CEO Bernd Bauer. Dabei soll es sich um einen dreistelligen Millionenbetrag handeln.

Wie bei Edelweiss üblich, kommen die Flugzeuge nicht direkt aus der Fabrik, sondern sind gebraucht und stammen in diesem Fall aus Beständen von LATAM und Thai Airways. Am 1. April dieses Jahres hob die erste Maschine dieses Typs auf dem Flug von Zürich nach Teneriffa zum ersten kommerziellen Einsatz ab. Im Juli stieß das zweite Exemplar zur Flotte.

Während eine der beiden Maschinen täglich nach Vancouver fliegt, bedient die andere je zur Hälfte Las Vegas und Ziele in Europa, vor allem Pristina. Flugzeug Nummer drei folgt in Kürze, Nummer vier wird noch im Dezember dieses Jahres erwartet. Die Übernahme der dritten A350 geht einher mit der Rückgabe der ersten A340 an Swiss.

Die A320 mit der Registrierung HB-JLT trägt die Air-Help-Sonderlackierung



FAKTEN /

Gründung	1995
IATA-Code	WK
Passagiere	3,02 Mio.
Ziele	103
davon Kurzstrecke	77
Langstrecke	26
Sitzladefaktor	82 %
Umsatz	900 Mio. Franken
EBIT	81,3 Mio. Franken
Mitarbeitende	1512
davon	357 im Cockpit
	898 in der Kabine
	257 am Boden
Flotte (August 2025)	14 A320
	5 A340-300
	2 A350-900

Die letzten beiden A350 gehen im Oktober respektive November nächsten Jahres direkt zu Lufthansa Technik Malta, wo eine neue Kabine eingebaut wird, noch bevor sie im praktischen Einsatz stehen.

Als erste Maschine wird die HB-IHB im kommenden Oktober eine neue Kabine erhalten, bis September 2027 sollten sämtliche A350 damit ausgerüstet sein. In der neuen Kabine wird der Premium-Bereich ausgeweitet: 32 statt 27 Sitze sind es in der Business Class, 28 in der erstmals angebotenen Premium Eco, die die bisherige Eco Max, die



Die A350 der Edelweiss Air bieten unter anderem 309 Economy-Class-Gästen Platz

lediglich etwas mehr Sitzabstand bietet als die Economy Class, ablösen wird. „Davon verspreche ich mir sehr viel, denn das Interesse an Premium-Sitzen nimmt konstant zu, auch auf Strecken wie Pristina“, sagt Bauer. Was den Ersatz der in die Jahre gekommenen A320 – einige von ihnen haben mehr als 26 Jahre auf dem Buckel – auf der Kurzstrecke angeht, hat die Ablösung beziehungsweise die Erweiterung der Flotte bereits begonnen. Mitte Oktober soll von Swiss eine A320ceo, die rund 14 Jahre alte HB-ILQ, übernommen werden, im April 2026 folgt mit der eben-

falls aus Beständen von Swiss stammenden A320neo mit der Kennung HB-JDB das erste Neo-Exemplar. Somit steigt die Kurzstreckenflotte bis im kommenden Frühjahr auf mindestens 16 Exemplare an. Ziel ist es, die ältesten Ceo-Modelle ab 2027 durch A320neo zu ersetzen. Einige A320ceo könnten aber sicher noch „zehn bis zwölf Jahre“ weiterfliegen, ist der Edelweiss-Chef überzeugt. Ob es sich dabei um fabrikneue oder wieder um gebrauchte Jets handelt, entscheide der Konzern. Aber: „Wir haben in der Vergangenheit gute Erfahrungen mit ‚Half-Life-Flugzeugen‘“ →



Zwei ehemalige A330-300 der Edelweiss Air fliegen heute für Discover Airlines. Beide Airlines werden von Bernd Bauer geleitet

Foto: Thomas Strässle

gen' gemacht. Es könnte wieder in diese Richtung gehen." Die A321neo sei hingegen keine Option, er ziehe eine Einheitsflotte vor.

Wachstumsperspektiven

Was das Streckennetz angeht, hat Bauer eine klare Vorstellung: „Das Mittelmeer wird immer unser Schwerpunkt sein.“ Dennoch sieht er im Kurzstreckensegment Wachstumsmöglichkeiten, beispielsweise in den nordischen Ländern, dies wegen der in der Schweiz abnehmenden Schneesicherheit durchaus auch im Winter. Dazu kommen Gebiete, die wegen kriegerischer Handlungen aufgegeben werden mussten: „Wir wären im Nahen Osten gerne aktiver. Sobald es die politische Situation erlaubt, werden wir Amman und Akaba wieder aufnehmen.“

Ebenso könnten weitere Ziele in Osteuropa, etwa in Bulgarien, dazukommen. Das diesen Sommer neu ins Programm aufgenommene Tiflis sei jedenfalls „sehr gut angelaufen“. Mehr möglich ist für Bauer auch in den Ländern, die an der Seidenstraße liegen, bis hin nach Südostasien, etwa in Malaysia und Indonesien. Die Vergrößerung der Langstreckenflotte von fünf A340 auf sechs A350 erlaube auch, früher bediente Ziele wie Rio de Janeiro, San Diego und Ho-Chi-Minh-



Edelweiss hat zwischen 2000 und 2021 auch A330-200 eingesetzt. Der einst unter der Kennung HB-IQI fliegende Airbus ist inzwischen verwertet worden

Foto: Thomas Strässle

Stadt wiederaufzunehmen. Solche Strecken seien mit den durstigeren A340 wirtschaftlich nicht rentabel zu betreiben gewesen.

Schließlich stellten weitere Ziele in Brasilien sowie Peru interessante Märkte dar. Wie sieht es im Trump-Land USA aus, wo mit Denver, Tampa, Las Vegas und Seattle vier Destinationen angesteuert werden? „Im Moment sind wir dort ganz zufrieden, obwohl die Auslastung etwas zurückgegangen ist“, erklärt der Edelweiss-Chef. Dies habe aber auch damit zu tun, dass sein Unternehmen auf gewissen Strecken, etwa nach Denver und Tampa, die Frequenzen erhöht habe und auf anderen, so nach Las Vegas, auf die größere

A350 statt der bisher zum Einsatz gekommenen A340 zurückgreife.

In finanzieller Hinsicht zeigt sich Bauer optimistisch. Es habe zwar im ersten Quartal des laufenden Jahres aus technischen Gründen mehrere AOGs (Aircraft On Ground) gegeben, was Mehrkosten verursacht habe, aber Edelweiss Air bewege sich, was Umsatz und operatives Ergebnis betreffe, in ähnlichem Rahmen wie 2024. Damals betrug der Erlös rund 900 Millionen Franken, der Gewinn lag bei 81 Millionen. Die Zahl der Passagiere könnte hingegen leicht steigen, von drei Millionen im vergangenen Jahr auf 3,3 bis 3,4 Millionen 2025. ●



Foto: Edelweiss Air

Foto: Dietmar Plath

Anlässlich ihres 20. Geburtstags hat Edelweiss einen Zeppelin passend lackieren lassen und Rundflüge angeboten

Die A340, Kennung HB-JMD, landet auf Mauritius. Der Vierstrahler hat eine maximale Reichweite von 12 400 Kilometern

INTERVIEW / mit Edelweiss-Pionier Karl Kistler

„Es braucht das ‚Little Extra“



Foto: Thomas Strässle

Im Gespräch mit AERO-Mitarbeiter Thomas Strässle blickt der frühere Edelweiss-Chef und Pilot Karl Kistler auf die Gründerjahre der Ferienfluggesellschaft zurück und gibt Einblick in seine immer noch lebendige Passion, das Fliegen.

AERO INTERNATIONAL: Was waren Ihre Prioritäten, als Sie 2002 CEO von Edelweiss Air wurden?

KARL KISTLER: Meine Hauptanliegen waren, die Kunden und Kundinnen ins Zentrum zu stellen. Sie sollten Edelweiss als freundliche, pünktliche und zuverlässige Airline wahrnehmen. Durchschnittlichkeit führt dazu, dass man früher oder später abgewählt wird. Damit das nicht passiert, braucht es das, was ich damals als ‚Little Extra‘ bezeichnet habe.

Können Sie dafür Beispiele geben?

Wein servieren, der aus der Flasche kommt und nicht aus einem Tetra-Pak aus Karton. Oder den Piloten sagte ich: Bevor ihr nach dem Setzen der Parkbremse zuerst über den Anflug oder den Fuelverbrauch diskutiert, steht auf, öffnet die Cockpittüre und wartet mit den Passagieren, die ja manchmal viel Geduld brauchen, bis sie aussteigen können.

Ebenso wollte ich, dass auch Eco-Passagieren an Bord Zeitungen zur Verfügung standen.

Welches waren in Ihrer Amtszeit die größten Herausforderungen?

Zu Beginn gab es Mitbewerber, die uns das Langstreckengeschäft nicht zutrauten und – wie der damalige Crossair-Chef Moritz Suter – meinten, uns brauche es nicht. Sie argumentierten, die Tour Operators würden für ihr Geschäft unabhängige Airlines bevorzugen. Ich muss aber zugeben, dass das Langstreckenbusiness nicht einfach ist. Wenn man, wie wir damals, zunächst ein einziges Langstreckenflugzeug betreibt und es an irgendeinem Flughafen aus technischen Gründen nicht starten kann, gibt es nicht viele Optionen, um 300 Passagiere innert nützlicher Frist in einem anderen Flugzeug unterzubringen. Das änderte sich, als Edelweiss von Lufthansa übernommen wurde und in einen größeren Verbund eingebettet war.

Gab es mehrere solcher Zwischenfälle?

Nein, es kam nicht oft vor. Einmal erlitt unsere A330-200 nach dem Start in Miami einen Triebwerkschaden und musste umkehren. Betroffen waren auch die Vorflügel. Das Flugzeug wurde provisorisch repariert und musste zu Airbus nach Toulouse überführt werden, wo es während mehrerer Wochen

am Boden stand. Dies zwang uns, nach einer Subchartermöglichkeit Ausschau zu halten.

Sie waren selber aktiver A320/A330-Pilot bei Edelweiss. Erinnern Sie sich an einen besonderen Flug?

Ein besonderes Erlebnis war natürlich der erste Langstreckenflug im November 2000 mit der A330-200 auf die Malediven. Mit dabei im Cockpit war mein damaliger Chef, Nik Grob, und die gesamte Kuoni-Geschäftsleitung saß in der Kabine. Im Leben etwas zum ersten Mal zu machen, ist ja grundsätzlich eine schöne Erfahrung.

Sie sind immer noch stark mit der Aviatik verbunden. Bitte erzählen Sie!

Ich interessiere mich sehr für die Kleinaviatik und bin bei der Experimental Aviation of Switzerland Bau- und Erstflugberater. Daneben fliege ich meinen zweisitzigen RV12 aus Ganzmetall. Nach meiner Pensionierung 2017 begann ich, dieses Flugzeug in einer Zeit von zweieinhalb Jahren in Eigenregie zusammenzubauen. Damit fliege ich recht häufig – durchschnittlich etwa einmal pro Woche. Unter anderem war ich zweimal am Nordkap und auf den Lofoten. Bis vor Kurzem bin auch den selbstgebaute Helikopter Ch-7 geflogen, bevor ich ihn im vergangenen Frühjahr verkauft habe.