

Finnair/Flughafen Helsinki



Das neue Aushängeschild der Finnair, der Airbus A350, am Flughafen Helsinki-Vantaa, der passagiermässig laufend zulegt.

Finnair fasst wieder Tritt

Die Finnair musste lange kämpfen, um den Anschluss an die anderen europäischen Mitbewerber nicht zu verpassen. Dank eines Strategiewechsels hat sie den Turnaround geschafft. Die Hoffnungen liegen dabei auf dem Airbus A350. Der Flughafen Helsinki-Vantaa hat den Ruf als ideales Gate nach Asien. Die Passagierzahlen steigen – nicht zuletzt wegen der kurzen Anschlusszeiten auf die Langstreckenflüge.

Die Finnair musste einige Jahre untendurch. Obwohl sie mit dem Flughafen Helsinki-Vantaa ein «As im Ärmel» stecken hat – die Flüge von Europa nach Asien via Helsinki sind die kürzesten – kam sie nicht so richtig voran. Das habe sich geändert, erklärt Ville Iho, Chief Operations Officer (COO) der Finnair, anlässlich eines Besuchs in der finnischen Hauptstadt. «Wir werden in Zukunft grösser und auch profitabler.» Als Beweis erwähnt der smarte Manager, dass Finnair im

letzten Geschäftsjahr einen Gewinn von 24 Mio. Euro erzielt habe, nachdem ein Jahr zuvor noch ein Verlust von 37 Mio. Euro resultierte. Insgesamt habe die Finnair fünf Quartale in Folge schwarze Zahlen geschrieben.

Roland Etter, CEO von Swissport Finnland (siehe Artikel auf Seite 15), glaubt, dass Ville Iho in seiner neuen Funktion als «Senior Vice President Strategy and Resource Management» einen grossen Einfluss auf die Gestaltung der Zukunft der Finnair hat.

Einige Insider sehen in Iho den künftigen CEO der Finnair.

Der Widebody als As im Ärmel

Damit sich dieser Aufwärtstrend nicht als Eintagesfliege entpuppt, hat Finnair als erste europäische Fluggesellschaft den Widebody Airbus A350 in Betrieb genommen. Sukzessive werden die sieben A340-Maschinen durch diesen Flugzeugtyp ersetzt. Insgesamt beabsichtigt Finnair bis 2023 19 Flugzeuge des Typs Airbus



Fotos: Hansjörg Egger



Seit einem Jahr verbindet eine Bahnlinie mit Schienenfahrzeugen von Stadler Rail das Stadtzentrum Helsinkis mit dem Flughafen.

A350-900 XWB anzuschaffen. Mit den größeren und effizienteren Flugzeugen soll die Rentabilität steigen.

Pro Jahr erweitert Finnair ihr Streckennetz um ein bis zwei Destinationen. «Wir legen aber viel Wert auf Qualität», so Iho. Jeweils ein Jahr vor Inbetriebnahme einer neuen Verbindung falle die Entscheidung. Weil Helsinki geostrategisch gegenüber den Mitbewerbern einen Vorteil hat, konzentriert sich Finnair dabei ganz auf Asien.

1000 Kilometer einsparen

Als Argument führt die Finnair die schnellste Verbindung von Europa nach Asien an. Je nach Destination können rund 1000 Kilometer an Wegstrecke eingespart werden.

Dank der Codeshare-Vereinbarungen mit Japan Airlines und Qantas konnten neue Verbindungen nach Busan (Südkorea) und Perth (Australien) in Betrieb genommen werden. Im Dezember 2015 ist Ho Chi Minh City (das frühere Saigon) als 16. asiatische Destination hinzugekommen.

60 Prozent der in Helsinki ankommenden Passagiere fliegen weiter – fast alle nach Asien. Die Umsteigezeit nach Singapur liegt bei 60 Minuten, diejenige nach Bangkok bei



Ville Iho



Ville Haapasaari

50 Minuten. Weil eine zweite Securitykontrolle für Passagiere im Transit nach Asien entfällt, werden die Routen attraktiv – vor allem für Geschäftsleute (siehe «Cockpit»

Nr. 10/2015). Finnair sei in Skandinavien die absolute Nummer 1, was den Verkehr nach Asien betreffe, bekräftigt Iho. Fast vollständig verabschiedet hat sich Finnair dafür aus Nordamerika, wo nur noch New York, Miami, Chicago und Toronto angefliegen werden, zudem teilweise nur saisonal oder nur von Codeshare-Partnern.

Wieder konkurrenzlos

Nach Zürich und Genf ist Finnair ab Helsinki wieder konkurrenzlos – nachdem die Mitbewerber Swiss, SAS und Blue1 die Segel gestrichen haben. Die Finnair ist auf ihrem Heimatmarkt zu dominant und bietet wöchentlich beispielsweise sechsmal mehr Flüge an als die Swiss es tat. Die Swiss hat deshalb ihre Bemühungen, im finnischen Markt Fuss zu fassen, wieder eingestellt. Finnair selber fliegt Zürich und Genf an. «Reine Businessdestinationen», macht Iho deutlich. Viele Schweizer fliegen mit der Finnair im Sommer nach Finnland, um im Land der Tausend Seen ihre Ferien zu verbringen.

Ville Iho wird zwar nicht müde zu behaupten, dass Konkurrenz gut sei und das Geschäft belebe, doch wird er froh sein, dass mit Norwegian in Helsinki «nur» ein echter Herausforderer übrig bleibt. Die

Finnair/Flughafen Helsinki

norwegische Billigfluggesellschaft verfolgt gegenüber Finnair ein ganz anderes Geschäftsmodell. 2011 landete Norwegian erstmals in Helsinki und verdrängte in der Folge die SAS. «Norwegian ist in unserem Heimmarkt unser grösster Gegner», gibt Iho unumwunden zu verstehen.

Helsinki vor Wachstumsschub

Da Finnland nur 5,5 Mio. Einwohner zählt, ist die Anzahl Airlines beschränkt, die Finnland als lukrative Einnahmequelle sieht. Auch die sonst überall präsente Easy Jet hat abgesagt, weiss Swissport-Finnland-CEO Roland Etter, der seit drei Jahren vor Ort ist. Ryanair habe Interesse signalisiert, aber nur für den Sommer. Noch ist nichts spruchreif. Das kommt der Finnair entgegen, die mit ihrem innerfinnischen Streckennetz alle wichtigen Orte Finnlands direkt anfliegt. Die 22 finnischen Flughäfen sind bei Finavia unter einem Dach vereint. 20,1 Mio. Passagiere zählten sie letztes Jahr insgesamt. Mit 16 Mio. Fluggästen ist Helsinki mit Abstand der grösste Flughafen. Oulu Airport im Nordwesten Finnlands beispielsweise kam nur auf 1 Mio. Passagiere. 355 Mio. Euro Umsatz erwirtschaftete Finavia letztes Jahr, knapp 41 Mio. Euro Gewinn lagen in der Kasse. Längst nicht alle Airports seien profitabel, sagt Ville Haapasaari, CEO von Finnavia. Alle 22 Flughäfen seien so gelegen, dass sie von den jeweiligen Stadtzentren innerhalb einer Stunde erreicht werden könnten. Was die Zukunft betrifft, gibt sich der Finne optimistisch. «Der A350 der Finnair wird für grossen Aufschwung sorgen.» Ausserdem sei der Flughafen Helsinki-Vantaa im Vergleich zur europäischen Konkurrenz um 40 Prozent billiger. Mit Qatar Airways hat der erste arabische Carrier die Aufnahme von wöchentlich fünf Flügen ab Oktober zwischen Doha und Helsinki angekündigt.

95 000 Schweizer Gäste

Letztes Jahr reisten 95 000 Schweizer nach Finnland. Das ergibt einen Marktanteil von 1,2 Prozent. Damit besuchten mehr Schweizer als Dänen Finnland. Die grösste ausländische Gruppe waren die Deutschen. Deren 404 000 reisten in den Norden, was am Gesamtvolumen der ausländischen Gäste eine Quote von 4,9 Prozent ergibt. Damit lagen die Deutschen noch vor den Schweden mit 402 000 Besuchern. Massiv zurückgegangen auf 277 000 ist die Anzahl der Russen; dies nicht zuletzt wegen des Rubelzerfalls. Haapasaari rechnet, dass dieses Jahr 17 Mio. Fluggäste über den Flughafen Helsinki ein-

In Helsinki glücklich



Roland Etter, CEO von Swissport Finnland, auf dem Flughafen Helsinki-Vantaa.

Im November 2013 hat der frühere Leiter der Passagierdienste von Swissport Zürich, Roland Etter, den Job als CEO von Swissport Finnland übernommen – und das bis heute keine Sekunde bereut. Der «alte Swissairler» ist Chef von 900 Mitarbeitenden, fast alle frühere Finnair-Angestellte. Obwohl er die finnische Sprache auch nach über hundert Lektionen nicht beherrscht, ist der heute 60-jährige Manager mit seiner Tätigkeit in Helsinki glücklich. Der ehemalige Swissair-Stationmanager von Boston geniesst seinen zweiten längeren Auslandsaufenthalt, den er zusammen mit seiner Frau angetreten hat. Das Leben in Finnland sei angenehm, die Mentalität etwas anders als in der Schweiz. Swissport Finnland hat mit der Passagierabfertigung von Finnair nichts zu tun, weil die

Airline dafür selbst verantwortlich ist. Trotzdem hat Etter ein genaues Bild der Finnair. Sie sei mit dem neuen Konzept auf gutem Weg. Der Vertrag zwischen Swissport Finnland und der Finnair, der ausser dem Passagierdienst alle Sparten, wie beispielsweise die Flugzeugbeladung beinhaltet, wurde kürzlich erneuert und läuft bis 2020. Dass sich Swiss aus Helsinki zurückgezogen hat, überrascht den Schweizer Manager nicht sehr. Mit einem von Tag zu Tag unterschiedlichen Flugplan sei in einem von Finnair dominierten und überdies limitierten Markt kaum etwas zu holen. Den Einstieg einer chinesischen Gruppe bei der Swissport Group erachtet Etter als vielversprechend: Dadurch würden die Chancen für Swissport in China viel grösser. ph

reisen werden. Irgendwann wird der Flughafen Helsinki-Vantaa aus allen Nähten platzen. Deshalb laufen jetzt schon Ausbauarbeiten. 900 Mio. Euro lässt sich Finavia den Flughafenausbau in den nächsten drei Jahren kosten. Dabei werden an den Terminals acht Widebody-Positionen geschaffen (für die A350-Flotte der Finnair). Da im Westen ein Westwing-Terminal gebaut wird, mussten einige Hangars den Ausbauplänen weichen. cp

Patrick Huber

Stadler Rail

Der Schweizer Schienenfahrzeughersteller Stadler Rail hat in Finnland einen grossen Auftrag an Land gezogen: Das Traditionsunternehmen aus dem thurgauischen Bussnang liefert das Rollmaterial, mit dem unter anderem seit Juli 2015 der Flughafen Vantaa mit dem Stadtzentrum Helsinki verbunden wird. Die Fahrt mit dem sogenannten «Flirt» (Flinker Leichter Innovativer Regional-Triebzug) auf den beiden Verbindungen in die Stadt dauert 28 respektive 32 Minuten.

30 April Start For FGC's Class 331 DMUs

The stage is set for the transformation of passenger services on the Lleida to La Pobla de Segur line (see R 1/16, pp. 38 - 42). The second Class 331 GTW 2/6, 331.02, left Bussnang on 8 February 2016 and was railed on 12 February at the ARMF works in Pla de Vilanoveta. The first train, 331.01 made its initial brake tests within the yard at the ARMF works on 20 January, followed by its first real test run between Balaguer and Pobla on 17 February.

No authorisation to enter service for the new trains is required for the Pobla line, according to the pertinent Spanish national legislation, RD 1434/2010, issued by the Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF - National Rail Safety Agency), given that the infrastructure now belongs to FGC. However the trains have to use a short stretch of track of the State-Owned General Interest Network (Red Estatal de Interés General) between Lleida Pirineus station and the junction at the start of the branch, crossing the Segre river, whose administration has been entrusted to Adif. Here the AESF requires authorisation to enter service.

Belgorail, a Brussels-based concern founded in June 2004 for testing, certification and inspection services, whose Spanish subsidiary has been active since 2012, was contracted by FGC to assess the Class 331 DMUs' conformity and to deliver their compulsory certificate of conformity. This certification by a certification body appears to be a preliminary step and is a necessary step in granting by the AESF of authorisation to enable the new GTW 2/6 trains to enter service.

A further test run was made to Pobla on 9 March 2016, this photo showing 331.01 crossing an inlet

Photo: Aleix Cortés López



of Sant Antoni reservoir just south of Salàs de Pallars. At a media event at Balaguer and Pobla stations that day the Catalan Minister of Infrastructure, Ricard Font, announced that both new DMUs would enter service on 30 April 2016. A revised timetable, and fares integrated with those on local bus services (with a reduction, in the case of fares on the northern part of the line, in the district of Pallars Jussà, of up to 37%), would be introduced simultaneously. Between Lleida and Balaguer there will be ten train pairs instead of four (nine on Saturdays and Sundays), while between Balaguer and Pobla there will be four train pairs (two on Saturdays and three on Sundays).

In early April the Catalan Government's Departament de Territori i Sostenibilitat (Land Use and Sustainability Department) authorised a project to integrate the 680 m of line passing

through the urban area of Balaguer (shown in the lower image). This is estimated to cost some 5 million EUR, and will involve providing paving between and alongside the tracks, thus

enabling greater freedom of movement of pedestrians. Ballast will be retained on adjacent sidings.

Mike Bent

Image: FGC



Third Batch Of Finnish FLIRTs

Under a contract announced on 24 September 2014 Stadler is now delivering a batch of 34 Class Sm5 EMUs to Junakalusto (see R 5/14, p. 41). Deliveries started in early spring 2016 and are scheduled for completion in spring 2017. The new trains, numbered 42 to 75, are technically similar to the earlier FLIRTs acquired by Junakalusto. However their passenger accommodation has been slightly changed, a modified passenger information system installed, and they wear a new purple and

white livery. **This photo was taken on 9 April 2016 at Helsingin päärautatieasema terminus (Helsinki Central), showing the first two of the batch, 42 and 43, running in multiple.**

And the Class Sm5 story should continue, as on 17 November 2015 Helsingin seudun liikenne (HSL - Helsinki Regional Transport Authority) resolved to authorise Junakalusto to buy a further six FLIRTs to cover more suburban services requested by the Authority.

Jürg D. Lüthard



More Appenzellerbahn EMUs

On 7 April 2016 Appenzellerbahn announced that it had placed a 36 million CHF order with Stadler for four 80 km/h EMUs, with an option for a fifth. These three-car, 1.5 kV DC trains will be 58,800 mm long, 2,650 mm wide, and will be fitted with 161 standard and 15 first class seats. They will also have space for up to 123 standees, a multi-purpose area, and a wheelchair-accessible WC cubicle. They will be fully air conditioned. Deliveries are scheduled for mid-2018,

to replace the existing trains used on the line from Gossau to Appenzell and Wasserauen.

Essentially the trains will be similar to those ordered for the Nyon - St. Cergue - Morez line (four trains, of which the first was presented on 5 November 2015) and the Réseau Express Régional Sud de Transports Publics Fribourgeois (six trains, see R 2/13, p. 8, the first presented in October 2015).

Appenzellerbahn

von Hans-Ruedi Rüeggsegger

Die Wolken hängen tief. Der weisse, leicht erhöht liegende Dom hebt sich kaum vom diesigen Himmel ab, eine steife Brise weht vom Meer her. Feiner Regen nässt Haar und Kleider. Vergeblich wartet die junge Frau an ihrem Marktstand darauf, dass ihr jemand Erdbeeren abkauft. In einem Zelt sitzen ein paar Männer, den Kragen hochgezogen, trinken Kaffee oder Stärkeres. Kein Wetter, um lange durch Helsinkis Strassen zu flanieren. Also flüchtet sich der Besucher in ein Museum. Und davon findet er in Helsinki eine ganze Menge. Das Design-Museum zeigt zurzeit in einer Sonderausstellung Kreationen des finnischen Innenarchitekten Eero Aarnio. Der heute 83-Jährige erlangte mit dem Ball Chair in den 60er-Jahren internationale Bekanntheit.

Kunstliebhaber flüchten sich bei nass-kühlem Wetter ins Museum für zeitgenössische Kunst Kiasma – zurzeit sind Installationen des brasilianischen Künstlers Ernest Neto sowie des Koreaners Choi Jeong Hwa zu sehen – oder in die finnische Nationalgalerie. Museums-Muffel finden in der Einkaufsmeile im historischen Stadtkern Schutz vor dem garstigen Wetter. In diversen Geschäften treffen sie auf Schritt und Tritt auf nordisches Design. Für Schnäppchenjäger ist die finnische Hauptstadt aber kaum ein Paradies. Und Bierliebhaber kommen in der urigen Atmosphäre der «Bryggeri» zu einem kühlen Bier – aber zu nordischen Preisen.

Immer beliebter

Anderer Tag, anderes Wetter: Ein wolkenloser Himmel spannt sich über Finnlands Hauptstadt. Das freundliche Wetter lockt die Hauptstädter ins Freie. Auf den Parkbänken auf der Esplanade – Helsinkis Flaniermeile – sitzen Jung und Alt, lutschen ein Eis, verzehren ein Brötchen oder stossen mit dem mitgebrachten Schaumwein an. Ein «Kippis» zum Geburtstag, zur bestandenen Prüfung oder einfach, weil schönes Wetter ist. Die junge Marktfahrerin tauscht Erdbeeren gegen Geldscheine, die Kaffeetrinker sitzen nicht im Zelt, sondern lassen sich von den Sonnenstrahlen wärmen. Und in noblen Gartenrestaurants lassen sich Gäste Fisch- oder Rentier-Gerichte servieren. «Es gefällt mir, dass es heute viele Restaurants und Cafés gibt», sagt die junge Kommunikationsfachfrau Petra Laivonen. «Vor fünf Jahren war das Angebot viel kleiner.»

Helsinki mausert sich. Die finnische Hauptstadt stand immer ein wenig im Schatten der anderen nordischen Hauptstädte Kopenhagen und Stockholm. Aber sie holt auf und ist bei Städtebummlern immer beliebter. Da spielt sicher eine Wechselwirkung mit: Ein breites, attraktives Angebot lockt Touristen an, und Besucher begünstigen ein vielseitiges Angebot.

Sauna – finnisches Lebensgefühl

Helsinki eignet sich bestens für ein verlängertes Wochenende. In nur knapp 30 Minuten erreichen Reisende mit der vor einem Jahr eröffneten Flughafenbahn das Zentrum von Helsinki. Für Schweizer Reisende eine Art Déjà-vu – wenn auch etwas breiter. Die von Stadler Rail in Bussnang an die finnischen Breitspur adaptierten Flirt-Kompositionen verkehren – in schmalerer Ausführung – auch auf dem Schweizer Schienennetz. Trotz der grossen Ausdehnung – Helsinki erstreckt sich über eine Fläche nicht viel kleiner als diejenige des Kantons Schwyz – ist die



Helsinki tritt aus dem Schatten

Die finnische Metropole muss sich nicht länger hinter den nordischen Nachbarn verstecken. Ob das Museum für zeitgenössische Kunst (Bild), der Dom oder die Finlandia-Halle: Helsinki lockt mit Design und eigenwilliger Architektur, aber auch mit viel Grün und Meer.



Am Markt ist bei schönem Wetter viel Betrieb (links). Auf der Esplanade geniessen Alt und Jung die Sonnenstrahlen.



Am Strand lässt sich gut ausruhen (links). Mitten im Wohnquartier kühlen sich Saunabesucher mit einem Bier ab.



Moderne Flirt-Triebwagen von Stadler Rail bringen Reisende zum Flughafen (links). Im Jugendstil-Café lässt sich gemütlich einen Kaffee trinken (Mitte). Dem Designer Eero Aarnio ist im Design-Museum eine Ausstellung gewidmet.

Bilder Hans-Ruedi Rüeggsegger

Metropole leicht zu erkunden. Sei es zu Fuss im Zentrum oder mit dem Fahrrad zum Monument, das den finnischen Komponisten Jean Sibelius ehrt. Helsinki ist flach, und das Radwegnetz gut ausgebaut. Und nicht zuletzt lassen sich mit der Strassenbahn weiter entfernte Ziele erreichen. Praktisch ist ein Mehrtages-Pass für den

ÖV. Wer genug von Häuserzeilen und Shopping hat, erholt sich im Park Kai-vopuisto, setzt sich an den Strand und schaut, wie die Fähren von Stockholm oder von Tallinn langsam an den Schären vorbeiziehen. Und immer wieder trifft man auf Kunst, auf Skulpturen in Bronze oder in Holz – von finnischen oder ausländischen Künstlern.

Finnland und Sauna sind so etwas wie Synonyme. Und so ist in Helsinki eine stattliche Zahl öffentlicher Saunas anzutreffen. Wer es exklusiv will, lässt sich per Motorboot auf die 200 Meter vom Festland entfernte Insel Uunisaari fahren. Gemütlich, das Saunahäuschen und zum Abkühlen geht es an den Strand. Ob die Finnen ins

kalte Wasser tauchen würden? Die Mitteleuropäer lassen es jedenfalls bleiben. Wer schwitzt, sollte viel trinken, am besten Wasser. Aber die Finnen trinken am liebsten Bier. So erstaunt es nicht, wenn im Hipster-Viertel Kallio vor einem Mietshaus nackte Männer stehen – ein Tuch um die Lenden, ein Bier in der Hand – und sich abkühlen.