



Swissair / Swiss: Die Rolle des Bundes

Ausgangslage

Im Herbst 2001 gerieten die Unternehmen der SAirGroup Holding, zu denen auch die Fluggesellschaft Swissair gehörte, in eine ausweglose finanzielle Lage. Dies war nicht zuletzt die Folge einer fehlgeschlagenen Expansionsstrategie. Verschärft wurde die Situation durch eine weltweite Krise des zivilen Luftverkehrs nach den tragischen Ereignissen vom 11. September 2001. Es zeigte sich, dass eine Sanierung der Swissair nicht realisierbar war. In der Folge wurde ein Konzept für eine redimensionierte schweizerische Fluggesellschaft auf der Basis der Crossair erarbeitet. Demnach übernahm die Crossair einen Teil der bisher von der Swissair betriebenen Flotte und baute neue Fluglinien auf. Der Bund beteiligte sich mit 600 Millionen Franken an der Kapitalerhöhung der neuen Gesellschaft. Zudem gewährte er der Swissair ein Darlehen von einer Milliarde Franken zur Finanzierung eines reduzierten Flugbetriebes im Winterflugplan 2001/2002, nachdem er bereits den Flugbetrieb im Oktober mit einem Darlehen von 450 Millionen Franken finanziert hatte. Damit wurde die Zeit überbrückt, bis die neue Gesellschaft ein Langstreckennetz aufgebaut hatte. Anfang April 2002 nahm die neue Gesellschaft unter dem Namen Swiss den Betrieb auf.

Der Bund engagierte sich bei der Swiss, weil für die politische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung unseres Landes direkte Anschlussverbindungen an die wichtigsten Handels- und Industriezentren der Welt von grosser Bedeutung sind. Die ersatzlose Aufgabe des Flugbetriebs der Swissair und des damit mit hoher Wahrscheinlichkeit verbundenen Zusammenbruchs weiterer Gesellschaften der Swissair-Gruppe hätte sich zudem massiv auf die Beschäftigung ausgewirkt. Eine Massenentlassung wäre insofern zu einem sehr ungünstigen Zeitpunkt gekommen, als sich der Arbeitsmarkt gerade an einem kritischen Wendepunkt befand. In die Überlegungen zu Swissair hat der Bundesrat auch die erhebliche Bedeutung des Zürcher Hubs für die Volkswirtschaft mit einbezogen.

Eine Voraussetzung für das Engagement des Bundes war, dass sich an einer Lösung alle Kreise beteiligen, die an der Existenz einer nationalen Fluggesellschaft mit interkontinentaler Anbindung interessiert sind.

Von Beginn an war klar, dass das Engagement des Bundes zeitlich befristet ist. In einem liberalisierten Markt - wie es die Luftfahrt ganz ausgeprägt ist - soll der Staat für die Schaffung möglichst optimaler Rahmenbedingungen sorgen. Nicht zu seiner langfristigen Aufgabe gehört das Tragen von unternehmerischen Risiken. Dafür ist der Markt zuständig.

Daraus abgeleitet hat der Bundesrat seit Herbst 2001 die gleiche Strategie verfolgt. Der Bund erwartete von der Swiss, dass sie die für den wirtschaftlichen Erfolg notwendigen unternehmerischen Massnahmen trifft. Einerseits zählt dazu die Optimierung des operativen Geschäfts, andererseits die verstärkte Zusammenarbeit mit anderen Fluggesellschaften. Entsprechend grossen Wert legte der Bundesrat von Beginn an auf die Einbindung der Swiss in eine aussichtreiche Form der internationalen Kooperation.



Verkauf der Swiss-Beteiligung an die Lufthansa

Durch ein Angebot der Lufthansa zur Übernahme der Swiss bot sich im Frühjahr 2005 die Möglichkeit zu einer solchen Kooperation. Der Bundesrat hat sich entschieden, dieses Angebot an die Aktionäre der Swiss anzunehmen. Der Bund gibt damit seinen Aktienanteil von 20% gegen einen so genannten Besserungsschein an die Lufthansa ab.

Der Bundesrat hat verschiedene strategische Alternativen der Swiss auf ihre Vereinbarkeit mit seinen langfristigen Zielsetzungen geprüft. Aus Sicht des Bundesrats schafft der Zusammenschluss der Swiss mit der Lufthansa die günstigsten Voraussetzungen für die langfristige Anbindung der Schweiz insbesondere an den interkontinentalen Luftverkehr und für die Sicherung der Luftfahrtinfrastruktur mit den damit verbundenen Arbeitsplätzen. Mit der Überführung der Swiss in eine dauerhafte und aussichtsreiche Partnerschaft beendet der Bundesrat das zeitlich befristete Engagement für die Swiss in Übereinstimmung mit den bei der Gründung formulierten Zielsetzungen.

Andere strategische Alternativen - insbesondere der Alleingang der Swiss - sind aus Sicht des Bundesrats mit erheblichen Risiken für die langfristige Luftverkehrsanknüpfung der Schweiz und für die damit verbundenen Arbeitsplätze verbunden. Die Swiss wird in absehbarer Zukunft weiteres Eigenkapital in Höhe von bis zu 600 Millionen Franken brauchen, um notwendige Ersatzinvestitionen tätigen zu können. Investitionen in Wachstum erhöhen den Mittelbedarf zusätzlich. Da der Bundesrat weitere finanzielle Mittel an die Swiss bereits in seinem luftfahrtpolitischen Bericht ausgeschlossen hat, dürften diese für die Zukunft der Swiss notwendigen Mittel nur schwer beschafft werden können. Damit wäre aus Sicht des Bundesrats eine weitere Redimensionierung der Swiss mit entsprechender Auswirkung auf die Arbeitsplätze und das Streckennetz nicht auszuschliessen.

Die Vereinbarung mit der Lufthansa hingegen erlaubt es der Swiss, weiterhin als eigenständige schweizerische Luftverkehrsgesellschaft zu bestehen. Gleichzeitig wird die Lufthansa als industrieller Partner der Swiss das gesamte unternehmerische Risiko tragen und in den attraktiven Schweizer Markt investieren. Zeichen dafür ist die Absicht der Lufthansa, die Swiss mit zwei zusätzlichen Langstreckenflugzeugen auszustatten. Auch das Bekenntnis der Lufthansa zum Hub in Zürich und die verbesserten Möglichkeiten für die Flughäfen Genf und Basel im Lufthansa-Verbund ist als günstig für den Standort Schweiz zu werten.

Vor diesem Hintergrund hat sich der Bundesrat bereit erklärt, seinen Aktienanteil gegen einen so genannten Besserungsschein abzugeben. Je nach Entwicklung der Lufthansa-Aktie wird der Bund damit in drei Jahren maximal den Wert des Barangebots ausbezahlt erhalten; im ungünstigsten Fall erfolgt keine Auszahlung.

Die Schweiz muss zudem mit verschiedenen Staaten bilaterale Luftverkehrsabkommen über Landrechte neu aushandeln, damit künftig nicht nur schweizerisch beherrschte Fluggesellschaften davon Gebrauch machen können.

Da die Integration schrittweise erfolgen wird, wird eine unabhängige Schweizer Stiftung den Übergang begleiten. Diese Stiftung wird die getroffenen Vereinbarungen zwischen der Lufthansa und der Swiss begleiten und sichern. Zur Wahrung der verkehrspolitischen Interessen der Schweiz beansprucht der Bund eine eigene Vertretung im Stiftungsrat. Dazu



hat der Bundesrat das UVEK in Zusammenarbeit mit dem EFD und dem EVD beauftragt, dem Bundesrat entsprechende Vorschläge zu unterbreiten.

Stand Mai 2005

ARCHIV