

1,5 Milliarden Franken für die Swiss

Erfolgreiche Rettungsgespräche am Wochenende: Der Bundesrat hat die Bedingungen für die Unterstützung der Luftfahrtbranche wie angekündigt noch in diesem Monat ausgehandelt. Die flugnahen Betriebe müssen sich allerdings in Geduld üben.

Arthur Rutishauser und
Konrad Staehelin

BERN Das Rettungspaket für die Schweizer Luftfahrt steht. Das ganze Wochenende fanden unter der Leitung von Serge Gaillard, dem Chef der Eidgenössischen Finanzverwaltung, Geheimverhandlungen statt. Beteiligt waren neben dem Bund und den Flughafenkantonen auch Vertreter der sogenannten flugnahen Betriebe, das heisst von Swissport, SR Technics und weiteren für den Betrieb der Swiss lebenswichtigen Betrieben.

Geeinigt hat man sich auf folgende Eckpunkte: Die Swiss soll mit einem Betrag von rund 1,5 Milliarden Franken unterstützt werden. Dabei geht es um Kredite, deren Rückzahlung von den künftigen Gewinnen abhängt. Es soll ein ähnliches System wie bei den Corona-Krediten für KMU zum Einsatz kommen. Das heisst, dass die Kredite von den Banken kommen sollen. Der Bund springt nur dann ein, wenn dies nicht genügt. Somit wird die Hilfe des Bundes primär über Bürgschaften und Garantien geleistet, nicht über direkte Kredite.

Für die flugnahen Betriebe sind Kredite und Garantien in der Höhe von rund 0,5 Milliarden Franken vorgesehen. Hier hat man einen Weg gefunden, wie sichergestellt werden kann, dass die Mittel auch wirklich in der Schweiz eingesetzt werden. Während der Bundesrat sich bei der Rettung der Swiss auf die bestehende Luftfahrtverordnung stützen kann, braucht es für die flugnahen Betriebe eine Gesetzesänderung und damit die Zustimmung des Parlaments. Das heisst, dass es bis Juni dauern dürfte, bis hier Geld fliesst.

Grösse der Flotte noch offen

Die Flugsicherungsgesellschaft Skyguide und der Bodendienstleister Swissport schreiben, dass sie vorerst noch genügend Liquidität haben. Der Caterer Gategroup war dagegen schon vor der Corona-Krise stark verschuldet.



Noch sind die Verhandlungen für den Neustart der Swiss nicht ganz abgeschlossen. Insbesondere wird noch darüber verhandelt, ob und welche Garantien es für die zukünftige Flottengrösse der Swiss geben wird.

Bild Keystone

Das Unternehmen, das asiatischen Investmentfirmen gehört, möchte sich auf Anfrage nicht äussern.

Noch sind die Verhandlungen nicht ganz abgeschlossen. Insbesondere wird noch darüber verhandelt, ob und welche Garantien es für die zukünftige Flottengrösse der Swiss geben wird. Auch hier geht es darum, dass das vom Bund garantierte Geld nicht einfach in der Lufthansa-Gruppe versickert. Stattdessen sollen die Anbindung Klotens und Genfs an die Welt sowie die Arbeitsplätze in der Schweiz garantiert werden.

Nach und nach soll die Swiss in den Jahren 2021, 2022, 2023 wieder auf die heutige Grösse hochgefahren werden. Auf die Forderungen der Grünen, die Swiss-Rettung mit griffigen Klimaschutzzielen zu verbinden, wird nicht eingegangen. Ob allenfalls ein wages Ziel zur

Reduktion des CO₂-Ausstosses aufgenommen wird, ist noch unklar.

Länger mit alten Maschinen

Im Moment geht es eher in die andere Richtung. Wie die Swiss mitteilt, will sie die Auslieferung von neuen Flugzeugen verschieben. Dabei geht es um Modelle der A320-Neo-Familie, die veraltete Versionen der A320-Familie ersetzen sollen. Die Verschiebung würde für die Anwohner des Flughafens bedeuten, dass die Lärmbelastung in absehbarer Zeit nicht zurückgeht. Zudem stossen Neos laut Airbus 15 Prozent weniger CO₂ aus als ihre Vorgänger.

Die Verantwortlichen der Swiss wissen selbst noch nicht, wie der Flugbetrieb wieder hochgefahren werden soll. Glücklicherweise ist der Umstand, dass die Swiss kaum verschuldet ist und sie ihre Flieger nicht

geleast, sondern gekauft hat. Dies war bei der Swissair vor 20 Jahren anders. Diese war wegen der übertriebenen Expansionspolitik bis unter das Dach verschuldet. Darum hat sie nach dem 11. September 2001 rasch Konkurs gemacht.

Parallelen zu Swissair-Rettung

Ansonsten erinnert vieles bei den geplanten Staatshilfen an die Rettung der Swissair nach dem Grounding und die nachfolgende Gründung der Swiss, die den Bund ebenfalls rund 1,5 Milliarden Franken kostete. Nach dem Grounding im Oktober 2001 erhielt die Swissair einen Bundeskredit von 450 Millionen Franken, mit dem der Flugbetrieb nach und nach zu rund zwei Dritteln wieder aufgenommen wurde, bis dann im Frühling 2002 die Swiss mit einer A-fonds-perdu-Finanzierung über eine Milliarde Franken

gegründet wurde. Mit der Bundeshilfe wurde verhindert, dass nach dem Zusammenbruch der Swissair die flugnahen Betriebe ebenfalls zusammenbrachen. Damals stiegen bei diesen Gesellschaften private Risikokapitalgeber ein. Dieses Mal braucht es offenbar Bundeshilfe und Kredite.

Swiss fehlt der Heimmarkt

Anders als vor 20 Jahren dürfte der Verkehrsrückgang bei der Fliegerei wegen der Corona-Krise nun aber viel länger anhalten. Und hier hat die Swiss wegen des kleinen Heimmarktes einen strategischen Nachteil. Denn wegen der Corona-Krise ist es viel schwieriger geworden, in andere Länder einzureisen. Während in den grösseren Nachbarländern und insbesondere in den USA Inlandflüge als erste wieder starten, spielen diese in der Schweiz keine Rolle. Für das

Hochfahren des Betriebs der Swiss sind nicht nur die Lockerungen des Lockdown und die wirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz wichtig. Sondern mindestens genauso, wann welche Länder ihre Grenzen wieder öffnen, damit Passagiere die Maschinen füllen. Gesellschaften wie Air France oder die Lufthansa dürften hier dank eines grösseren Heimmarktes ein wenig schneller aus den Startlöchern kommen als die Swiss.

Air France, beziehungsweise ihr französisch-niederländischer Mutterkonzern Air France-KLM, hat der Swiss auch schon die Garantie voraus, vom Steuerzahler gerettet zu werden. Das am Freitag bestätigte Paket ist 7 Milliarden Euro schwer und besteht aus Bankkrediten und Darlehen, die der französische Staat als Aktionär direkt gewährt. Das Geld wird ab Anfang Mai fließen. Auch der niederländische Staat dürfte in den nächsten Tagen seine Airline als Mitaktionär unterstützen, allerdings mit bedeutend weniger Geld, als das Frankreich tut. Am Montag wurde ausserdem bekannt, dass die deutsche Ferienfluggesellschaft Condor ebenfalls vom Staat mit einem Kredit von 550 Millionen Euro gerettet wird.

Weltweit greifen Staaten ihren heimischen Fluglinien unter die Arme. Dabei sind jene Fälle, wo der Staat sowieso schon investiert, beziehungsweise nur einer Airline unter die Arme greift, einfacher zu entwirren als die Frage der Staatshilfen für den Lufthansa-Konzern. Dieser kontrolliert von Deutschland aus Töchter in Belgien, Österreich und der Schweiz – es ist eine komplizierte politische Gemengelage, die viel internationale Koordination bedingt.

Unter anderem darum ist in Deutschland noch immer unklar, wie der Staat die Lufthansa retten soll. Während SPD und Grüne eine aktive Staatsbeteiligung fordern, stösst dies bei der Union auf Ablehnung. Immerhin hier ist die Schweiz schneller.

Bundesanwalt droht einmalige Demütigung

Wegen Fehlern steigt der Druck. Parlamentarier prüfen mit der Bundesverwaltung, wie sie Bundesanwalt Michael Lauber des Amtes entheben können. Eine solche Absetzung wäre eine absolute Premiere in der Schweiz.

Thomas Knellwolf

BERN Nach der Enthüllung täglicher Geheimgespräche von Staatsanwälten mit der Fifa und der Verjährung des Sommermärchen-Falls, beides gestern, fordern Parlamentarier von links bis rechts den Bundesanwalt zum unverzüglichen Rücktritt auf. Leichter fällt diese Forderung, weil jetzt erwiesen ist, dass sich der Weltfussball-Chef Infantino in einer Zusammenkunft mit Lauber reinwaschen wollte. In der Gerichtskommission, welche eine Amtsenthebung vorbereiten kann, scheinen sich nunmehr Vertreter fast aller grösseren Parteien einig.

Mehrere sehen es wie Nicola Paganini von der CVP, der sagt: «Die Sache ist schon jetzt sehr

blamabel. Am besten wäre, Lauber würde von sich aus zurücktreten.» Sollte der seit Monaten unter starkem Druck stehende Bundesanwalt nicht ab danken, will der St. Galler Nationalrat Paganini zum äussersten Mittel greifen: «Ist eine Amtsenthebung möglich und aussichtsreich, müssen wir in diese Richtung schreiten.»

Ganz ähnlich sieht es Matthias Aebischer von der SP. Der Berner Nationalrat wird noch deutlicher: «Wenn der Bundesanwalt nicht von sich aus zurücktritt, müssen wir ein Amtsenthebungsverfahren einleiten.» Sibel Arslan von den Grünen kann es sich gut vorstellen, in der Gerichtskommission den Absetzungsantrag zu stellen. «Es ist eine valable Option für mich, die Enthe-

bung zu beantragen», wird die Basler Nationalrätin im «Blick» zitiert.

Auch aus der Volkspartei tönt es ähnlich: «Ich erwarte, dass Lauber die Konsequenzen zieht und zurücktritt», so der Schwyzer SVP-Nationalrat Pirmin Schwander, der in der Gerichtskommission ein einflussreiches Mitglied ist. «Ansonsten müssen wir jetzt prüfen, was die Kriterien für eine Amtsenthebung sind. Wir können nicht zwei Jahre warten, bis die Disziplinaruntersuchung durch alle Instanzen gegangen ist. Der Schaden für den Ruf der Institutionen wäre zu gross.»

Nur einer will abwarten

Die Aufsichtsbehörde über die Bundesanwaltschaft hatte

Lauber wegen der Geheimtreffen mit Fifa-Chef Gianni Infantino und wegen Obstruktion im Disziplinarverfahren den Lohn gekürzt. Dagegen wehrt sich Lauber aktuell vor dem Bundesverwaltungsgericht. Der Ausserrhoder FDP-Ständerat Andrea Caroni, der die Gerichtskommission präsidiert, will als Einziger der Angefragten abwarten, wie dieses Verfahren ausgeht, ehe er über Laubers berufliches Schicksal entscheidet.

Derweil hat die Gerichtskommission erste Schritte eingeleitet, die auf eine Entfernung des Bundesanwalts von seinem Posten hinauslaufen können. Sie hat dem Bundesamt für Justiz Fragen zum Prozedere der Amtsenthebung unterbreitet, die sie nun erst-

mals stellen. Eine Absetzung durch das Parlament wäre eine Premiere. Und sie wäre eine noch grössere Demütigung als die Nichtwiederwahl von Laubers Vorgänger und als der erzwungene Rücktritt von Laubers Vorvorgänger. Der Entzug des Postens kann erfolgen, wenn der Bundesanwalt Amtspflichten vorsätzlich oder grob fahrlässig schwer verletzt hat. Oder wenn er die Fähigkeit, das Amt auszuüben, auf Dauer verloren hat.

Klare Ansage verlangt

Die Gerichtskommission verlangt nun auch deshalb von der Aufsichtsbehörde eine klare Ansage. Die Aufseher blieben in ihrer Disziplinaruntersuchung etwas widersprüchlich. Sie habe zwar Lauber scharf ge-

massregelt, aber auf einen Antrag zur Amtsenthebung durch das Parlament verzichtet.

Der Bundesanwalt selber erweckt nicht den Anschein, als würde er über einen Rücktritt nachdenken. Auf Anfrage dazu schreibt die Bundesanwaltschaft lakonisch: «Michael Lauber ist amtierender Bundesanwalt. Wie bis anhin wird sich die Bundesanwaltschaft gegenüber den zuständigen Gremien äussern.»

Lauber schweigt

Aus der Öffentlichkeit hat sich Lauber seit längerem zurückgezogen. Zu Fragen zu den Geheimgesprächen seiner Staatsanwälte mit Fifa-Vertretern sowie auch zu Infantinos beabsichtigter Reinwaschung schweigt er sich aus.