

Von der Swissair zur Swiss – Meilensteine

- 02.04.01 Die SAirGroup gibt für das Jahr 2000 einen **Konzernverlust** von 2,9 Milliarden Franken bekannt. Der Verlust stammt im Wesentlichen von den hohen Verlusten aus den ausländischen Beteiligungen. Das Eigenkapital reduziert sich innert Jahresfrist von 4,2 Milliarden Franken Ende 1999 auf 1,2 Milliarden Franken Ende 2000 (5,7% der Bilanzsumme). Das Scheitern der so genannten Hunter-Strategie führt zum fast vollständigen Rücktritt des Verwaltungsrats der SAirGroup.
- 25.04.01 Generalversammlung der SAirGroup: Der Bund und der Kanton Zürich verlangen eine **Sonderprüfung** und verweigern dem Verwaltungsrat der SAirGroup mit Ausnahme von Verwaltungsratspräsidenten und CEO Mario Corti die Décharge.
- 23.05.01 Bund und Kanton Zürich verlangen beim Bezirksgericht Zürich die Einsetzung eines Sonderprüfers.
- 19.06.01 Das Bezirksgericht Zürich setzt Ernst & Young als Sonderprüferin ein.
- 30.08.01 Die SAirGroup präsentiert das **Halbjahresergebnis**. Nach der Berichtigung von verschiedenen problematischen Bewertungen im Jahresabschluss 2000 muss das Eigenkapital nochmals um knapp eine halbe Milliarde Franken reduziert werden. Es beträgt damit Mitte 2001 noch rund 2% der Bilanzsumme. Die Gruppe präsentiert eine Reihe von Massnahmen, einschliesslich der geplanten Veräusserungen der Firmen Swissport und Nuance Trading, mit denen die Zukunft der Fluggesellschaft gesichert werden soll.
- 05.09.01 Der **Bundesrat schliesst** in der Beantwortung einer Interpellation **staatliche Beihilfen für die Swissair aus**. Er äussert sein Vertrauen in die Fähigkeit des Unternehmens, die Situation aus eigener Kraft zu meistern. Dabei bezieht er sich auch auf das Urteil des Swissair-Managements. Der Bundesrat hält zudem fest, dass eine staatliche Beihilfe an die Swissair wegen des internationalen Rechts problematisch wäre.
- 11.09.01 **Terroranschläge** in den USA mit weltweiten Folgen auch für die Luftfahrt.
- 17.09.01 Der CEO und die Finanzchefin der SAirGroup orientieren den Bundesrat erstmals über die **Lageverschärfung** und legen dar, dass die Gruppe ab Anfang Oktober zahlungsunfähig sein könnte. Nötig seien 1 Milliarde Franken zur Sicherstellung der Liquidität und eine Rekapitalisierung auf 4 Milliarden Franken Eigenkapital. Nur mit einer Bundesgarantie über 1 Milliarde Franken ist nach Ansicht der SAirGroup eine Rekapitalisierung möglich. Aus Sicht des Bundesrats fehlt ein nachvollziehbares Sanierungs- und Restrukturierungskonzept.
- 21.09.01 In der Beantwortung von parlamentarischen Vorstössen legt der Bundesrat die **Eckwerte für ein allfälliges Engagement des Bundes** fest: Ein Engagement lässt sich rechtfertigen, wenn

- als Ziel eine längerfristig überlebensfähige Swissair angestrebt wird,
- die Wirtschaft die Initiative ergreift und die Führung übernimmt,
- die gesetzliche Grundlage (Art. 102 Luftfahrtgesetz) berücksichtigt wird,
- das öffentliche Interesse als Leitfaden dient,
- alle Betroffenen sich gleichmässig beteiligen und wenn
- das Engagement befristet bleibt.

Zudem bestimmt der Bundesrat für die Vorbereitung seiner Entscheide eine Delegation aus den Vorstehern des UVEK und des EFD.

22.09.01 Die Bundesratsdelegation trifft sich mit Vertretern der SAirGroup und alt Nationalrat Ulrich Bremi. Die SAirGroup wünscht erneut eine finanzielle Unterstützung des Bundes in Form von Garantien. Erforderlich sind nun bereits 1,5 Milliarden Franken. **Der Bundesrat lehnt Bundeskredite für unspezifizierte Garantien ab.** Die Initiative geht an Ulrich Bremi, der sich für den Einbezug aller Stakeholder der SAirGroup in die Gesamtsanierung einsetzen soll.

23.09.01 Die Arbeitsgruppe Bremi lanciert eine **Aktion für eine breit abgestützte Swissair-Sanierung und -Rekapitalisierung.**

24.09.01 Der Bundesrat gewährt den interessierten schweizerischen Fluggesellschaften eine Staatsgarantie für den Kriegsfall (inklusive Terror und Flugzeugentführung).

28.09.01 An einer Sitzung der Arbeitsgruppe Bremi wird der **Sanierungsumfang** erstmals klar: Für eine Restrukturierung und Refinanzierung der SAirGroup wären etwa 7 bis 8 Milliarden Franken nötig.

Der Bundesrat schliesst in der Beantwortung von dringlichen Interpellationen eine Beteiligung an einer Rekapitalisierung der Swissair nicht mehr aus. Soweit ein öffentliches Interesse besteht, kann sich der Bund subsidiär an der Rekapitalisierung der Swissair beteiligen. Eine Sanierung ist von allen Involvierten mitzutragen.

29.09.01 An der **Verwaltungsratssitzung der SAirGroup** wird das **Konzept „New Crossair“** präsentiert, das den Kauf der Crossair durch Investoren und die Nachlassstundung für die Swissair und die SAirGroup vorsieht.

30.09.01 Vertreter der SAirGroup, der Crossair und der Credit Suisse Group orientieren den Bundesrat, dass **eine Swissair-Sanierung nicht machbar** ist. Eine Sanierung der Gruppe würde zwischen 8 und 9 Milliarden Franken kosten.

Die Bankenvertreter präsentieren dem Bundesrat das **Modell „New Crossair“**. Der Bund soll sich mit 500 Millionen Franken als Garantie für die Sicherstellung des Übergangs des Flugbetriebs von der Swissair auf die Crossair beteiligen. Der Bund lehnt dies mit der Begründung ab, dass er keiner Lösung zustimmen kann, bei welcher der Bund allein die Altlasten trägt.

Basierend auf dem Projekt „New Crossair“ arbeiten die Banken am Abend das **Term Sheet „Phoenix“** aus.

Das Modell "Phoenix" umfasst:

- Übernahme von 26 Langstrecken- und 26 Mittelstrecken-Flugzeugen der Swissair-Flotte durch die Crossair;
- Flotte von insgesamt 134 Flugzeugen (26/26/82);
- Übernahme Flugbetrieb der Swissair ab Winterflugplan 2001/2 (28.10.01);
- Abbau von 2560 Mitarbeitern bei der Swissair (30% des Personalbestandes, 1750 davon in der Schweiz);
- Verkauf der flugnahen Geschäftszweige.

Der Erlös aus dem Verkauf der Crossair-Aktie darf gemäss Term Sheet Phoenix bis zum 3. Oktober für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebs verwendet werden.

01.10.01 Banken, Swissair und Crossair präsentieren das **Modell "Phoenix" an einer gemeinsamen Pressekonferenz.**

Die **Nachlassstundung** von SAirGroup, SAirLines und Flightlease wird bekanntgegeben.

Der **Bundesrat** nimmt nach einer ausserordentlichen Sitzung an einer Pressekonferenz Stellung zur Bildung einer neuen Luftfahrtgesellschaft. Um die drohende kurzfristige Stilllegung der Swissair-Flotte zu verhindern, erwartet er von den Banken und der Swissair Massnahmen, damit die Swissair trotz der eingeleiteten Nachlassstundung weiter fliegen kann. Aus Sicht des Bundesrats bewirkt eine Stilllegung sowohl für das Personal als auch für die gesamte Volkswirtschaft zusätzliche, grosse Nachteile. Auch mit Blick auf die ausgestellten und bereits einkassierten Flugtickets im Gegenwert von rund 1 Milliarde Franken weist der Bundesrat auf die Bedeutung eines unterbruchfreien Betriebs hin.

Die Arbeitsgruppe Bremi wird aufgelöst.

Der Bundesrat setzt im seco eine Task Force ein, die die Arbeitsmarktbehörden des Kantons Zürich beim Aufbau eines Arbeitsmarktzentrums beim Flughafen Zürich unterstützt.

Die Crossair reicht das Konzessionsgesuch für die Übernahme von 24 bisherigen Europa-Strecken der Swissair ein.

02.10.01 **Grounding der Swissair.** Von der Einstellung des Betriebs sind 19'000 Passagiere auf 262 Flügen betroffen.

Das BAZL bewilligt der Crossair provisorisch die Durchführung gewerbsmässiger Beförderungen auf Luftverkehrslinien der Swissair.

Die Banken erklären sich nach Intervention des Bundesrats bereit, den Flugbetrieb mit Mitteln aus dem Term Sheet Phoenix bis am 5. Oktober zu finanzieren (2 Tage länger als vorgesehen).

- 03.10.01 Der Bundesrat und die Finanzdelegation gewähren **ein erstes Darlehen** (450 Mio) für die **Aufrechterhaltung eines reduzierten Flugbetriebs**.

Die beiden Schweizer **Grossbanken** stellen finanzielle Mittel im Umfang von 510 Mio. Franken (260 Mio. bereits ausbezahlt) bereit. Diese bezwecken schweremässig, den Betrieb der Airline-nahen Dienstleistungsbetriebe der Swissair und damit des Hubs Zürich sicherzustellen. Zusätzlich bezahlen die beiden Grossbanken den Swissair-Angestellten ihre Guthaben in der Personaldepositenkasse im Betrag von über 100 Mio. aus eigenen Mitteln aus.

- 04.10.01 **Wiederaufnahme des Flugbetriebs** durch die Swissair.

Das EFD prüft **zwei Varianten** für die Sicherstellung des Flugbetriebs: Die erste Variante stützt sich auf das mit den Banken ausgehandelte Term Sheet „Phoenix“. Die zweite Variante besteht in der Idee einer Auffanggesellschaft; d.h. der Bildung eines restrukturierten Flugbetriebs der Swissair. Die zweite Variante wird auf Grund der vielen offenen Fragen und des nach oben offenen Finanzbedarfs als zu risikoreich beurteilt.

In den Eidg. Räten beantwortet Bundesrat Kaspar Villiger parlamentarische Vorstösse.

- 05.10.01 Der Bundesrat fasst einen **Grundsatzbeschluss** für die Aufrechterhaltung der Infrastrukturen und **den Aufbau einer nationalen Airline auf "Phoenix"-Basis** und setzt eine Task Force "Luftbrücke" ein, die ein eigentliches Krisenmanagement und eine Kommunikation unter allen involvierten Kreisen erlaubt. Hauptaufgabe der Task Force ist die Koordination, die Planung und die Liquiditätssicherung.

Eröffnung der Nachlassstundung und Einsetzung des Sachwalters.

Erste Task Force-Sitzung.

Unterzeichnung des Darlehensvertrags über 450 Mio für den Swissair-Flugbetrieb bis Ende Oktober 2001.

Nach Gewährung der Nachlassstundung erweist sich die Fortsetzung des **Sonderprüfungsverfahrens** als unzweckmässig. Der Sachwalter und die Gesuchsteller der Sonderprüfung (Bund, Kanton Zürich und Rechtsanwalt Hans-Jacob Heitz) einigen sich, die laufende Sonderprüfung nicht weiterzuführen. Stattdessen wird der Sachwalter mit Ermächtigung des Nachlassrichters eine Untersuchung der Verantwortlichkeiten im Fall Swissair durchführen.

- 10.10.01 Erstes Koordinationsmeeting BAZL-Crossair-Swissair zur Planung des **zukünftigen Flugbetriebs** der Crossair ab Winterflugplan 2001/2.

Die **Geschäftsprüfungskommission des Ständerats** (GPK-S) leitet Abklärungen zur Frage der Wahrnehmung der Aufsicht über die Swissair durch die Bundesorgane ein.

Im Rahmen der Arbeiten der Task Force zeigt sich, dass das Projekt **„Phoenix“ nicht wie geplant realisierbar ist**. Drei grosse Schwierigkeiten sind: die personelle und kulturelle Integration der Swissair- und Crossair-Angestellten, die Unmöglichkeit der Übernahme des Flugbetriebs auf den 28. Oktober 2001 aus flugrechtlichen, betrieblichen und technischen Gründen, der weitaus höher als im Term Sheet Phoenix vorgesehene Kapitalbedarf der neuen Gesellschaft.

14.10.01 An einem Treffen zwischen der Bundesratsdelegation mit Spitzen der Wirtschaft zur Finanzierung der neuen Airline werden **drei Szenarien und Business-Pläne** präsentiert sowie der zusätzliche Mittelbedarf dargelegt. Anschliessend orientiert die Task Force die Medien.

- Szenario A „26/26/82“ (die Crossair mit ihren 82 Flugzeugen nimmt zusätzlich je 26 Lang- und Mittelstreckenflugzeuge in Betrieb);
- Szenario B „15/26/82“;
- Szenario C „0/0/82“.

17.10.01 Der Bundesrat erklärt sich grundsätzlich bereit, den **reduzierten Winterflugplan der Swissair** unter gewissen Bedingungen mit 1 Milliarde Franken **zu finanzieren**. Ebenso stimmt er unter gewissen Bedingungen einer Beteiligung am Aktienkapital der Crossair zu.

Die Task Force verfestigt die erforderlichen Entscheidungsgrundlagen auf der Basis des Modells "26/26/82".

18.10.01 Konzessionsgesuche der Crossair für den Betrieb des Europa-Streckennetzes der Swissair.

Weiteres Treffen einer Bundesratsdelegation mit Wirtschaftsführern zur Finanzierung der neuen Airline.

22.10.01 Nach diversen Treffen mit der Wirtschaft ist die **Finanzierung gesichert**. Bundesrat und Finanzdelegation gewähren ein zweites Darlehen für die Aufrechterhaltung des Flugbetriebs bis Ende Winterflugplan (1 Mia) sowie für die Bundesbeteiligung (600 Mio.). Gemeinsame Pressekonferenz von Bundesrat, Finanzdelegation, Wirtschaft und Airlines.

25.10.01 Unterzeichnung des Darlehensvertrags über 1 Milliarde für die Finanzierung des Flugbetriebes der Swissair während der Überbrückungsperiode Winterflugplan 2001/2002.

Konstituierung des **Steuerungsausschusses** für den Aufbau der neuen schweizerischen Fluggesellschaft.

02.11.01 Der Projektgruppe "Flugverwandte Betriebe der Swissair-Gruppe" gelingt es, konkrete **Lösungsvorschläge für einen Weiterbetrieb der flugnahen Betriebe der SAir-Group** zu erarbeiten. Mit dieser Lösung sind die Voraussetzungen des Bundes für die Überweisung einer ersten Tranche des 1-Mrd-Kredites an die Swissair erfüllt.

05./08.11.01 Nominationen für den **Verwaltungsrat** der neuen Airline.

07.11.01 Beschluss des Bundesrats zur Verabschiedung der Finanzierungs-Botschaft an die eidg. Räte.

Die von Hans-Jacob Heitz geführte Swissair-Schutzvereinigung (SVSA) will mit einem neuen Rettungsplan die Swissair am Leben erhalten. Zusammen mit Pascal Najadi, einem ehemaligen Direktor von Merrill Lynch International und Kleinwort Benson, präsentiert Heitz den Rettungsplan **«Globus»**. Mit «Globus» will man das laufende Projekt einer neuen Crossair nicht verhindern, sondern den Swissair-Konzern als solchen in die neue Gesellschaft überführen. „Globus“ geht aus von einer Sanierung der Swissair und von einer vom Bund zu garantierenden Umschuldung (zusätzlich zu den bereits eingegangenen Verpflichtungen).

09.11.01 Unterzeichnung der Grundsatzvereinbarung zwischen den privaten und öffentlichen Investoren.

14.11.01 Vertreter der US-Investmentbank **Merrill Lynch** (ML) und der Chef der Taskforce „Luftbrücke“, Peter Siegenthaler, orientieren sich gegenseitig über verschiedene Konzeptansätze zur Lösung der Probleme in der Schweizerischen Luftfahrt. Das von den privaten und öffentlichen Investoren verfolgte Konzept **„Phoenix plus“** wird auch von ML als der richtige Weg beurteilt. ML stellte klar, dass die Investmentbank in keiner Verbindung mit dem in den letzten Tagen präsentierten Alternativprojekt **„Globus“** steht, und dass dessen Promotoren nicht von ML mandatiert sind.

16.11.01 Konzessionsgesuche der Crossair für die Wet-Lease-Operationen im Europnetz ab 15. Januar 2002 eingereicht.

16./17.11.01 **Sondersession** der Eidg. Räte:

Verabschiedung der „Botschaft über die Finanzierung des Redimensionierungskonzepts für die nationale Zivilluftfahrt“.

25.11.01 Absturz eines Jumbolino der Crossair bei Bassersdorf.

29.11.01 Gründung einer "Stiftung Härtefälle aus der SAir Group-Restrukturierung".

04.12.01 Die Konzessionsgesuche für die Langstreckenflüge der Crossair werden eingereicht.

06.12.01 **Generalversammlung Crossair**: Wahl des neuen Verwaltungsrats.

Januar - März 2002:

Langfrist-Lösungen für die flughnahen Betriebe, Präsentation des neuen SWISS-Auftritts, GAV-Verhandlungen mit Kabinenpersonal, Piloten und Bodenpersonal.

- 01.01.02 Die Crossair übernimmt die ehemaligen Swissair-Kurzstrecken.
- 13.01.02 Kanton Zürich: Der Souverän bewilligt beide Kreditvorlagen.
- 16.01.02 Bekanntgabe einer Incentive-Vereinbarung mit den Sozialpartnern.
- 31.01.02 **Präsentation von SWISS** und Branding-Konzept.
- 27.02.02 Der Bundesrat verabschiedet diverse Antworten auf parlamentarische Vorstösse.
- 04.03.02 Das UVEK erteilt der Crossair die **Streckenkonzessionen** für 38 Langstreckenverbindungen mit Wirkung ab 31. März 2002, vorbehältlich der Erteilung der notwendigen Erweiterungen des Air Operator Certificate (AOC, ergänztes Luftverkehrsbetreiberzeugnis) und der Betriebsbewilligung.
- 26.03.02 SWISS-Orientierung über **Partnerschaft mit American Airlines** und Umflottung.
- 27.03.02 **Bedingungen für die Streckenkonzessionen** per 31. März 2002 erfüllt, AOC-Erweiterungen und Betriebsbewilligung vom UVEK an die Crossair erteilt.
- 27.03.02 Auflösung der Task Force "Luftbrücke".

01.04.02 **Start der SWISS.**

Quellen: Bericht der Geschäftsprüfungskommission des Ständerats GPK-S vom 20.9.2002
<http://www.admin.ch/ch/d/ff/2003/5403.pdf>

Botschaft über die Finanzierung des Redimensionierungskonzeptes für die nationale Zivilluftfahrt
<http://www.admin.ch/ch/d/ff/2001/6439.pdf>

Medienmitteilungen EFD <http://www.efd.admin.ch/d/service/index/index.htm?stw=127>