

«Zürich muss als Hub erhalten bleiben»

Swiss-Zukunft Politik ist grundsätzlich wohlwollend zur Option Lufthansa, stellt aber klare Bedingungen

In den Bundesratsparteien stösst die inzwischen offiziell bestätigte Option Lufthansa auf Wohlwollen, sofern Zürich ein Hub bleibt. Doch will die Lufthansa einen zusätzlichen Hub? Die CVP ist skeptisch.

MATHIAS KÜNG

Plötzlich kommt eine enorme Dynamik in die Diskussion über die Zukunft der Swiss. SVP-Verkehrspolitiker treffen sich heute Montagmorgen zu einer Sitzung zum Thema, die FDP-Fraktion hat die Swiss ebenso wie die parlamentarische Gruppe Luftfahrt auf Dienstag traktandiert. Einig sind sich die Verkehrspolitiker in einem zentralen Punkt: «Zürich muss ein Hub bleiben und weiterhin interkontinentale Direktverbindungen anbieten», sagen SP-Präsident Hans-Jürg Fehr, CVP-Generalsekretär Reto Nause und Verkehrspolitiker aller Bundesratsparteien. Das sei für den Wirtschaftsstandort Schweiz entscheidend. Fehr sieht im Moment zwei Optionen für die Swiss: Lufthansa oder selbstständig bleiben. Für Letzteres bräuchte die Swiss spätestens in zwei Jahren mehrere hundert Millionen Franken neues Kapital, um ins Langstreckennetz und in den Umbau der Europaflotte investieren zu können. Da sie dieses Geld bis dahin kaum verdienen könne, müsste der Bund nochmals helfen. Dies erachtet Fehr allerdings als aussichtslos und auch als falsch. Für ihn ist die zweite Option eher unrealistisch.

«Eine Übernahme ist unvermeidlich»

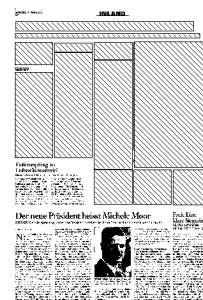
Derzeit ist der Ball beim Verwaltungsrat der Swiss bzw. bei den Aktionären, betont FDP-Präsident Pelli gegenüber der MZ. Auch für ihn sind bei der Option Lufthansa Fragen wie die nach der Zukunft des Hub Zürich

und der dortigen Arbeitsplätze entscheidend. Um Ja oder Nein sagen zu können, will er erst konkrete Unterlagen sehen. Pelli glaubt, dass eine Übernahme durch eine grosse Gesellschaft (unter klaren Bedingungen) «unvermeidlich ist».

Dass die Lufthansa eine gute Option sein könnte, glaubt der Solothurner FDP-Ständerat und Verkehrspolitiker Rolf Büttiker, und zwar vorab, weil die Schweiz zu Deutschland eine so grosse verkehrsmässige, wirtschaftliche, finanzielle, geografische und mentalitätsmässige Nähe hat. Deutschland sei auch in Brüssel «unser wichtigster Verbündeter». Büttiker beobachtet mit Bangen, dass die Einsicht in die überragende Bedeutung von direkten Interkontinentalbindungen für den Standort Schweiz in der Bevölkerung am Schwinden ist. Man betone die Risiken und sehe die Chancen zu wenig, welche die Schweiz hier habe und unbedingt nutzen müsse. Als Präsident von «Swiss Shippers Council» weiss Büttiker, dass wertmässig ein Drittel der Schweizer Exporte das Land auf dem Luftweg verlässt. Dass er dafür kämpfen musste, dass dieser wichtige Bereich überhaupt Eingang in den bundesrätlichen Luftfahrtbericht gefunden hat, gibt Büttiker sehr zu denken.

«Lufthansa ist die beste Lösung»

Für SVP-Verkehrspolitiker Ulrich Giezendanner (AG) ist die Lufthansa-Lösung die beste, zumal diese Gesellschaft mit deutscher Gründlichkeit hervorragend organisiert sei. Zudem schreibe die Lufthansa schwarze Zahlen, ein Zusammengehen mache auch ökonomisch Sinn. Wichtig ist den Verkehrsspezialisten, dass die Swiss ihren Namen behalten kann. Pelli und Giezendanner argumentieren, dass dies auch im Interesse der Lufthansa selbst liege, hat die Swiss doch einen guten Namen. Mit dieser Marke werde der



Name der Schweiz in die Welt hinausgetragen, betont Giezendanner.

Fehr erachtet die seinerzeitige Milliarden-spritze für die Abwicklung der Swissair und den Aufbau der Swiss nicht als verlorenes Geld. Die Alternative wäre gewesen: «Grounding, Schluss, fertig.» Zehntausende von Arbeitsplätzen wären bei der Fluggesellschaft und flughnahen Betrieben vernichtet worden. Diese Arbeitslosigkeit wäre teurer geworden, ist Fehr überzeugt. Doch das Geld von damals «muss genügen», das ist auch für ihn klar.

Politiker hoffen auf Geldrückfluss

Die SVP sagte von Anfang an Nein zu den Geldern für Swissair und Swiss und sieht sich bestätigt. Ulrich Giezendanner: «Ganz klar, hier haben wir zwei Milliarden in den Sand gesetzt.» Neues Geld will er der Swiss auf keinen Fall geben. Auch Pelli und Büttiker sehen keinen Grund für eine neue Finanzspritze. Wertschöpfung und Arbeitsplätze im Raum Hub Zürich sollen erhalten bleiben. Darauf legen SP-Präsident Fehr und der Zürcher Gewerkschafter (und Nationalrat der Grünen) Daniel Vischer grössten Wert. Fehr betont, es solle kein Abbaupfad eingeschlagen werden.

Sollte es mit der Lufthansa klappen, müsste sich der Bund mindestens in einer Übergangsphase noch bei der Swiss engagieren, glaubt Fehr. Heute sind diese Aktien nicht viel wert. Wenn der Bund zuwartet, könnte er mittelfristig vielleicht sogar mehr hereinholen, hofft er. Pelli und Giezendanner sind überzeugt, dass es für den Bund mittelfristig keinen Grund gibt, Aktionär zu bleiben. Giezendanner hofft wie alle anderen,

dass der Bund möglichst viel Geld zurückerhält. Wie das gehen soll, nachdem Swiss und Lufthansa gestern Abend bekannt gegeben haben, dass – wenn es nach ihnen geht – Grossbanken und Bund nur «symbolisch» entschädigt werden sollen, ist offen.

Für CVP-Generalsekretär Reto Nause ist sicher, dass die Lufthansa am Schweizer Markt interessiert ist, aber nicht an einer Schweizer Airline. Ein Zusammengehen mit One World und British Airways würde für Nause mehr Sinn machen. Er sieht immer noch «BA» als «natürlichen Partner». Nause befürchtet, die Swiss könnte «verschertelt» werden. Ob diese Befürchtung entkräftet werden kann, mag er erst beurteilen, wenn der genaue Deal vorliegt.

«Putsch derjenigen, die das Dossier schliessen wollen»

Noch eine andere Sicht bringt der Zürcher Gewerkschafter und grüne Nationalrat Daniel Vischer. Er will Garantien für den Langstrecken-Hub mit 20 Langstrecken, für die Zulieferverträge und Arbeitsplätze sowie ein Verhindern von Lohn- und Sozialdumping. Gerade bei den Arbeitsplätzen sieht er aber schwarz, weil die Lufthansa eine eigene Technik und ein eigenes Catering habe. Er befürchtet gar, dass «ein Putsch derjenigen im Gange sei, die das Dossier Swiss möglichst schnell schliessen wollen». Eigentlich sei es für einen Deal zu früh. Wenn Konzernchef Franz seine jetzige erfolgreiche Strategie weiterführen könne, sieht Vischer eine gute Überlebenschance für die Swiss. Denn die Schweiz sei einer der attraktivsten Märkte.



Interkontinental-Direktverbindungen Wenn diese aufrechterhalten werden und Zürich ein Hub bleibt, wäre die Lufthansa willkommen. STEFFEN SCHMIDT/KEY