

Bilanz der Swiss Luftfahrtstiftung SLS

24. 8. 2015 – Die SLS wirkt seit dem Jahr 2005 darauf hin, dass die Swiss ihre Eigenständigkeit im Lufthansa-Konzern bewahren kann und dass der Schweizer Luftverkehr gut an die internationalen Destinationen angebunden ist. Diese Ziele wurden bis zum heutigen Zeitpunkt erreicht und gewahrt. Die weitere Entwicklung muss vom UVEK und von BAZL im Auge behalten werden.

Die Swiss Luftfahrtstiftung SLS wurde am 3. Oktober 2005 gegründet, um die Interessen der Schweizer Luftfahrt nach der Übernahme der Swiss durch die Lufthansa-Gruppe wahrzunehmen. Die Fusion weckte damals die Befürchtung, die Swiss könnte als Lufthansa-Tochter langfristig als Marke und Identitätsmerkmal für die Schweiz verschwinden und ihre Eigenständigkeit verlieren.

Die SLS wurde gemeinsam vom Bundesrat, der Swiss und der Lufthansa für eine Dauer von zehn Jahren eingesetzt. Ihr Auftrag und damit ihre Existenz enden im Oktober 2015. Stiftungszweck ist, darüber zu wachen, dass die Schweiz nach der Übernahme der Swiss durch die Lufthansa weiterhin über gute und direkte Flugverbindungen verfügt und dass die Swiss ihre Eigenständigkeit in der Lufthansa-Gruppe bewahrt.

Die ersten fünf Jahre wurde die SLS von Bruno Gehrig präsiert, ab November 2010 von Moritz Leuenberger. Als Vizepräsident der Stiftung wirkt seit Anbeginn Claudio Generali, die weiteren Mitglieder sind Thomas Bieger, Conrad Meyer und als Vertreter des Bundes BAZL-Direktor Raymond Cron, ab 2009 sein Nachfolger Peter Müller. Als Beobachter bestimmte die Lufthansa Frank Elbe.

Zur Tätigkeit der SLS

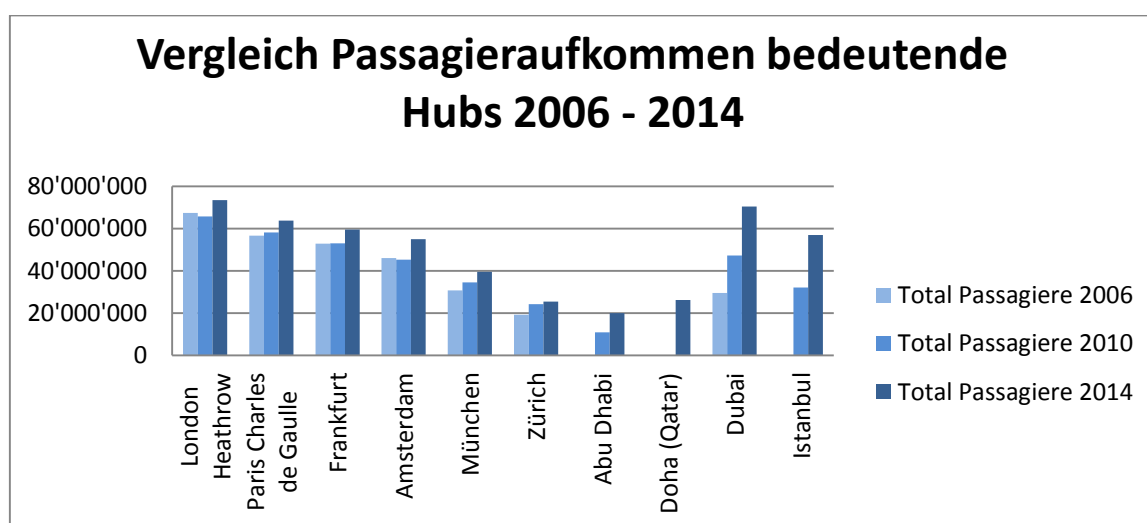
In der Startphase lag der Fokus des Stiftungsrates stark auf den ursprünglichen Befürchtungen, wonach nach der Übernahme der Swiss durch die Lufthansa Schweizer Interessen vernachlässigt werden könnten. Entsprechend kritisch wurde die Entwicklung des Interkontinentalverkehrs beobachtet.

Es konnte festgestellt werden, dass die Swiss mit Unterstützung des Mutterkonzerns Lufthansa das Interkontinentalnetz zuerst intensiviert und dann etwas reduzierte, die Zahl der Passagiere auf Interkontinentaldestinationen jedoch wuchs. Seit dem Jahr 2005 bis August 2015 wurden 26 neue Europa- und 6 neue Interkontinentalverbindungen eröffnet und es werden heute rund 60% mehr Passagiere befördert.

Seit der Übernahme der Swiss durch die Lufthansa im Jahr 2005 hat die Swiss das Geschäftsergebnis von einem Verlust von 14 Millionen Franken im Jahr 2005 auf einen Gewinn von 368 Millionen im Jahr 2010 und trotz zunehmend widrigerer Umstände auf einen Gewinn von 347 Mio. Franken im Jahr 2014 verbessert. Zudem wurden rund 1500 zusätzliche Stellen allein bei der Swiss geschaffen.

Die Entwicklung der interkontinentalen Anbindung ist nur möglich, wenn auch die Infrastruktur, insbesondere die nationalen Flughäfen, im Vergleich mit der Konkurrenz kompetitiv bleiben. Ab dem Jahr 2007 widmete sich der Stiftungsrat auch den politischen Diskussionen zu den deutschen Anflugbeschränkungen auf den Flughafen Zürich und zu den verschiedenen Beschränkungs-Initiativen im Kanton Zürich. Die SLS nahm zu diesen Themen mehrfach öffentlich Stellung. Im Zusammenhang mit den Gebührenmodellen des Flughafens betonte der Stiftungsrat stets, dass die Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Hub-Systems Schweiz aus einer langfristigen Gesamtperspektive beurteilt werden muss.

Ab dem Jahr 2012 thematisierte der Stiftungsrat die scharfe Konkurrenzsituation, in der sich die Swiss gegenüber den neuen Airlines der Golfstaaten und dem Flughafen Istanbul zunehmend behaupten muss. Deren finanziell und politisch vorteilhaften Rahmenbedingungen setzen sämtliche Fluggesellschaften in Europa stark unter Druck (Siehe Abbildung, Quelle CFAC Uni St. Gallen).



Die Bilanz der SLS

Die Ziele der SLS, darauf hinzuwirken, dass die Schweiz weiterhin über gute Luftverkehrsverbindungen verfügt und die Swiss ihre Eigenständigkeit im Lufthansa-Konzern bewahren kann, wurden erreicht und gewahrt: Der schweizerische Luftverkehr ist gut an die wichtigsten weltweiten Destinationen angebunden und die Swiss hat weiterhin einen bedeutenden unternehmerischen Handlungsspielraum.

Dennoch bestehen keine Zweifel, dass sich die Verhältnisse in einem derart volatilen Markt wie dem des Flugverkehrs rasch ändern werden und die Anliegen des ursprünglichen Stiftungszweckes jederzeit wieder aktuell werden können. Es wird daher unumgänglich sein, dass das UVEK und das BAZL über die weitere Entwicklung wachen und geeignete Vorsorgen treffen, um gegebenenfalls reagieren zu können.

Rückfragen:

Moritz Leuenberger, Präsident Swiss Luftfahrtstiftung
ml@moritzleuenberger.ch, 079 630 14 15

Pressestelle: Barbara Ritschard
office@barbararitschard.ch, 031 311 65 64 oder 076 325 39 11