

ADOLF OGI  
BUNDESPRÄSIDENT



swissair  
VR-Präsident  
SWISSAIR-Gruppe  
- 7. Sep. 1993

OK

Vf

Bern, den 3. September 1993

Herrn Dr. Hannes Goetz  
Präsident Verwaltungsrat  
SWISSAIR  
8058 Zürich - Flughafen

es: D  
'G  
D1

Projekt ALCAZAR und Zukunft der SWISSAIR:  
Bundesratsbeschluss vom 1. September 1993

Ist Brief bei BAZL  
abgelegt

Tel. rr

Sehr geehrter Herr Präsident

Mit Schreiben vom 27. Mai 1993 hatte der Bundesrat die verantwortlichen Unternehmensorgane der SWISSAIR ersucht, Alternativen zum Projekt ALCAZAR zu prüfen, welche die Selbständigkeit des Unternehmens gewährleisten, über die mutmasslichen Auswirkungen von ALCAZAR auf die Stellung der Schweiz in der internationalen Zivilluftfahrt, die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens, die Arbeitsplätze sowie die Regionen der Schweiz Bericht zu erstatten und die luftverkehrsrechtlichen Folgen sowie den Sitz der neuen Gesellschaft zu klären.

Am 5. Juli 1993 haben SWISSAIR-Vertreter der bundesrätlichen Verkehrsdelegation im Hinblick auf die Beantwortung der obigen Fragen erste Ergebnisse vorgestellt. Der Bundesrat signalisierte Verständnis für die Situation der SWISSAIR und den Handlungsbedarf, äusserte jedoch Bedenken, ob die schweizerischen Interessen mit dem Projekt ALCAZAR am besten gewahrt werden könnten.

Der Bundesrat dankt der SWISSAIR für die am 20. Juli 1993 abgelieferte, umfassende Berichterstattung über das Projekt ALCAZAR und den Entwurf des "Memorandum of Understanding". Er hat den ausführlichen Bericht zur Kenntnis genommen und die Unterlagen eingehend studiert. Am 1. September hat Sie der Bundesrat angehört. Gestützt auf die unterbreiteten Dokumente und Ihre Ausführungen ist der Bundesrat zu folgenden Erkenntnissen gekommen:





- 2 -

Die Rahmenbedingungen für die Luftfahrt, auch für die schweizerische, haben sich verschlechtert. Der Alleingang ist für die SWISSAIR im heutigen Luftverkehrsumfeld keine gangbare oder zumindest eine sehr gewagte Lösung. Das Eingehen einer langfristigen Partnerschaft bedeutet für die SWISSAIR einen gewissen Verlust an Unabhängigkeit, was bedauerlich ist. Dieser Verlust ist nur durch die erhöhte Schlagkraft und Effizienz zu rechtfertigen, die mit dem Projekt ALCAZAR am besten erreicht werden dürfte.

Der Bundesrat geht davon aus, dass seine besonderen Anliegen in bezug auf das Markenzeichen und die Identität der SWISSAIR, die Arbeitsplätze, die Stellung der schweizerischen Flughäfen, die regionalen Interessen, die Führungsstrukturen sowie die Einflussmöglichkeiten der SWISSAIR im Rahmen des ALCAZAR-Vertragswerks gewährleistet werden können.

Der Bundesrat kann der SWISSAIR die kommerzielle Verantwortung für die zu treffenden Entscheide nicht abnehmen. Ein bundesrätliches Nein zu ALCAZAR wäre aber ein tiefer Eingriff in den unternehmerischen Bereich; die Verantwortlichkeitsfrage würde sich mit aller Schärfe stellen. Er wird aber als Aufsichts- und Konzessionsbehörde weiterhin darauf bedacht sein müssen, das öffentliche Interesse zu wahren. Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der SWISSAIR ist sicher das geeignetste Mittel, die schweizerischen Interessen im Luftverkehr von und nach unserem Land wahrzunehmen und die Arbeitsplätze im Rahmen des Möglichen zu erhalten. Ob ALCAZAR das geeignetste Projekt ist, um dieses Ziel zu erreichen, kann der Bundesrat noch nicht schlüssig beantworten, da einige für die Beurteilung der Projekts sehr wichtige Fragen - z.B. Luftverkehrsrechte, Bewertung, Sitz der Gesellschaft - zur Zeit immer noch offen sind.

Die Bundesbehörden werden sich zum Projekt ALCAZAR noch in verschiedener Hinsicht äussern müssen: Die notwendige Änderung der SWISSAIR-Statuten unterliegt gemäss Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes der Genehmigung des Bundesrates; erst nach Abschluss dieser Revisionsarbeiten wird die Frage des Aktientausches beim Übergang in die zweite Stufe des Projekts ALCAZAR behandelt werden können; das Parlament wird sich im Zusammenhang mit der Verwirklichung der zweiten Stufe von ALCAZAR im Rahmen einer Teilrevision des Luftfahrtgesetzes mit dem Projekt auseinandersetzen können; Handlungsbedarf der Behörden besteht schliesslich in bezug auf die Ausführungsbestimmungen zum Luftfahrtgesetz und gewisse Änderungen der SWISSAIR-Konzession. Die Mitwirkung des Parlaments wiederum würde notwendig bei allfälligen Anpassungen von Luftverkehrsabkommen.



- 3 -

Gestützt auf die Berichterstattung der SWISSAIR und im Hinblick darauf, dass sie für die Fortsetzung ihrer Bemühungen zur Verwirklichung der Projekts ALCAZAR aus rechtlichen und teilweise praktischen Gründen vor Unterzeichnung der Grundsatzvereinbarung (MoU) auf das Einverständnis der Behörden angewiesen ist, hat der Bundesrat an seiner Sitzung vom 1. September 1993 folgende Beschlüsse gefasst:

1. Die SWISSAIR wird nicht daran gehindert, das "Memorandum of Understanding" zu unterzeichnen und in formelle Verhandlungen mit den übrigen ALCAZAR-Partnern einzutreten.
2. Es wird von den Handlungen Kenntnis genommen, die ein formelles Mitwirken der schweizerischen Behörden voraussetzen. Im Falle erfolgreicher Verhandlungen werden die nötigen rechtlichen Anpassungen in die Wege geleitet werden.
3. Der Bundesrat kann sich betreffend der verlangten Zusicherung im Zusammenhang mit dem Aktientausch beim Übergang in die zweite Stufe des Projekts ALCAZAR zum jetzigen Zeitpunkt nicht festlegen.
4. Die SWISSAIR wird gebeten, den Bundesrat über die Fortschritte des Projektes ALCAZAR weiterhin auf dem laufenden zu halten und insbesondere über die Lösung der zurzeit noch offenen Fragen betreffend Luftverkehrsrechte, Bewertung, Sitz, Personal und Zukunft der schweizerischen Flughäfen zu informieren, bevor irreversible Beschlüsse gefasst werden.

Ich danke Ihnen für Ihr Verständnis und die Zusammenarbeit in dieser für unser Land so wichtigen Frage.

Mit freundlichen Grüßen

