

Donnerstag, 19. März 2020

Nachgefragt

«Die Luftfahrt ist systemrelevant für die Schweiz»

Herr Hurter, worin liegen die Unterschiede zwischen dem Swissair-Grounding und der Lage der Swiss heute?

Thomas Hurter: Die Swiss ist im Unterschied zur Swissair, wie sie in der Zeit vor dem Grounding aufgestellt war, ein gesundes Unternehmen. Die Swissair hatte strukturelle Probleme, die am Ende zum Grounding führten. Demgegenüber verfügt die Swiss über eine solide Kapitalisierung sowie eine gute Liquidität. Ausserdem darf man eines nicht vergessen: Die Flugzeuge gehören dem Unternehmen. Dadurch entfallen Leasingkosten, die anfallen würden, auch wenn die Flieger am Boden bleiben.

Warum braucht es in dem Fall überhaupt Finanzhilfen durch den Bund?

Hurter: Die Luftfahrtbranche selbst wäre stabil auf Kurs. Aktuell bedroht aber eine Krise unser Land, die von ausserhalb der Industrie kommt. In solchen äusseren Krisen ist sich jedes Land selbst am nächsten. Wenn nicht der Bund Unterstützung bietet, wird es niemand tun. Das wäre aus zwei Gründen verheerend. Erstens geriete die Swiss in einen Liquiditätsengpass. Denn kaum jemand kauft zurzeit noch Tickets, und viele fordern wegen der Reisebeschränkungen ihr Geld zurück, das sie für Tickets ausgegeben haben. Hinzukommen die laufenden Ausgaben, zum Beispiel, um einen Minimalbetrieb aufrechtzuerhalten, Schweizerinnen und Schweizer zurückzuholen und um Waren einzufliegen, die für unser Land wichtig sind.

Und welcher ist der zweite Grund?

Hurter: Der Bundesrat soll jetzt klarstellen, ob er die Luftfahrt für strategisch-wirtschaftlich bedeutsam für die Schweiz hält. Unser Land ist stark vernetzt, rund 60 Millionen Passagiere benutzen pro Jahr unsere Flugplätze, jeder dritte Tourist reist mit dem Flugzeug in die Schweiz, über die Hälfte aller Exporte verlässt das Land mit einem Flugzeug und wir beheimaten zahlreiche internationale Organisationen sowie ausländische Unternehmen. Wenn die Luftfahrt zusammenbricht, wird diese Welle neben den 190 000 Arbeitsplätzen in der Branche auch andere Teile der Wirtschaft erfassen. Mit anderen Worten, die Luftfahrt ist systemrelevant für die Schweiz.

Wie hoch müsste der Betrag sein, mit dem der Bundesrat die Luftfahrt unterstützen sollte?

Hurter: Der Gesamtbetrag ist Gegenstand von Verhandlungen für die ganze Flugindustrie. Klar ist nur, die Branche wird einen Beitrag leisten. Dadurch wird sich der Betrag, den der Bund einschiessen müsste, verringern.

Zwei Formen der finanziellen Unterstützung stehen mitunter in der Diskussion: A-fonds-perdu-Zahlungen oder eine Kapitalbeteiligung der Eidgenossenschaft an der Swiss. Was halten Sie für sinnvoller?

Hurter: Ich befürworte einen Überbrückungskredit, ein Darlehen also, das die Swiss zurückzahlen soll. Mit diesem Geld können in den nächsten Wochen Liquiditätsengpässe verhindert werden.

Wenn der Bund bei der Swiss einspringt, werden wohl auch andere Betriebe auf finanzielle Unterstützung pochen. Droht dadurch nicht ein ordnungspolitisches Fiasko?

Hurter: Der Ball liegt beim Bundesrat. Er soll festlegen, welche Branchen systemrelevant sind und daher Unterstützung erhalten. Das muss jedoch rasch gehen, es bleibt keine Zeit für langwieriges Abwägen. Der Bund muss jetzt für das Land schauen.

Interview: Reto Zanettin