

## **CH\_VB 93.3258 vom 16. Juni 1993**

Bundesverwaltung, 1993-06-16, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_93.3258](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_93.3258)

FR: CH\_VB 93.3258 du 16 juin 1993

IT: CH\_VB 93.3258 del 16 giugno 1993

### **Erwägungen**

#### **E. 16**

juin 1993 air, die gestützt auf 113 bilaterale Luftverkehrsabkommen als bezeichnetes und somit bevorzugtes Unternehmen die vom Bund ausgehandelten Verkehrsrechte beanspruchen kann, hat der Bundesrat die verantwortlichen Unternehmungsorgane der Swissair um weitere Abklärungen gebeten und darum, die entsprechenden Informationen innert nützlicher Frist zu liefern. Es wird erwartet, dass diese Angaben noch vor der Sommerpause 1993 geliefert werden. Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die Aktien der Swissair zu rund 80 Prozent in privaten Händen sind, die Swissair- Organe nach unternehmerischen Grundsätzen handeln müssen und sie hierfür den notwendigen Freiraum benötigen. Er verkennt auch nicht den ordnungspolitischen Rahmen einer freiheitlichen Wirtschaftsordnung sowie den politischen Trend zu Liberalisierung, Deregulierung, Privatisierung und Revitalisierung, Elemente, welche staatlicher Einflussnahme und staatlichen Interventionen Grenzen setzen. Der Bundesrat beantwortet die einzelnen Fragen wie folgt: 1. Der Bundesrat ist von der Swissair direkt wie auch durch seine Vertreter im Verwaltungsrat laufend informiert worden. Die exploratorischen Gespräche zwischen den involvierten Fluggesellschaften, bei denen auch Fusionsüberlegungen angestellt wurden, stehen vor dem Abschluss. Die Aufnahme formeller Verhandlungen steht zur Diskussion. Damit war der Zeitpunkt gekommen, die Swissair um zusätzliche Informationen zu ersuchen, die für die Meinungsbildung notwendig sind. 2. Der Bundesrat ist sich der Symbolkraft der nationalen Fluggesellschaft Swissair bewusst. Die Swissair ist imagebildend und ein Aushängeschild des Landes. 3. Das Ziel der bundesrätlichen Luftfahrtpolitik ist es, die Rahmenbedingungen zu scharfen und zu erhalten, die es der Zivilluftfahrt ermöglichen, ihre im öffentlichen Interesse liegende Rolle als Teil des nationalen und internationalen Verkehrssystems sicher, effizient und umweltgerecht wahrzunehmen. Dabei geht es darum, Voraussetzungen zu schaffen, dass gute Verbindungen mit den europäischen Zentren aufgebaut und dass die wichtigen Zentren des entfernteren Auslandes von der Schweiz aus so gut erreicht werden können wie vom benachbarten Ausland her. Der Bestand einer nationalen Luftverkehrsgesellschaft ist hilfreich zur Verwirklichung dieser Politik; es ist indes nicht zwingend, dass nur eine schweizerisch beherrschte Gesellschaft diese Aufgabe erfüllen kann. 4. Die drei schweizerischen Landesflughäfen sind die tragenden Pfeiler des schweizerischen Luftverkehrsnetzes. Die Swissair hat die Flughäfen Genf und Zürich zu wichtigen Drehscheiben des interkontinentalen und europäischen Verkehrs gemacht (zwei Hubsysteme); der binationale Flughafen Basel-Mülhausen gewährleistet einem trinationalen Einzugsgebiet gute Verbindungen im Europaverkehr. Die Crossair hat den Ausbau des Flughafens Basel als Hub des Regionalverkehrs vorangetrieben. Aber auch die Flughafenkantone müssen mithelfen, die Attraktivität ihrer Flughäfen zu erhalten oder auszubauen. 5. Artikel 103 des Luftfahrtgesetzes (LFG) gibt der Swissair eine besondere Stellung: Sie betreibt die

internen, kontinentalen und interkontinentalen Linienverbindungen, deren Führung vom EVED als im allgemeinen Interesse liegend erklärt wird. Der Bund ist Konzessionsbehörde für den gesamten Linienverkehr von und nach der Schweiz, der Bundesrat hat Änderungen der Statuten der Swissair zu genehmigen. Der Bund kann somit zur Wahrung öffentlicher Interessen mitsprechen. Die Unternehmung, die zu 80 Prozent in privaten Händen liegt, trägt aber die kommerzielle Verantwortung. Kompetenz und Verantwortung sind unteilbar, der unternehmerische Spielraum ist deshalb zu respektieren. 6. Der Bundesrat hat die Swissair ersucht, ihm unter Beizug eines unternehmerisch erfahrenen und aussenstehenden Experten innert nützlicher Frist Alternativen zum Projekt Alcazar vorzulegen sowie über die mutmasslichen Auswirkungen von Alcazar auf die Stellung der Schweiz in der internationalen Zivilluftfahrt, auf die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens, auf die Arbeitsplätze und auf die Regionen der Schweiz zu berichten wie auch über die luftverkehrsrechtlichen Folgen und über den Sitz der neuen Gesellschaft. 7. Erstes Ziel jeglicher Kooperation ist die Rationalisierung und damit die Kostensenkung. Wie weit sich die Rationalisierung in bezug auf die Einsparung von Arbeitsplätzen auswirken wird, kann heute noch nicht mit Bestimmtheit gesagt werden. Die in einzelnen Presseorganen genannten Zahlen sind gemäss Angaben der Swissair weit übertrieben. Der Bundesrat sieht keine Möglichkeit, direkt auf die Erhaltung der Arbeitsplätze bei der Swissair einzuwirken. Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit ist das geeignetste Mittel gegen den Verlust von Arbeitsplätzen. #ST# 93.3264 Dringliche Interpellation Borradori Zukunft der Swissair. Konsequenzen für die Crossair und den Flughafen Lugano-Agno Interpellanza urgente Borradori Situazione della nostra compagnia di bandiera Swissair. Conseguenze sull'affiliata Crossair, ripercussioni sull'aeroporto di Lugano-Agno Interpellation urgente Borradori Avenir de Swissair. Conséquences pour Crossair et l'aéroport de Lugano-Agno Wortlaut der Interpellation vom 2. Juni 1993 Zum Teil widersprüchliche Nachrichten über die Zukunft unserer nationalen Fluggesellschaft beunruhigen die Öffentlichkeit seit einigen Tagen. Nach einem Projekt mit dem Titel Alcazar, das die Fusion der Swissair mit der KLM, der SAS und der AUA vorsieht, soll die Swissair sogar bereit sein, auf ihre Eigenständigkeit zu verzichten. Bekanntlich hält die Swissair 48,5 Prozent des Aktienpaketes der Crossair. Falls das Projekt Alcazar verwirklicht würde, ist also davon auszugehen, dass sich dies in irgendeiner Weise auch auf die Tochtergesellschaft auswirken wird. Die Crossair wickelt einen bedeutenden Teil ihrer Tätigkeit im Kanton Tessin ab, nämlich vom Flughafen Lugano-Agno aus. Hunderte von Arbeitsplätzen hängen heute direkt von der Crossair ab, indirekt sind es im tertiären und im sekundären Sektor des Kantons Tessin Tausende. Die Stadt Lugano und die Crossair planen seit Jahren in enger Zusammenarbeit die Erweiterung und den Ausbau des Flughafens Lugano-Agno, der der Stadt gehört. Die Zahl der beförderten Passagiere hat sich in den letzten dreizehn Jahren mehr als verzehnfacht. In den vergangenen Monaten hat die Stadt Lugano beim Bund ein formelles Konzessionsgesuch eingereicht Die Stadt Lugano hat schon grosse Summen in die Modernisierung der Flughafenanlagen und -Strukturen investiert und wird auch weiterhin investieren. Die Unsicherheit im Zusammenhang mit der Entwicklung der Swissair und indirekt auch der Crossair gibt den Behörden Anlass zu tiefer Besorgnis. Sie befürchten eine Abwertung des Flughafens Lugano-Agno, was für die Region Lugano und für das Tessin schlimme Auswirkungen hätte. Das bestehende Flugliniennetz ist für die Tessiner Wirtschaft und für die kulturelle Öffnung des Kantons zu einem unverzichtbaren Instrument geworden. In diesem Zusammenhang stelle ich dem Bundesrat folgende Fragen: 1. Sieht er eine Möglichkeit, die Swissair und demzufolge auch

ihren Wert und ihre symbolische Bedeutung zu «retten»? 2. Ist er überhaupt bereit, Alternativen zu suchen, um die Swissair zu «retten»?

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Dringliche Interpellation Keller Rudolf Situation und Zukunft der Swissair Interpellation urgente Keller Rudolf Situation actuelle et avenir de Swissair In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1993 Année Anno Band III Volume Volume Session Sommersession Session Session d'été Sessione Sessione estiva Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 13 Séance Seduta Geschäftsnummer 93.3258 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 16.06.1993 - 15:00 Date Data Seite 1271-1272 Page Pagina Ref. No

### **E. 20**

022 843 Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung. Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale. Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.