



Konsolidierter Zwischenabschluss per 30. Juni 2003

Swiss International Air Lines AG

Der folgende ungeprüfte konsolidierte Zwischenabschluss für das am 30. Juni 2003 beendete Halbjahr, einschliesslich der Vergleichszahlen, stellt die finanzielle Lage des Konzerns, die Betriebsergebnisse und den Cash Flow nach dem "True and fair view"-Konzept gemäss IAS 34 dar. Die angewandten Rechnungslegungsvorschriften entsprechen den im Geschäftsbericht 2002 angewandten Rechnungslegungsvorschriften. Während des Betrachtungszeitraumes hat es keine Änderungen hinsichtlich der Rechnungslegungsvorschriften gegeben.

Am 24. Juni 2003 gab das Unternehmen die Neuordnung seines Kerngeschäfts bekannt. Alle Verhandlungen und die entsprechenden Vertragsabschlüsse und Tarifabstimmungen werden erst in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres 2003 stattfinden. Zurzeit liegen keine detaillierten endgültigen Zahlen zur Restrukturierung vor. Es wird erwartet, dass die Restrukturierungskosten insgesamt rund 200 Mio. CHF betragen werden. Dieser Betrag ist in den vorliegenden Halbjahreszahlen nicht enthalten (siehe auch Abschnitt „spätere Ereignisse“).

Swiss International Air Lines Ltd., Basel

Konsolidierte Erfolgsrechnung (zusammengefasst, ungeprüft)

in Mio. CHF

in Mio. CHF	30. Juni 2003	30. Juni 2002
Erträge aus Linienverkehr	1'715	1'520
Erträge aus Fracht und Post	260	147
Erträge aus Charter	57	66
Übrige Erlöse	22	21
Total Umsatz	2'054	1'754
Übrige betriebliche Erträge	44	53
Total betriebliche Erträge	2'098	1'807
Materialaufwand	-668	-506
Dienstleistungsaufwand	-767	-761
Personalaufwand	-545	-429
Abschreibungen	-116	-93
Verluste auf Anlagevermögen	-12	0
Übrige betriebliche Aufwendungen	-336	-451
Betriebsergebnis (EBIT)	-346	-433
Finanzergebnis	15	-14
Gewinn vor Steuern (EBT)	-331	-447
Ertragssteuern	-2	0
Gewinn nach Steuern	-333	-447
Minderheitsanteile	0	0
Konsolidiertes Ergebnis	-333	-447
in CHF	30. Juni 2003	30. Juni 2002
Gewinn pro Aktie (Basis)	-6.33	-9.07

Swiss International Air Lines Ltd., Basel

Konsolidierte Bilanz (zusammengefasst, ungeprüft)

in Mio. CHF

in Mio. CHF	Ziffer	30. Juni 2003	31. Dezember 2002
Flüssige Mittel		757	1'128
Festgeldanlagen (3 - 12 Monate)		54	60
Handelbare Wertpapiere		0	68
Forderungen		789	683
Übriges Umlaufvermögen		151	166
Umlaufvermögen		1'751	2'105
Flugzeugflotte	2	2'050	2'066
Immobilien, Mobilien und Einrichtungen		302	266
Immaterielle Anlagen		19	14
Übriges Anlagevermögen		259	217
Total Anlagevermögen		2'630	2'563
Total Aktiven		4'381	4'668
Verbindlichkeiten		378	501
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten		270	163
Nicht abgeflogene Transportdokumente		567	450
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten		587	535
Total kurzfristige Verbindlichkeiten		1'802	1'649
Langfristige Finanzverbindlichkeiten		835	939
Andere langfristige Verbindlichkeiten		377	364
Total langfristige Verbindlichkeiten		1'212	1'303
Total Fremdkapital		3'014	2'952
Minderheitsanteile		7	7
Aktienkapital		1'681	2'627
Kapitalreserven (Agio)		0	338
Eigene Aktien		0	0
Reserven		-321	-1,256
Total Eigenkapital	3	1'360	1'709
Total Passiven		4'381	4'668

Konsolidierter Zwischenabschluss der Eigenkapitalveränderungen (ungeprüft)

in Mio. CHF	Aktien- kapital	Aktien- agio	Eigene Aktien	Umrechnungs- reserven	Hedging- Reserve	Neubewertungs- Reserven	Bilanz- gewinn	Total
Saldo per 1. Januar 2002	2'322	306	0	0	1	0	-296	2'333
Neubewertung von zum Verkauf verfügbaren Investitionen	-	-	-	-	-	-	-	0
Wechselkursdifferenzen	-	-	-	-	-	-	-	0
Gewinne / (Verluste) mit Hedginginstrumenten	-	-	-	-	-5	-	-	-5
Unmittelbar eigenkapitalwirksame Netto- gewinne und -verluste	0	0	0	0	-5	-	-	-5
Nettogewinn / (-verlust) für die Periode	-	-	-	-	-	-	-447	-447
Von Mitarbeitern ausgeübte Aktienoptionen	-	-	0	-	-	-	-	0
Ausgegebene Aktien	297	32	-	-	-	-	-	329
Kauf / Verkauf eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-	0
Saldo per 30. Juni 2002	2'619	338	0	0	-4	0	-743	2'210
Saldo per 1. Januar 2003	2'627	338	0	-1	19	2	-1'276	1'709
Neubewertung von zum Verkauf verfügbaren Investitionen	0	0	0	0	0	-2	-	-2
Wechselkursdifferenzen	0	0	0	1	0	0	0	1
Gewinne / (Verluste) mit Hedginginstrumenten	0	0	0	0	-15	0	0	-15
Unmittelbar eigenkapitalwirksame Netto- gewinne und -verluste	0	0	0	1	-15	-2	0	-16
Nettogewinn / (-verlust) für die Periode	0	0	0	0	0	0	-333	-333
Aktienkapital und –agioschnitt	-946	-338	0	0	0	0	1'284	0
Von Mitarbeitern ausgeübte Aktienoptionen	0	-	-	-	-	-	-	0
Ausgegebene Aktien	0	-	-	-	-	-	-	0
Kauf / Verkauf eigener Aktien	0	-	-	-	-	-	-	0
Saldo per 30. Juni 2003	1'681	0	0	0	4	0	-325	1'360

Swiss International Air Lines Ltd., Basel

Konsolidierte Geldflussrechnung (zusammengefasst, ungeprüft)

in Mio. CHF	30. Juni 2003	30. Juni 2002
Nettogewinn / (-verlust) für die Berichtsperiode	-333	-447
Anpassungen für nicht-liquiditätswirksame Aufwände und Erträge	129	150
Veränderungen des nicht-baren Nettoumlaufvermögens	-33	15
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	-237	-282
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	-111	-1'426
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-21	1'745
Zunahme / (Abnahme) der flüssigen Mittel	-369	37
Wirkung von Wechselkursdifferenzen	-2	0
Flüssige Mittel am 1. Januar	1'128	699
Flüssige Mittel am 30. Juni	757	736

Die flüssigen Mittel umfassen den Kassenbestand, Postcheck- und Bankguthaben sowie kurzfristige Einlagen mit einer ursprünglichen Fälligkeit von bis zu maximal 90 Tagen.

Ausgewählte Erklärungen zum konsolidierten Zwischenabschluss

1. Hauptereignisse und Entwicklungen im ersten Halbjahr 2003

1.1 Massnahmen infolge der Irak-Krise, des Ausbruchs der SARS-Epidemie, der schleppenden Konjunktur und der tiefgreifenden Veränderungen im Airline-Markt

Das erste Halbjahr 2003 war geprägt von Abbau- und Restrukturierungsmassnahmen infolge der sich weiterhin abschwächenden Konjunktur, der Irak-Krise, dem Ausbruch der Krankheit SARS wie auch den generellen, tiefgreifenden Veränderungen im Airline-Markt.

Bereits im November 2002 wurde das erste Kostensenkungsprogramm initiiert und eine Verkleinerung der Flotte beschlossen. Infolge der sich weiterhin verschlechternden Konjunktur und der angespannten Lage im Irak stimmte der Verwaltungsrat Ende Februar 2003 einem zusätzlichen, Restrukturierungsprogramm zu, das an den Standorten Zürich, Basel, Genf, Lugano und Bern zur Einstellung von Strecken oder zur Reduktion von Frequenzen geführt hat. Die Flotte wurde um 17 Regionalflugzeuge, zwei Boeing MD-83 und einen Airbus A320 reduziert. Diese Massnahmen bewirkten einen Abbau von rund 700 Stellen und wurden auf den Sommerflugplan ab 30. März 2003 wirksam.

Am 20. März 2003 wurden die ersten Angriffe auf Ziele im Irak geflogen und gleichzeitig wurde die „Task Force Irak“ der SWISS operativ. Die Task Force verfolgte die Situation täglich, musste aber in der Golfregion während der gesamten Zeit des Krieges keine Flugplanänderungen vornehmen. Infolge verschärfter Sicherheitsvorkehrungen wurde temporär eine erhöhte Sicherheitsgebühr erhoben.

Der Ausbruch der Krankheit SARS wie auch der Krieg im Mittleren Osten hatten hingegen direkte, deutliche Auswirkungen auf die weltweite Nachfrage. Infolgedessen nahm SWISS eine temporäre Reduktion (April bis Mai) ihrer Kapazitäten vor. Diese Massnahmen betrafen sowohl das Europa- wie auch das Langstreckennetz.

Am 24. Juni 2003 verkündete SWISS eine Neupositionierung der gesamten Firma. Die Kosten müssen, um den angestrebten Turnaround zu erreichen, mit einschneidenden Massnahmen weiter gesenkt werden. Der Verwaltungsrat beschloss zusätzliche 34 Flugzeuge stillzulegen und weitere rund 3'000 Stellen abzubauen.

Die neue, massiv verkleinerte SWISS reagiert so auf die tiefgreifenden Veränderungen des Airline-Marktes. Auf interkontinentalen Strecken wird SWISS weiterhin die bewährte Premium Qualität in drei Klassen anbieten. In Europa wird der Kunde künftig zwischen verschiedenen Preis- und Produkteoptionen wählen können. Die Eckwerte des neuen Businessplanes, der mit Unterstützung einer Beratungsfirma seit Mitte Mai erstellt wird, erhielt die Zustimmung des Verwaltungsrates.

1.2 Weitere Ereignisse im ersten Halbjahr

Am 1. Januar 2003 startete das neue Vielfliegerprogramm der SWISS namens „Swiss TravelClub“. Die bisherigen Meilen blieben weiterhin gültig und konnten bis Ende Februar 2003 zu den bestehenden Konditionen eingelöst werden. Ab 1. März 2003 wurden neue Konditionen eingeführt.

Das Charter Geschäft der SWISS wurde für den Sommerflugplan neu organisiert. Die drei neuen Airbus A320, die in den Jahren 2003 und 2004 neu zur Flotte stossen, werden unter der Marke Swiss Sun operieren. Die Flugzeuge wurden speziell für den Charterverkehr ausgerüstet und verfügen als attraktive Neuerung über Sony PlayStations sowie eine Unterborkamera zur Live-Übertragung der Start- und Landephase in die Passagierkabine.

Ab Frühjahr 2003 ist SWISS auf allen fünf Kontinenten präsent. Dies ist durch attraktive Codeshare-Abkommen mit Japan Airlines und Qantas möglich. Zudem unterzeichnete SWISS ein Kooperationsabkommen mit Finnair.

Swiss International Air Lines Ltd., Basel

Mitte März wurden Ulrik Svensson per Mitte Mai zum Managing Director Finance und Manfred Brennwald per Anfang April zum Managing Director Operations, verantwortlich für die Bereiche Technik und Flugoperation, ernannt. Bereits am ersten Januar 2003 nahm William Meaney als Managing Director Commercial seine Tätigkeit auf. Damit ist die Einführung einer neuen Managementebene abgeschlossen.

Am 6. Mai 2003 orientierte SWISS an der Generalversammlung in Basel die Aktionärinnen und Aktionäre über das Geschäftsjahr 2002. Die Aktionärinnen und Aktionäre folgten bei allen Traktanden mit grossem Mehr den Anträgen des Verwaltungsrates und genehmigten unter anderem einen Kapitalschnitt zur Herabsetzung des Aktienkapitals. Im Verwaltungsrat kam es zu folgenden Veränderungen: Die Zahl der Verwaltungsräte wurde wie geplant von elf auf neun reduziert. Die Herren Kevin Benson, Philip Geier und Riccardo Gullotti sind aus dem Verwaltungsrat zurückgetreten. Neu gewählt wurden der Schweizer Walter Bosch, Marketing- und Kommunikationsexperte, und der norwegische Airline-Experte Jan Audun Reinas.

Die „Swiss Europe Savers“, besonders günstige, über Internet buchbare Flugangebote, wurden aufgrund des grossen Erfolges ab Anfang Juni auf 21 europäischen Strecken, nicht mehr nur ab Genf, sondern neu auch ab Zürich und Basel angeboten.

Nachdem sich das SWISS Management mit dem Kabinen- und dem Bodenpersonal bezüglich des geplanten Stellenabbaus bereits geeinigt hatte, konnte am 15. Juli, nach monatelangen Verhandlungen, auch mit dem Vorstand der Swiss Pilots Association (SPA), eine aussergerichtliche Einigung erreicht werden. Die SPA ist ihrem Vorstand am 8. August in einer Abstimmung gefolgt und hat damit eine wichtige Voraussetzung geschaffen, um die Restrukturierung der SWISS erfolgreich fortzuführen. Die vom Verwaltungsrat am 23. Juni beschlossene Restrukturierung kann nur umgesetzt werden, wenn sich alle Mitarbeitenden und Verbände zu den Zielen bekennen. Dabei dürfen sich alle Betroffenen als Sieger fühlen. Sowohl die ausscheidenden wie auch die verbleibenden Piloten haben sich für ein grosszügiges und faires Angebot der SWISS entschieden (siehe Ziffer 11 "spätere Ereignisse"). Gewerkschaften und Mitarbeiter haben damit auch ein positives Zeichen ihrer Verbundenheit gesetzt. Das Management der SWISS anerkennt die grosse Unterstützung vonseiten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der in dieser schwierigen Phase besonders grosse Bedeutung zukommt. Das Restrukturierungsprogramm schlägt im Abschluss des ersten Halbjahres 2003 weder kosten- noch ertragsseitig zu Buche.

Die SWISS erhielt am letzten Junitag den ersten Airbus A340-300 und startete damit die Erneuerung der Langstreckenflotte. Insgesamt sieben Maschinen dieses Typs wird die SWISS in diesem Jahr als Ersatz für die mittlerweile zehnjährigen Boeing MD-11 übernehmen. Mit dem Hersteller Airbus Industrie wurde eine verbindliche Grundsatzvereinbarung über die Finanzierung der neuen Flugzeuge abgeschlossen. Der Auslieferung der ersten Maschine ging ein langer Verhandlungsprozess voraus, der eine modifizierte Bestellung ermöglichte.

Nicht nur mit Airbus wurde über eine Anpassung der Flotte diskutiert, sondern auch mit Embraer. Die Anzahl der festen Bestellungen für den Embraer 170 und den Embraer 195 wurde von 60 auf 30 Flugzeuge reduziert. Die Ablieferung der neuen Flugzeuge wird nicht bereits 2003, sondern erst ab 2004 (Embraer 170) beziehungsweise 2006 (Embraer 195) erfolgen. Die Anzahl der Optionen wurden von 100 auf neu 20 Maschinen reduziert.

Swiss International Air Lines Ltd., Basel

2. Flugzeugflotte (per 30. Juni 2003)

	Sitz-Kapazität	Anzahl im Eigentum	Finanz-leasing	Ausrüstungs-leasing	Leased out	Total von SWISS betriebene
Saab SF-340	33	11	0	3	-11	3
Saab SF-2000	50	14	9	3	-1	25
Embraer ERJ-145	49	0	21	4	-2	23
Avro RJ-85	82	2	2	0	0	4
Avro RJ-100	97	2	13	0	0	15
MD-82/83	156	0	0	8	-1	7
Airbus A320 Familie	110-186	0	15	12	0	27
Airbus A330-200	196-230	0	2	11	0	13
McDonnell Douglas MD-11	241	0	0	12	0	12
Airbus A340-300	228	0	1	0	0	1
Total		29	63	53	-15	130

Im ersten Halbjahr 2003 wurden drei Saab 2000 stillgelegt, zwei MD-82/83 und eine MD-11 wurden den Leasinggebern zurückgegeben. Per 30. Juni 2003 wurde der erste Airbus A340-300 in die Flotte aufgenommen.

3. Eigenkapital

Aktienkapital und Kapitalreserven	Anzahl Aktien in 1'000	Aktienkapital in Millionen CHF
Per 1. Januar 2003	52'536'680	2'627
Kapitalherabsetzung per 6. Mai 2003	0	-946
Per 30. Juni 2003	52'536'680	1'681

Der Nennwert je Aktie wurde auf Beschluss der Generalversammlung der Aktionäre im Mai 2003 von CHF 50 auf CHF 32 herabgesetzt.

4. Dividende

2003 wurde keine Dividende gezahlt.

5. Ausrüstungsleasing

Per 30. Juni 2003 und 31. Dezember 2002 betragen die künftigen Mindestzahlungen für das Ausrüstungsleasing insgesamt:

in Mio. CHF	30. Juni 2003	31. Dezember 2002
fällig werdend binnen 12 Monaten	198	249
fällig werdend binnen 1-5 Jahren	501	674
fällig werdend nach 5 Jahren	285	388
Total	984	1'311

Swiss International Air Lines Ltd., Basel

Die Verbindlichkeiten aus dem Ausrüstungsleasing beziehen sich hauptsächlich auf Ausrüstungsleasingverträge für Flugzeuge (CHF 731 Millionen per 30. Juni 2003). Die Abnahme bei den künftigen Mindestzahlungen für das Ausrüstungsleasing im Vergleich zum 31. Dezember 2002 ergibt sich aus der Stilllegung von vier A330, von denen zwei im Dezember 2003 stillgelegt werden und zwei weitere im Februar 2004.

Per 30. Juni 2003 verfügte SWISS über Ausrüstungsleasingverträge für 53 Flugzeuge. Die entsprechenden Verträge wurden für eine Laufzeit zwischen 12 Monaten und 10 Jahren geschlossen. Einige Leasingverträge lassen generell eine vorzeitige Kündigung zu und einige als Folge einer eventuellen Reduzierung der Gesamtzahl der Flugzeuge eines bestimmten Typs in der SWISS-Flotte. Andere sehen eine Buy-Out-Option vor Ablauf der Mietzeit vor. Die Miete eines einzelnen Flugzeugs kann nicht vor Ablauf der Mietzeit beendet werden. Der obige Plan berücksichtigt vorzeitige Kündigungsdaten gemäss Flottenplanung.

Neben den Flugzeugen betreffen die Ausrüstungsleasingverträge hauptsächlich geleaste Gebäude.

6. Kapitalbindung

Per 30. Juni 2003 und 31. Dezember 2002 wies der Konzern jeweils folgende Kapitalbindung auf:

in Mio. CHF	30. Juni 2003	31. Dezember 2002
Kapitalbindung bezüglich Flugzeugflotte	2'049	3'153
Kapitalbindung bezüglich Sachanlagen einschliesslich immaterieller Anlagewerte	26	59
Total	2'075	3'212

7. Eventualfälle/Eventualverbindlichkeiten

in Mio. CHF	30. Juni 2003	31. Dezember 2002
Meilenprogramm Swiss Travel Club	keine	pro memoria
Gesamtschuldnerische Haftung für MwSt-Zahlungen	keine	pro memoria

Das frühere Qualiflyer-Programm mit gesamtschuldnerischer Haftung für jede Partei wurde per 1. Januar 2003 in unterschiedliche Programme aufgeteilt, wobei alle Mitglieder (Kunden) ihrem bevorzugten Programm zugeteilt wurden. Per 30. Juni 2003 besteht keine gesamtschuldnerische Haftung mehr.

8. Hängige Verfahren

Bezogen auf die Informationen vom 31. Dezember 2002 gibt es keine grösseren Änderungen (spätere Ereignisse sind eingetreten, siehe Ziffer 11).

Swiss International Air Lines Ltd., Basel

9. Verpfändete Aktiven

in Mio. CHF	30. Juni 2003	31. Dezember 2002
Barwerte	66	34
Sonstige Forderungen gegenüber Dritten	84	34
Eigene Flugzeuge	60	143
Gemietete Flugzeuge	1'437	1'370
Gemietete Ersatz-Triebwerke	11	12
Sonstige gemietete Anlagen	23	24
Vorauszahlungen für die Flugzeugflotte	327	328
Anlagevermögen	189	167
Anlagen im Bau	12	12
Dritten gewährte Darlehen	71	72
Bareinlagen	136	92
Total	2'416	2'288

Darlehen in Höhe von CHF 52 Millionen für Garantien, Akkreditive und Derivate werden teilweise durch flüssige Mittel in Höhe von CHF 66 Millionen gesichert.

Die sonstigen Forderungen umfassen aufgrund von Gerichtsverfahren eingefrorene Aktiven, insbesondere in Frankreich. Die gemieteten Vermögenswerte sichern die entsprechenden Mietverpflichtungen ab.

Das Unternehmen ist Konzessionärin mehrerer Gebäude des EuroAirports Basel-Mülhausen-Freiburg. Die entsprechenden Verträge gelten normalerweise für 50 Jahre ab Errichtung der Gebäude, womit dem Unternehmen ein Recht eingeräumt wird, das einem Finanzierungsleasing, in bestimmten Fällen einem Ausrüstungsleasing, ähnelt. Soweit das Unternehmen die Baukosten vorfinanziert hat, sind sie Teil der Gesamtmietzahlungen. Nach Beendigung der Konzession macht das Unternehmen keinerlei Ansprüche oder Forderungen gegen den Leasinggeber geltend. SWISS ist nicht berechtigt, derartige Anlagevermögen oder im Bau befindliche Anlagen im Gesamtbuchwert von CHF 201 Millionen zu veräussern.

Dritten gewährte Darlehen in Höhe von CHF 71 Millionen stellen Sicherheiten und Kautionen für Finanzierungsleasingverträge für Flugzeuge dar.

Die Bareinlagen beziehen sich hauptsächlich auf die Wartung von Flugzeugen mit Ausrüstungsleasing und Bareinlagen für Treibstoff.

10. Geschäftsrisiko und Unternehmensfortführung

Dieser konsolidierte Zwischenabschluss wurde auf der Basis eines laufenden Betriebs (going concern) vorbereitet, die nach Auffassung des Verwaltungsrates angemessen ist.

Angesichts der anhaltenden Schwierigkeiten in der internationalen Luftfahrtindustrie und mit dem Ziel, die Profitabilität unseres Konzerns mittelfristig wiederherzustellen, gab der Verwaltungsrat nach seiner Sitzung vom 23. Juni 2003 ein substanzielles Restrukturierungsprogramm bekannt (siehe unten).

Der Verwaltungsrat geht davon aus, dass die erfolgreiche Umsetzung der Hauptelemente des Business-Plans, einschliesslich einer zusätzlichen Finanzierung von CHF 500 Millionen, die Überlebensfähigkeit des Konzerns in absehbarer Zukunft sicherstellen wird. Die Liquidität und damit die finanzielle Lage des Konzerns könnten aber durch weitere unvorhersehbare, vom Konzern nicht beeinflussbare Ereignisse, beeinträchtigt werden und eine weitere Restrukturierung und/oder Finanzierung erfordern. Andernfalls könnte die Liquiditätsslage des Konzerns und damit möglicherweise auch die Unternehmensfortführung (going concern) ernsthaft beeinträchtigt werden.

Swiss International Air Lines Ltd., Basel

11. Spätere Ereignisse

SWISS gab am 24. Juni 2003 ein substanzielles Restrukturierungsprogramm mit folgendem Inhalt bekannt:

- Streichung von rund 3'000 Vollzeitstellen
- Stilllegung von bis zu 34 Flugzeugen und Reduktion der Anzahl angeflogener Destinationen
- Erlangung einer neuen Kreditlinie von CHF 500 Millionen

Ein neuer Business-Plan, der die oben genannten Massnahmen berücksichtigt, wurde erarbeitet. Die Restrukturierung wird voraussichtlich mit Beginn des Winterflugplans 2003 abgeschlossen sein.

Obwohl der Plan vor dem 30. Juni 2003 bekannt gegeben worden ist, lagen keine ausreichenden Details hinsichtlich der Restrukturierungskosten und möglicher Minderungseffekte vor, um die hiermit zusammenhängenden Kosten vernünftig abschätzen zu können. Daher sind im konsolidierten Zwischenabschluss keine Rückstellungen für die Restrukturierung und keine Impairment-Verluste berücksichtigt worden. Es wird erwartet, dass solche Kosten und Verluste, je nach Ausgang der Verhandlungen mit allen betroffenen Parteien, rund CHF 200 Millionen betragen werden. Im Budget wird daher von rund CHF 200 Mio. an einmaligen Kosten ausgegangen. Die Rückstellungen werden erst im zweiten Halbjahr, im konsolidierten Jahresabschluss 2003 ausgewiesen werden.

Wie bereits erwähnt liegen diese Zahlen noch nicht vor, weshalb sie in den per 30. Juni 2003 vorgelegten Zahlen nicht enthalten sind.

Im Juli/August konnte sich SWISS mit sämtlichen grossen Gewerkschaften bezüglich Bedingungen und Prozess des aus der Implementierung des Business-Plans resultierenden Stellenabbaus einigen.

SWISS hat seit der Bekanntgabe der Restrukturierungsmassnahmen mit **Kapers und Unia**, den Vereinigungen des Kabinenpersonals, über möglichst sozial-partnerschaftliche Lösungen beim notwendigen Stellenabbau verhandelt. Bereits Mitte Juli konnte mit den beiden Gewerkschaften eine Einigung bezüglich Bedingungen und Prozess beim Stellenabbau gefunden werden. Beim Kabinenpersonal sind 935 Stellen von den Restrukturierungsmassnahmen betroffen. Die Besatzungsstandorte Genf und Lugano werden geschlossen, während am Standort Basel der Bestand reduziert wird. Die Besatzungsstandorte in Bangkok, Delhi und Bombay werden ebenfalls geschlossen. In Tokio wird der Personalbestand reduziert. In weiterführenden Verhandlungen sollen zusätzliche Kostenreduktionen, die ohne weiteren Stellenabbau möglich sind, diskutiert werden.

Die Verhandlungen mit dem Bodenpersonal konnten in der ersten Augustwoche erfolgreich abgeschlossen werden. SWISS und die Gewerkschaften **GATA, KV Schweiz, PUSH** und **VPOD** haben sich über einen Sparbeitrag des Bodenpersonals geeinigt. Der wesentliche Beitrag erfolgt über eine Flexibilisierung der individuellen Arbeitszeit sowie eine Reduktion sonstiger Personalkosten. Eine generelle Lohnreduktion wurde nicht vereinbart. Potentielle Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit den Massenentlassungen wurden beigelegt. Im Gegenzug hat SWISS den gültigen Sozialplan um zwölf Monate auf den 31.12.2004 verlängert. Eine Verbesserung der Sozialplanleistungen für ältere und langjährige Mitarbeitende konnte ebenfalls realisiert werden.

SWISS und der **Pilotenverband SWISS PILOTS (SPA)** haben ihre Auseinandersetzung beigelegt und sich über eine gütliche, aussergerichtliche Lösung geeinigt. In einer beidseitig unterzeichneten Vereinbarung verzichtet SPA auf die Umsetzung des Schiedsgerichtsurteils und zieht sämtliche hängigen Klagen zurück. SPA akzeptiert zudem die Kündigung von 559 Piloten ihres Korps. SWISS richtet im Gegenzug den ausscheidenden SPA Piloten eine einmalige Abfindung aus. Die drei Chartermaschinen werden künftig wieder im Korps der ehemaligen Crossair Piloten (OC 1) operiert und SWISS verzichtet auf die juristische Gründung ihrer Tochtergesellschaft SWISS Express. In einer konstruktiven Atmosphäre haben sich **Aeropers** (die Gewerkschaft der ehemaligen Swissair Piloten) und SWISS über die Massnahmen und die Umsetzung der Restrukturierung geeinigt. Diese umfassen unter anderem ein innovatives Teilzeitmodell. Mit Aeropers, dem Verband der nicht in das Schiedsgerichtsverfahren involviert war, konnten auch die Auswirkungen der SPA-Vereinbarung auf die Mittel- und Langstreckenpiloten geregelt werden.

Die Einigung mit den beiden Pilotenverbänden ist eine äusserst wichtige Voraussetzung, um die angekündigte Restrukturierung der SWISS erfolgreich durchführen zu können.

Swiss International Air Lines Ltd., Basel

Die Gespräche und Verhandlungen mit den fünf grössten Lieferanten (Unique, Swissport, SR Technics, Gate Gourmet und Cargologic) verlaufen vielversprechend. Sie haben zum Ziel, SWISS kostenseitig auf ein stabiles Fundament zu stellen. Ihr Erfolg ist zentrale Voraussetzung für eine nachhaltig erfolgreiche Geschäftstätigkeit der SWISS.