



SWISS verbessert Betriebsergebnis deutlich

Swiss International Air Lines (Konzern) steigerte den konsolidierten Betriebsertrag im Geschäftsjahr 2005 auf CHF 3 732 Mio. (Vorjahr: CHF 3 642 Mio.). Trotz der höheren Treibstoffpreise verbesserte sich das Betriebsergebnis (EBIT) vor Restrukturierungskosten auf minus CHF 14 Mio. (Vorjahr: minus CHF 122 Mio.).

Neben Restrukturierungskosten in Höhe von CHF 41 Mio. belasteten währungsbedingte Wertanpassungen (cash-neutrale Buchverluste) auf US-Dollar-Verbindlichkeiten das Ergebnis im Jahr 2005 mit CHF 65 Mio. Auf diese beiden Faktoren ist der im Vorjahresvergleich höhere Nettoverlust von CHF 178 Mio. (Vorjahr: minus CHF 140 Mio.) zurückzuführen.

Im vierten Quartal 2005 lag das Betriebsergebnis (EBIT) vor Restrukturierungskosten bei minus CHF 38 Mio. (Vorjahr: minus CHF 123 Mio.) und das Nettoergebnis bei minus CHF 97 Mio. (Vorjahr: minus CHF 123 Mio.). Am 31. Dezember 2005 verfügte SWISS über flüssige Mittel in Höhe von CHF 558 Mio. (Ende 2004: CHF 481 Mio.).

SWISS steigerte den konsolidierten Betriebsertrag im Geschäftsjahr 2005 auf CHF 3 732 Mio. (Vorjahr: CHF 3 642 Mio.) und erzielte ein Betriebsergebnis (EBIT) vor Restrukturierungskosten von minus CHF 14 Mio. (Vorjahr: minus CHF 122 Mio.). Die hohen Kosten für Flugtreibstoff belasteten den EBIT im abgelaufenen Geschäftsjahr gegenüber der Vorjahresperiode mit zusätzlich CHF 213 Mio. Aufgrund des intensiven Wettbewerbs konnten die höheren Treibstoffkosten mit den Treibstoffzuschlägen nur teilweise kompensiert werden. Mit umfangreichen Kostensenkungsmassnahmen konnte der Materialaufwand (unter Ausklammerung der Zusatzkosten für Treibstoff) im Geschäftsjahr um rund 13% und damit überproportional zur Reduktion der Kapazität (minus 4.7% der Sitzkilometer) gesenkt werden.

Im Betriebsergebnis sind Sonderabschreibungen für Wertberichtigungen auf Regionalflugzeuge und auf Gebäude in der Höhe von CHF 115 Mio. enthalten. Aus dem ersten Quartal beinhalten der Betriebsertrag und der EBIT einen einmaligen Ertrag in der Höhe von CHF 43 Mio. aus dem Transfer von Slots an British Airways am Flughafen in London Heathrow. Zum Vergleich waren 2004 insgesamt CHF 174 Mio. an Sonderabschreibungen sowie CHF 163 Mio. an einmaligen Erträgen im Betriebsergebnis enthalten.

Swiss International Air Lines (Konzern) Jahresabschluss 2005

Das Ergebnis für 2005 enthält Restrukturierungskosten in Höhe von insgesamt CHF 41 Mio. Diese fielen im Zusammenhang mit dem teilweisen Abbau überzähliger Positionen im Pilotenkorps, der Reorganisation der Call-Center und der laufenden Restrukturierung der SWISS Verkaufsorganisation an. SWISS verbesserte das Betriebsergebnis (EBIT) nach Restrukturierungskosten im Jahr 2005 deutlich. Es belief sich auf minus CHF 55 Mio. (Vorjahr: minus 122 Mio.).

Im vierten Quartal 2005 betrug der EBIT vor Restrukturierungskosten minus CHF 38 Mio. (Vorjahresquartal: minus CHF 123 Mio.). Die im vierten Quartal 2005 gegenüber der gleichen Vorjahresperiode erzielte Ergebnisverbesserung wurde in erster Linie über höhere Umsätze und aufgrund tieferer Sonderabschreibungen erzielt.

Der Finanzaufwand belief sich im Geschäftsjahr 2005 auf CHF 67 Mio. (Vorjahr: CHF 64 Mio.). Der Finanzertrag lag bei CHF 9 Mio. (Vorjahr: CHF 10 Mio.). Aufgrund des im Vorjahresvergleich gegenüber dem Schweizer Franken deutlich stärkeren US-Dollars führte die Neubewertung der US-Dollar-Verbindlichkeiten für das Geschäftsjahr 2005 zu währungsbedingten Wertanpassungen (cash-neutrale Buchverluste) in Höhe von CHF 65 Mio. Im Jahr 2004 wurden noch positive währungsbedingte Wertanpassungen in Höhe von CHF 60 Mio. im Fremdwährungsergebnis ausgewiesen. Diese nicht-realisierten und cash-neutralen Buchgewinne waren im Jahr 2004 angefallen, weil der US-Dollar damals schwächer war als im Jahr 2003.

Das konsolidierte Nettoergebnis lag bei minus CHF 178 Mio., nach minus CHF 140 Mio. im Vorjahr. Der trotz deutlich besserem Betriebsergebnis höher ausgefallene Nettoverlust ist primär auf die erwähnten, währungsbedingten Wertanpassungen (Differenz zum Vorjahr: CHF 125 Mio.) und auf die Restrukturierungskosten (Differenz zum Vorjahr: CHF 41 Mio.) zurückzuführen.

„SWISS hat 2005 ihr operatives Ergebnis trotz der hohen Treibstoffpreise und des verschärften Wettbewerbes abermals deutlich gesteigert. Das Restrukturierungsprogramm greift und zeigt Erfolge“, kommentiert Christoph Franz, Präsident der Konzernleitung und CEO von SWISS. „Dass wir trotz einschneidender Massnahmen und der damit erzielten Ergebnisverbesserung weiterhin substantielle Verluste hinnehmen müssen, macht aber deutlich, dass wir die Restrukturierung konsequent weiter vorantreiben und die GAV-Verhandlungen mit höchster Priorität abschliessen müssen.“ Und weiter zur langfristigen Perspektive von SWISS: „Das Ziel der nachhaltigen Profitabilität bedingt eine EBIT-Marge von mindestens fünf bis acht Prozent. Erst dann verfügt SWISS über ausreichende Ertragskraft und eine Perspektive für zukünftiges Wachstum.“

in Mio. CHF	1.-4. Quartal		4. Quartal	
	2005	2004	2005	2004
Betriebsertrag	3 732	3 642	965	947
EBIT vor Restrukturierungskosten	-14	-122	-38	-123
Restrukturierungskosten	-41	0	-31	0
EBIT nach Restrukturierungskosten	-55	-122	-69	-123
Verlust in der Berichtsperiode	-178	-140	-97	-123
Mitarbeiter (Vollzeitstellen) per 31.12.	6 094	6 625		

Positiver Cash Flow aus Betriebstätigkeit von CHF 219 Mio.

Der *Cash Flow aus Betriebstätigkeit* belief sich im Geschäftsjahr 2005 auf CHF 219 Mio., nachdem im Vorjahr ein Cash Flow von CHF 189 Mio. erzielt worden war (inklusive den CHF 68 Mio., die im dritten Quartal 2004 nach der Einigung im Holco Rechtsstreit zugeflossen waren). Die Steigerung wurde dank dem besseren operativen Ergebnis und verschiedenen Massnahmen im Management des Netto-Umlaufvermögens erzielt.

Swiss International Air Lines (Konzern) Jahresabschluss 2005

Der *Cash Flow aus Investitionstätigkeit* war aufgrund von Desinvestitionen positiv. Er belief sich auf CHF 121 Mio. (Vorjahr: CHF 5 Mio.). Positive Cash Flows im Betrag von CHF 43 Mio. resultierten aus dem Transfer von Slots am Flughafen London Heathrow an British Airways. Eine Rückerstattung auf geleisteten Anzahlungen für Flugzeuge und der Erlös aus dem Verkauf von Flugzeugen führten zu einem Cash Flow in Höhe von CHF 97 Mio. Die Reduktion verschiedener Bardepots führte zu einem Nettozufluss von weiteren CHF 57 Mio. Im Zusammenhang mit verschiedenen Investitionen, unter anderem für Komponenten der Innenausstattung, Ersatzteile und Verbrauchsmaterial für die Flugzeugflotte flossen CHF 76 Mio. ab.

Der *Cash Flow aus Finanzierungstätigkeit* lag bei minus CHF 264 Mio. (Vorjahr: minus CHF 211 Mio.). Insgesamt CHF 159 Mio. an flüssigen Mitteln wurden für die Amortisation von Finanzleasing-Verbindlichkeiten auf Flugzeuge gebraucht. CHF 47 Mio. an flüssigen Mitteln hat SWISS für die Rückzahlung von Fremdkapital verwendet, darunter CHF 43 Mio. zur Tilgung der Restschuld aus dem Kredit der Barclays Bank über ursprünglich CHF 50 Mio. Die Rückzahlung an die Barclays Bank hatte netto keinen Einfluss auf die flüssigen Mittel, da sie zeitlich mit der im Cash Flow aus Investitionstätigkeit ausgewiesenen Kompensation von British Airways für die transferierten Slots in London Heathrow zusammenfiel. Weitere Mittelabflüsse resultierten aus ordentlichen Zinszahlungen für Finanzleasing-Verbindlichkeiten in Höhe von CHF 57 Mio.

Per 31. Dezember 2005 verfügte SWISS über CHF 558 Mio. an flüssigen Mitteln. Ende 2004 lagen die flüssigen Mittel bei CHF 481 Mio. (plus Festgeldanlagen von CHF 4 Mio.). Innerhalb der verfügbaren Kreditlinien aus der Bankenfinanzierung standen SWISS per 31. Dezember 2005 zusätzlich liquide Mittel von CHF 228 Mio. zur Verfügung. Dieser Betrag variiert unter anderem in Abhängigkeit der Wechselkurse von US-Dollar und Euro zum Schweizer Franken.

Zum heutigen Tag hat SWISS 66% ihres für den Rest des Jahres 2006 erwarteten Treibstoffbedarfs abgesichert. Trotz partieller Absicherung des Risikos weiterer Preissteigerungen am Treibstoffmarkt erhöhen die rekordhohen Preise für Flugtreibstoff den Druck, den Restrukturierungsprozess konsequent voranzutreiben und weitere Kosten- und Ertragspotentiale zu erschliessen.

Eigenkapitalquote bei 25.1%

Per 31. Dezember 2005 lag das Eigenkapital des Konzerns bei CHF 708 Mio. (Eigenkapitalquote: 25.1%), nach CHF 852 Mio.¹ (Eigenkapitalquote: 27.3%) per Ende 2004.

Netto-Finanzverschuldung um 40% reduziert

Um insgesamt CHF 242 Mio. reduzierte SWISS die Netto-Finanzverschuldung im Verlauf des Geschäftsjahres 2005. Sie lag am 31. Dezember 2005 bei CHF 352 Mio., nach CHF 594 Mio. per Ende 2004. Die Reduktion erfolgte kontinuierlich über das ganze Jahr. Im vierten Quartal 2005 wurden CHF 47 Mio. abgebaut. Zum Abbau der Finanzverbindlichkeiten trug vor allem der Cash Flow aus Betriebstätigkeit bei. Weitere Mittel wurden mit Desinvestitionen freigesetzt.

Bessere Auslastung, Druck auf Durchschnittsertrag in Europa

Auslastung: Erstmals seit Bestehen des Unternehmens konnte SWISS 2005 die Anzahl im Linienverkehr beförderter Passagiere steigern. SWISS transportierte im Jahr 2005 im Linienverkehr 9.56 Mio. Passagiere (plus 4.1%). Die im Laufe des Jahres vorgenommenen Anpassungen am Streckennetz, die Optimierung des Flugplans sowie Veränderungen an der Flottenstruktur

¹ Die Diskrepanz von CHF 4 Mio. zu den im Jahresabschluss vom 31. Dezember 2004 ausgewiesenen CHF 848 Mio. ergibt sich aus einer Änderung der Rechnungslegungsvorschriften nach IFRS, deren Anwendung von der Schweizer Börse SWX verlangt wird und für SWISS als damals börsenkotiertes Unternehmen verbindlich war.

Swiss International Air Lines (Konzern) Jahresabschluss 2005

wirkten sich positiv auf die Auslastung von SWISS aus. Die SWISS Flüge waren im Durchschnitt zu 78.1% ausgelastet, ein Plus von 3.2 Prozentpunkten gegenüber dem Vorjahr. Während SWISS im Jahr 2005 im Vergleich mit dem Vorjahr 4.7% weniger Sitzkilometer (ASK) anbot, gingen die verkauften Sitzkilometer (RPK) nur um 0.6% zurück. Die Sitzauslastung stieg entsprechend an.

SWISS steigerte den Sitzladefaktor auf ihren Europastrecken im Jahr 2005 um 5.1 Prozentpunkte auf 65.9%. Bei nahezu unveränderter Kapazität (minus 0.1%) in Sitzkilometern (ASK) steigerte SWISS den Absatz in verkauften Sitzkilometer (RPK) mit einem Plus von 8.3% deutlich.

Auf den Interkontinentalstrecken lag der Sitzladefaktor im Jahr 2005 bei 84.0%, 2.7 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert. Bei einer gemessen in Sitzkilometern (ASK) im Vorjahresvergleich um 6.8% reduzierten Kapazität ging die von SWISS am Markt abgesetzte Leistung in verkauften Sitzkilometern (RPK) um 3.6% und damit deutlich weniger stark zurück als das Angebot.

Im vierten Quartal 2005 erhöhte SWISS ihre Auslastung auf 75.3% (Vorjahr: 74.3%). In Europa stieg die Auslastung auf 63.1% (Vorjahr: 56.8%). Im Interkontinentalgeschäft lag die Auslastung bei 81,0% (Vorjahr: 82.4%).

Das Frachtgeschäft entwickelte sich in einem deutlich härteren Wettbewerbsumfeld auch im Jahr 2005 insgesamt positiv. Der volumenmässige Frachtladefaktor stabilisierte sich bei hohen 86.5% (minus 0.1 Prozentpunkte). Die von Swiss WorldCargo am Markt abgesetzte Frachtleistung stieg um 0.5% auf rund 1.14 Mia. Frachttonnenkilometer.

Durchschnittsertrag (Yield): Der branchenweit feststellbare Druck auf den Ertrag pro Passagierkilometer (Yield) hielt in Europa an. Trotz der Treibstoffzuschläge verzeichnete SWISS auf den Europastrecken im Geschäftsjahr 2005 einen Yield-Rückgang von 5.7% im Vergleich mit dem Vorjahr. Das von anhaltenden Überkapazitäten geprägte Marktumfeld führt zu einer fortschreitenden Preiserosion. Der Yield auf den Interkontinentalstrecken stieg zwar um 8.6%. Dennoch wirkten sich die rekordhohen Treibstoffpreise aufgrund der deutlich längeren Flugstrecken überproportional auf die Streckenergebnisse im Interkontinentalsegment aus.

Mit ihrer wettbewerbsorientierten Preisgestaltung gelang es SWISS, trotz intensiver Konkurrenz durch verschiedene Billigfluggesellschaften, ihren Marktanteil am Hub in Zürich im Jahr 2005 auf 50.4% zu erhöhen. Er lag um 2.4 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert.

Positiv entwickelt sich bei SWISS weiterhin der Ertrag pro angebotenem Sitzkilometer (RASK). Dieser ergibt sich aus der Auslastung und dem Ertrag pro Passagierkilometer und ist in Verbindung mit dem CASK (den Kosten pro angebotenem Sitzkilometer) von zentraler Bedeutung für das operative Ergebnis des Unternehmens. In Europa konnte SWISS den RASK im Geschäftsjahr 2005 um 2.2% steigern. Auf den Interkontinentalstrecken resultierte hier mit plus 13.8% eine überaus deutliche Steigerung. SWISS erhöhte damit ihren streckennetzweiten RASK im Vergleich mit der Vorjahresperiode um 9.4%. Der Anstieg des RASK ist auch bedingt durch den gegenüber der gleichen Vorjahresperiode veränderten Anteil des Europaverkehrs an der Gesamtkapazität (in ASK). Die relative Verschiebung zum Europageschäft wirkte sich positiv auf den netzwerkweiten RASK aus, weil der RASK auf langen Interkontinentalstrecken tiefer ist als auf Europastrecken. Im RASK enthalten sind die Treibstoffzuschläge, die SWISS seit Sommer 2004 auf ihren Flugtickets erhebt. Im Einklang mit der Branche wurden diese angesichts stark gestiegener Treibstoffpreise eingeführt und stufenweise der Entwicklung der Preise beim Flugtreibstoff angepasst, zuletzt per 23. September 2005.

Stückkosten weiterhin zu hoch

Mit der Umsetzung verschiedener Restrukturierungsmassnahmen konnte SWISS ihre Kosten im Vorjahresvergleich bereits deutlich senken. Trotzdem ist die Kostenposition im Wettbewerbsvergleich nach wie vor zu hoch. Unter Ausklammerung der preisbedingten Zusatzkosten für den

Swiss International Air Lines (Konzern) Jahresabschluss 2005

Flugtreibstoff hat SWISS den CASK im abgelaufenen Jahr um 3.4% gesenkt. Das bisher Erreichte wurde aber durch die hohen Kosten für Flugtreibstoff kompensiert. Die Kosten pro angebotenem Sitzkilometer (CASK) stiegen gegenüber der Vorjahresperiode denn auch um 3.6%.

Analog zum RASK wurde der CASK von der Veränderung der relativen Anteile des Europa- und des Interkontinentalgeschäfts an der Gesamtkapazität (in ASK) beeinflusst. Hier zeigte sich der umgekehrte Effekt. Mit der Erhöhung des Europaanteils stieg der netzwerkweite CASK automatisch an. Dies ist dadurch bedingt, dass der CASK in Europa aufgrund der kürzeren Flugstrecken wesentlich höher ist als auf den interkontinentalen Strecken.

Unabhängig von dieser Mechanik müssen die Stückkosten weiter gesenkt werden, speziell vor dem Hintergrund der weiterhin bestehenden Verluste, der sich fortsetzenden Preiserosion und der nach wie vor angespannten und schwer prognostizierbaren Entwicklung am Markt für Flugtreibstoff.

Der Fokus für weitere Kostensenkungspotentiale liegt in den Bereichen Catering, Bodendienste (Handling) und bei der Steigerung der internen Produktivität. SWISS führt das laufende Kostensenkungsprogramm in allen Bereichen des Unternehmens konsequent weiter. Angesichts der Belastung durch die hohen Treibstoffkosten wird z.B. kontinuierlich nach Möglichkeiten zur Senkung des Treibstoffverbrauchs gesucht. Um den Verbrauch zu senken, hat SWISS im Verlauf des vergangenen Geschäftsjahres ein Paket von Massnahmen umgesetzt. Diese beinhalten zum einen gewichtsreduzierende Modifikationen an der Kabineneinrichtung, zum anderen aber auch Anpassungen der Flugprozedere mit dem Ziel möglichst treibstoffsparend zu fliegen.

Den in vielen Bereichen erfolgreichen Initiativen zur Senkung der Kosten steht nach wie vor der von Jahr zu Jahr steigende Personalaufwand pro Arbeitsplatz (Vollzeitstellen) gegenüber. Dieser hat sich im Vergleich zum Jahr 2004 um 5.5% erhöht. Der Anstieg ist primär auf die in den derzeitigen Gesamtarbeitsverträgen des fliegenden Personals festgeschriebenen, automatischen Lohnsteigerungen zurückzuführen. Mechanismen dieser Art wirken sich in einer von Personalabbau geprägten Situation speziell negativ aus, weil der „Teuerungseffekt“ beim bestehenden Mitarbeiterkorps nicht mehr durch Neuzugänge auf tieferen Gehaltsstufen ausgeglichen werden kann. Mit ihrer Zustimmung zum neuen Gesamtarbeitsvertrag haben die Gewerkschaften des Kabinenpersonals im Februar 2006 einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Kosten geleistet.

Personalbestand im Konzern

Die Zahl der im Geschäftsjahr 2005 durchschnittlich Beschäftigten (umgerechnet auf Vollzeitstellen) ging gegenüber der Vorjahresperiode um 789 Stellen von 7 121 auf 6 382 zurück. Per 31. Dezember 2005 lag die Zahl der Vollzeitstellen bei 6 094. Dies sind 531 Stellen weniger als Ende 2004. Die 6 094 Vollzeitstellen verteilten sich auf 7 296 Mitarbeiter.

Meilensteine im laufenden Restrukturierungsprogramm

Die Umsetzung der im Januar 2005 angekündigten Massnahmen zur Erreichung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen schreitet planmässig voran. Ziel ist es, durch eine nachhaltige Profitabilität Handlungsspielraum für Investitionen und zukünftiges Wachstum zu gewinnen. Das Restrukturierungsprogramm soll wie angekündigt in diesem Jahr abgeschlossen werden. Zusätzlich eröffnen sich aus dem Zusammengehen mit dem Lufthansa-Konzern neue strategische Perspektiven, auch in Bezug auf Kostensynergien.

Ende Juli 2005 haben SWISS und SR Technics Switzerland nach langen Verhandlungen das laufende Schiedsgerichtsverfahren über die Auslegung von kommerziellen Aspekten des geltenden Unterhaltsvertrages mit einer aussergerichtlichen Einigung beendet. Die auf eine neue Ba-

Swiss International Air Lines (Konzern) Jahresabschluss 2005

sis gestellte Zusammenarbeit ermöglicht SWISS signifikante Kosteneinsparungen im Bereich der Wartung ihrer Airbus-Flotte. SWISS und SR Technics haben den laufenden und bis 2009 gültigen Unterhaltsvertrag um drei Jahre verlängert.

Ein weiterer Meilenstein war der Entscheid, den europäischen Regionalverkehr in eine eigene Gesellschaft innerhalb des SWISS-Konzerns zu überführen. Nach der Erteilung der Betriebsbewilligung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt hat die Swiss European Air Lines AG ihren Betrieb am 1. November 2005 aufgenommen. Im Auftrag der Muttergesellschaft führt die 100%-ige Tochter als Betriebsgesellschaft unter der Marke SWISS so genannte „Wet Lease“-Flüge im europäischen Markt durch. Sie leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit von SWISS. Mit der Schaffung klarer Strukturen und transparenter Kosten wird die Grundlage für zukünftiges Wachstum im Regionalsegment gelegt.

Mit Beginn des Winterflugplans 2005/06 hat SWISS ihre Flotte im Jahresverlauf um elf Flugzeuge reduziert. Im Rahmen der Vereinfachung der Flottenstruktur und der Fokussierung auf die Avro RJ-100/RJ85 im Regionalverkehr wurden per Ende des Sommerflugplans 2005 im Oktober 2005 die letzten verbliebenen Saab 2000 aus dem Flugbetrieb genommen. Im Frühsommer 2006 nimmt SWISS auch die Embraer RJ-145 aus dem Flugbetrieb. Deren Kapazität wird mit sechs zusätzlichen, grösseren Avro RJ-100 ersetzt, welche SWISS im Verlauf der letzten Wochen in ihre Flotte aufgenommen hat. Trotz Flottenreduktion steigt die Sitzkapazität so leicht an. Aufgrund der Zusammenarbeit mit Partner-Airlines und speziell im Verbund mit Lufthansa wird das SWISS Flugangebot in Zukunft noch attraktiver.

Zur Erhöhung der Produktivität und der Flexibilität ihrer Flotte in Europa hat SWISS das "Minimum Ground Time"-Projekt gestartet. Die Verkürzung der minimalen planerischen Bodenzeiten in Kombination mit einer Optimierung der Hub-Struktur in Zürich ermöglichen es SWISS mit der gleichen Europaflotte täglich zehn zusätzliche Flüge durchzuführen.

Einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Restrukturierungsziele von SWISS und damit für eine finanziell gesunde Zukunft des Unternehmens haben die Gewerkschaften des Kabinenpersonals mit ihrer Zustimmung zum neuen Gesamtarbeitsvertrag geleistet. Der neue GAV für das SWISS Kabinenpersonal trat auf den 1. Februar 2006 in Kraft und hat eine Laufzeit von drei Jahren. Am 10. März 2006 haben sich auch die Swiss European Air Lines und die Swiss Pilots Association über die Inhalte eines neuen Gesamtarbeitsvertrags geeinigt. Vorbehaltlich der Zustimmung der Piloten von Swiss European, tritt der neue GAV am 1. April 2006 in Kraft. Er sieht ebenfalls eine Laufzeit von drei Jahren vor.

Die neuen Gesamtarbeitsverträge tragen dem laufenden Restrukturierungskonzept sowie dem verschärften Wettbewerbsumfeld Rechnung und bieten den Mitarbeitern Gewähr für den Fortbestand von sozial vertretbaren Arbeitsbedingungen. Die noch laufenden GAV-Verhandlungen müssen in den nächsten Monaten abgeschlossen werden. SWISS ist bestrebt, mit allen Sozialpartnern tragfähige und zukunftsorientierte Lösungen zu finden. SWISS konnte ihr Pilotenkorps in den vergangenen Monaten ohne betriebsbedingte Kündigungen bereits dem Bedarf anpassen. Dies gelang SWISS mittels aktiver Unterstützung ihrer Piloten beim Wechsel zu anderen Fluggesellschaften und dank finanzieller Anreize für freiwillige Abgänge.

SWISS hat im Jahr 2005 auch produktseitig mit zahlreichen Neuerungen aufgewartet und befindet sich in einer kontinuierlichen Qualitätsoffensive zur Stärkung ihrer Marktposition. Am Flughafen Zürich konnten zahlreiche Massnahmen zur Steigerung des Kundennutzens realisiert werden. So wurden auf den Wechsel zum Sommerflugplan Ende März alle Flüge innerhalb Europas und nach Nordafrika am Dock A zusammengezogen. Interkontinentalflüge starten von den Gates am Dock E. Im Verbund mit anderen Massnahmen konnte so die Pünktlichkeit des SWISS Flugbetriebes am Hub Zürich erheblich gesteigert werden. Im Vergleich mit den wichtigsten europäischen Fluggesellschaften lag SWISS bei der Pünktlichkeit im Jahr 2005 auf dem 7. Rang (13. Rang im Jahr 2004). Unter den grossen europäischen Hub-Carriern erreichte SWISS mit Zürich sogar den zweiten Platz hinter Lufthansa (mit München und Frankfurt).

Swiss International Air Lines (Konzern) Jahresabschluss 2005

Planmässige Integration in den Lufthansa-Konzernverbund

Mitte Januar 2006 konnte das im August 2005 eingeleitete Squeeze-Out Verfahren zur Kraftlos-erklärung mit Barabfindung der sich noch im Publikum befindenden Aktien abgeschlossen werden. Die Dekotierung der SWISS Aktie an der Schweizer Börse SWX war am 27. Januar 2006. Aufgrund der Dekotierung und der planmässigen Integration in den Lufthansa-Konzernverbund wird SWISS ab dem Geschäftsjahr 2006 die Berichterstattung über den Geschäftsverlauf entsprechend anpassen.

Lufthansa und die Schweizer Almea Stiftung halten jetzt über die Schweizer Gesellschaft AirTrust AG 100% der Aktien der Swiss International Air Lines AG. Lufthansa hält derzeit 49% und die Almea Stiftung 51% an der Aktiengesellschaft AirTrust AG. Der Zweck der Almea Stiftung ist, bis zum Kontrollerwerb durch Lufthansa eine Beteiligung von 51% an AirTrust zu halten. Nach Abschluss der Verhandlungen zur Sicherung der wesentlichen Luftverkehrsrechte und Vorliegen von entsprechenden Übereinkünften wird Lufthansa SWISS zu 100% übernehmen (frühestens Ende 2006). Die Almea Stiftung wird nach Wegfall ihres Stiftungszweckes, mit Übereignung sämtlicher AirTrust-Aktien an Lufthansa, aufgelöst werden.

Bei der Sicherung der wesentlichen Verkehrsrechte wurden in enger Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt bereits erhebliche Fortschritte erzielt. So konnten im März 2006 die wichtigen Verkehrsrechte nach USA und Kanada gesichert werden.

Mit der fortschreitenden Integration in den Lufthansa-Konzern ergaben sich vor allem auch kundenseitig zahlreiche Neuerungen: So konnte SWISS Anfang Oktober die Überführung des Swiss TravelClub per 1. April 2006 in Miles & More, Europas führendem Vielfliegerprogramm, bekanntgeben. Die Kunden der SWISS können damit bei einer noch grösseren Anzahl an Airlines und Partnerunternehmen Meilen sammeln und Prämien einlösen. Swiss TravelClub-Meilenguthaben werden eins zu eins übertragen und der Swiss TravelClub Silver und Gold Status anerkannt. Am 1. April wird SWISS Mitglied der Star Alliance, dem weltweit grössten Airline-Netzwerk.

Mit der intensivierten Zusammenarbeit zwischen SWISS und Lufthansa wurde das Angebot weiter ausgebaut. So haben die beiden Partner den Nachbarschaftsverkehr zwischen der Schweiz und Deutschland harmonisiert. Alle Lufthansa- und SWISS-Flüge zwischen den beiden Ländern werden im Codeshare geflogen und die Flugpläne sind so aufeinander abgestimmt, dass den SWISS Kunden zwischen der Schweiz und Deutschland nun über den ganzen Tag verteilt insgesamt 563 wöchentliche Verbindungen zur Verfügung stehen. Dies bedeutet mehr Frequenzen, mehr Destinationen und dank abgestimmter Flugpläne bessere Anschlüsse in den drei Drehkreuzen Zürich, Frankfurt und München. Die Marktposition von SWISS wird sich mit dieser engen Zusammenarbeit nachhaltig verbessern.

Diese Medienmitteilung finden Sie auch auf dem Internet unter www.swiss.com unter der Rubrik "Über SWISS > Finanzinformationen".

**SWISS Corporate Communications
Phone: +41 (0) 848 773 773
Fax: +41 44 564 21 27
E-mail: communications@swiss.com
Internet: www.swiss.com**

Swiss International Air Lines (Konzern) Konsolidierte Erfolgsrechnung 1.-4. Quartal

in Mio. CHF	1.-4. Quartal 2005	1.-4. Quartal 2004
Erträge aus Linienverkehr	2 922	2 936
Erträge aus Fracht	496	442
Erträge aus Charter	102	95
Übrige Umsätze	60	46
Total Umsatz	3 580	3 519
Gewinn aus Verkauf von Anlagevermögen	18	1
Übrige betriebliche Erträge	134	122
Betriebsertrag	3 732	3 642
Materialaufwand	-1 101	-1 020
Dienstleistungsaufwand	-1 183	-1 170
Personalaufwand	-717	-774
Abschreibungen und Amortisationen	-268	-310
Sonderabschreibungen	-115	-174
Verlust aus Verkauf von Anlagevermögen	-4	-6
Übrige betriebliche Aufwendungen	-358	-310
Betriebsergebnis (EBIT) vor Restrukturierungskosten	-14	-122
Restrukturierungskosten	-41	0
Betriebsergebnis (EBIT) nach Restrukturierungskosten	-55	-122
Beteiligungsergebnis von assoziierten Unternehmen	1	0
Finanzaufwand	-67	-64
Sonderabschreibung aufgrund von Währungsverlusten auf bereits geleistete Anzahlungen für abbestellte Flugzeuge	0	-23
Finanzertrag	9	10
Fremdwährungsergebnis	-65	60
Verlust vor Steuern (EBT)	-177	-139
Ertragssteuern	-1	-1
Verlust in der Berichtsperiode	-178	-140
Zuzurechnen:		
Aktionären der Muttergesellschaft	-178	-140
Minderheitsanteilen	0	0
in CHF		
Ergebnis pro Aktie (normal)	-3.34	-2.66
Ergebnis pro Aktie (verwässert)	-3.34	-2.66

Dieser Finanzbericht beinhaltet die Umsetzung neuer Rechnungslegungsvorschriften nach IFRS, welche am 1. Januar 2005 in Kraft getreten sind. In der Erfolgsrechnung führt die Klassifizierung der Minderheitsanteile nach der sog. Einheitstheorie dazu, dass das ausgewiesene Ergebnis neu den Minderheitsanteil beinhaltet. In Übereinstimmung mit den neuen IFRS Richtlinien wird das Ergebnis sodann aufgeschlüsselt in einen der Muttergesellschaft bzw. einen den Minderheitsaktionären zuzurechnenden Anteil.

Swiss International Air Lines (Konzern)
Konsolidierte Erfolgsrechnung 4. Quartal, ungeprüft

in Mio. CHF	4. Quartal 2005	4. Quartal 2004
Erträge aus Linienverkehr	738	745
Erträge aus Fracht	142	119
Erträge aus Charter	24	19
Übrige Umsätze	22	12
Total Umsatz	926	895
Gewinn aus Verkauf von Anlagevermögen	10	1
Übrige betriebliche Erträge	29	51
Betriebsertrag	965	947
Materialaufwand	-287	-269
Dienstleistungsaufwand	-304	-268
Personalaufwand	-182	-185
Abschreibungen und Amortisationen	-68	-88
Sonderabschreibungen	-70	-174
Verlust aus Verkauf von Anlagevermögen	-1	-6
Übrige betriebliche Aufwendungen	-91	-80
Betriebsergebnis (EBIT) vor Restrukturierungskosten	-38	-123
Restrukturierungskosten	-31	0
Betriebsergebnis (EBIT) nach Restrukturierungskosten	-69	-123
Beteiligungsergebnis von assoziierten Unternehmen	0	-1
Finanzaufwand	-19	-24
Sonderabschreibung aufgrund von Währungsverlusten auf bereits geleistete Anzahlungen für abbestellte Flugzeuge	0	-23
Finanzertrag	1	4
Fremdwährungsergebnis	-10	44
Verlust vor Steuern (EBT)	-97	-123
Ertragssteuern	0	0
Verlust in der Berichtsperiode	-97	-123
Zuzurechnen:		
Aktionären der Muttergesellschaft	-97	-123
Minderheitsanteilen	0	0
in CHF		
Ergebnis pro Aktie (normal)	-1.80	-2.34
Ergebnis pro Aktie (verwässert)	-1.80	-2.34

Dieser Finanzbericht beinhaltet die Umsetzung neuer Rechnungslegungsvorschriften nach IFRS, welche am 1. Januar 2005 in Kraft getreten sind. In der Erfolgsrechnung führt die Klassifizierung der Minderheitsanteile nach der sog. Einheitstheorie dazu, dass das ausgewiesene Ergebnis neu den Minderheitsanteil beinhaltet. In Übereinstimmung mit den neuen IFRS Richtlinien wird das Ergebnis sodann aufgeschlüsselt in einen der Muttergesellschaft bzw. einen den Minderheitsaktionären zuzurechnenden Anteil.

Swiss International Air Lines (Konzern) Konsolidierte Bilanz

in Mio. CHF	31. Dezember 2005	31. Dezember 2004 ¹
Flüssige Mittel	558	481
Festgeldanlagen (3-12 Monate)	0	4
Derivative Finanzinstrumente	61	11
Forderungen aus Leistungen	263	233
Übrige Forderungen	31	21
Vorräte	26	29
Aktive Rechnungsabgrenzungen	31	29
Umlaufvermögen	970	808
Flugzeugflotte	1 611	1 927
Immobilien, Mobilien und Einrichtungen	101	193
Immaterielle Anlagen	11	18
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	6	5
Darlehen und übrige Finanzanlagen	118	171
Latente Steueraktiven	1	1
Anlagevermögen	1 848	2 315
Total Aktiven	2 818	3 123
Verbindlichkeiten aus Leistungen	182	245
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	131	244
Derivative Finanzinstrumente	47	22
Übrige Verbindlichkeiten	79	33
Nicht abgeflogene Transportdokumente	407	385
Passive Rechnungsabgrenzungen	272	296
Kurzfristiges Fremdkapital	1 118	1 225
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	779	831
Personalvorsorgeverpflichtungen	6	11
Rückstellungen	207	204
Langfristiges Fremdkapital	992	1 046
Total Fremdkapital	2 110	2 271
Aktienkapital	961	948
Eigene Aktien	0	0
Reserven	-254	-100
Minderheitsanteile	1	4
Total Eigenkapital	708	852
Total Passiven	2 818	3 123

¹ Dieser Finanzbericht beinhaltet die Umsetzung neuer Rechnungslegungsvorschriften nach IFRS, die am 1. Januar 2005 in Kraft getreten sind. In der Bilanz werden die Minderheitsanteile nach der sog. Einheitstheorie neu dem Eigenkapital zugerechnet.

Um die Vergleichbarkeit mit der Vorjahresperiode zu gewährleisten, wurden die Pro-forma-Angaben für 2004 so angepasst, wie wenn die Änderungen bereits 2004 in Kraft gewesen wären.

Swiss International Air Lines (Konzern)
Konsolidierte Geldflussrechnung 1.-4. Quartal, gekürzt

In Mio. CHF	1.-4. Quartal 2005	1. -4. Quartal 2004 ¹
Verlust in der Berichtsperiode	-178	-140
Anpassungen für nicht-liquiditätswirksame Aufwände und Erträge	359	288
Veränderungen des nicht baren Nettoumlaufvermögens	38	41
Geldfluss aus Betriebstätigkeit	219	189
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	121	5
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	-264	-211
Nettozu-/-(ab-)nahme der flüssigen Mittel	76	-17
Umrechnungsdifferenzen auf flüssigen Mitteln	1	-5
Flüssige Mittel am 1. Januar	481	503
Flüssige Mittel am 31. Dezember	558	481

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

¹ Per 31. Dezember 2004 wurde bei der Darstellung einzelner Positionen im Geldfluss aus Betriebstätigkeit von der Netto- auf eine Bruttobetrachtung umgestellt. Dies hat keine Auswirkungen auf die ausgewiesenen Zahlen, d.h. auf den Geldfluss aus Betriebstätigkeit.

Um die Vergleichbarkeit mit der Vorjahresperiode zu gewährleisten, wurden die Pro-forma-Angaben für 2004 so angepasst, wie wenn die Änderungen bereits in Kraft gewesen wären.