

Wirtschaft



Securitas-Präsident

Der Berner Samuel Spreng erhält einen Preis für sein Lebenswerk. 13

Hello-Grounding

Das System Suter

Ob Crossair, «Basler Zeitung» oder Hello: Das Geschäftsmodell von Moritz Suter ist immer das gleiche: Der Pilot steuert Ziele an, Freunde beschaffen das nötige Kleingeld. *Romeo Regenass*

Es war einer seiner zuletzt selten gewordenen Auftritte vor Publikum, die Rede im grossen Hörsaal der Universität Basel. Am Anlass der Vereinigung der Basler Ökonomen hatten sich Prominente aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft eingefunden. Moritz Suter schwelgte in beschönigten Crossair-Zeiten, hielt die Zeitung «Der Sonntag» fest.

Verständlich. Suter hat stets die Erfolgsgeschichte «seiner» Crossair vor Augen: das kostenbewusste, schlank aufgestellte Unternehmen, das der schwerfälligen Swissair zeigte, wie das Geschäft zu betreiben war. Nur blendet der frühere Swissair-Pilot oft aus, dass die Crossair just dieser Swissair einen Teil ihres Erfolgs verdankte. Die «fliegende Bank», wie sie damals genannt wurde, besass dank diverser Zukäufe eine komfortable Mehrheit an Suters Airline und liess diese einen Teil des hart umkämpften Europa-Geschäfts betreiben. Kostenbewusst.

Den Vorwurf des Grössenwahns, den Suter der Swissair immer wieder machte, muss er sich nun selber gefallen lassen. Nachdem die Hello-Flotte als Folge der Finanzkrise 2009 halbiert worden war, wurden die Kapazitäten bereits 2010 wieder hochgefahren. Seit Frühling 2011 waren vier Airbus A320 im Einsatz. Die fast 700 Sitzplätze zu füllen, ist für eine Schweizer Charterairline kein Spaziergang, ist sich die Branche einig.

Bemerkenswert ist Suters Karriere als Aviatikpionier dennoch. 1943 als Sohn eines Musikprofessors in Basel geboren, verlässt Moritz das Gymi ohne Matura. Den Traum vom Linienpiloten finanziert ihm sein Grossvater. Wie sein späterer Weggefährte bei der Crossair, André Dosé, sammelt er erste Erfahrungen als Pilot beim Besprühen von Feldern mit Pflanzenschutzmitteln. Nach wenigen Jahren als Pilot bei der Swissair gründet er 1975 mit 65 000 Franken die Business Flyers Basel, die spätere Crossair.

Mit Charme zu Millionen

Die Kapitalerhöhungen, die das rasante Wachstum nötig machen, kann Suter nicht alleine stemmen: Wie später bei Hello und bei der «Basler Zeitung» setzt er auf sein privates Umfeld - und später wie gesagt auf die Swissair. Der Charmer hat Überzeugungskraft und Charisma: Er schafft es, Investoren dazu zu bringen, Millionen in alles andere als risikolose Unterfangen zu stecken. Das war bei der Crossair so, es war bei Hello so, und es war bei der BaZ so.

Oft bleibt ein Teil von Suters Geldgebern dabei anonym. Bei der BaZ rätselte man lange, wer dem zwar gut gestellten,



Bekannt als guter Kommunikator mit grosser Überzeugungskraft: Moritz Suter. Foto: Georgios Kefalas (Keystone)

aber nicht wirklich reichen Suter das Geld für den Kauf geliehen hatte.

Bei Hello war es im Dezember 2010 zu einer Erhöhung des Kapitals von 8 auf 22,1 Millionen Franken gekommen. Die Investoren blieben in Deckung, bis der «Sonntag» den Solothurner Medizintechnikunternehmer Hugo Mathys als Investor outete und der «Bund» enthüllte, dass die Familie Blocher ihre Hände mit im Spiel hatte.

Absolute Tiefpunkte von Suters Karriere waren sicher die zwei Abstürze von Crossair-Maschinen 2000 und 2001, die insgesamt 34 Menschenleben kosteten. Man warf Suter eine dem Spardruck geopfert Sicherheitskultur vor. Für den Absturz bei Battersdorf musste er vors Bundesstrafgericht. Doch die Anklage wegen fahrlässiger Tötung blieb folgenlos. Es sei nicht erwiesen, dass in der Firma eine Angstkultur geherrscht habe, hatte das Gericht damals festgehalten.

Dem als Kostenträger bekannten, aber durchaus empfindsamen Suter gingen beide Vorfälle nahe. Kurz nach dem

ersten Absturz, jenem in Nassenwil, gestand Suter, viel geweint zu haben. Der gute Kommunikator war auch als Trauernder fassbar, man nahm ihm das Leid ab. Der tragische Unfall war erst noch kurz vor dem 25-Jahr-Jubiläum der Crossair passiert, ein Fest mit 1500 geladenen Gästen hatte man geplant. Daraus wurde nichts.

Als Pionier nach Osteuropa

Der Unfall in Nassenwil machte Suter auch aus einem anderen Grund besonders betroffen: Er hatte die Crew gut gekannt. Der moldauische Pilot hatte zuvor die Aufnahmeprüfung bei der Crossair bestanden, Suter hatte ihn beim Absturz bei Battersdorf kennen gelernt. «Ein sensibler, anständiger Mensch», sagte er der «Schweizer Illustrierten».

Zu Moldau hatte Suter schon zuvor eine besondere Beziehung. Ende der Neunzigerjahre hatte die Crossair eine Kooperation mit der damals noch staatlichen Air Moldavia begonnen und ihr unter anderem eine Maschine vermie-

tet. Im Gegenzug rekrutierte die Crossair dort Piloten. Heute ist Suter Aktionär der privatisierten Moldavian Airlines. Mit im Aktionärsboot sitzt der Zürcher Wirtschaftsanwalt Georg Wiederkehr, ein alter Weggefährte aus Crossair-Zeiten und Bruder von Alfred Wiederkehr. Dieser ist ebenfalls Wirtschaftsanwalt, Ex-Verwaltungsratspräsident der Crossair und Hello-Aktionär. Suters Osteuropa-Engagement hört hier nicht auf: Wie auch Georg Wiederkehr ist der Flugpionier Aktionär und Verwaltungsrat bei Carpatair, der rumänischen Mutter von Moldavian. Es soll ihr gut gehen.

Für Moritz Suter ist zu hoffen, dass der Finanzchef von Carpatair verlässliche Zahlen liefert. Wenn es stimmt, dass der Hello-Finanzchef Suter mit falschen Zahlen getäuscht hatte, wäre seine Rede im Hörsaal der Uni Basel jedenfalls fast prophetisch gewesen. Unter anderem hatte er dort nämlich doziert: «Wenn sich die Menschen nicht mit der Unternehmung identifizieren, in der sie arbeiten, nützt alles Geld nichts.» Wie wahr.

Betroffene Passagiere

Ersatzflüge gibt es noch nicht für alle

Die Hello-Flugzeuge stehen seit Sonntag am Boden. Betroffen vom Grounding sind rund 3000 Passagiere - die allesamt über Reiseveranstalter ihre Flüge gebucht haben. Hello hat keine Direktkunden. Am stärksten trifft es Hotelplan mit 2500 Betroffenen. Der Veranstalter hat bereits für alle Flüge ab Zürich bis und mit dem 31. Oktober Ersatzlösungen gefunden. Die Passagiere fliegen an den geplanten Daten mit Edelweiss Air oder Air Berlin nach Ägypten, auf die Kanarischen Inseln oder nach Zypern. Für die geplanten Ägypten-Flüge ab dem 1. November sowie einen Charterflug ab Januar 2013 nach Finnisch-Lapland (Kitilä) werden noch Lösungen gesucht.

Die Volketswiler ITS Coop Travel sucht noch nach Lösungen, 170 Kunden aus dem ägyptischen Marsa Alam zurückzuholen. Weitere 144 Passagiere wären gestern mit Hello dorthin geflogen. Auch für sie werden Alternativen gesucht. Wer möchte, kann sein Arrangement kostenlos annullieren. Bei Kuoni und Helvetic Tours sind 100 Kunden betroffen. Für rund 20 Passagiere, die gestern von Antalya nach Zürich fliegen sollten, konnte ein Ersatzflug organisiert werden. Für alle anderen sucht man noch nach Lösungen. TUI Suisse flog gestern mit einer Ersatzmaschine nach Antalya. Für die nächsten Tage werden noch Lösungen gesucht. 100 Gäste und fünf Destinationen sind bis Saisonende von der Stilllegung betroffen.

Bund und FC Basel betroffen

Das Grounding trifft auch den Bund: Hello ist eine von mehreren Airlines, die Ausschaffungsflüge durchgeführt hat. Ein wichtiger Partner war Hello auch für den FC Basel, der mit der lokalen Airline zu seinen Europacupspielen zu fliegen pflegte; ein Airbus des Unternehmens ist gar mit dem FCB-Logo versehen. Unter der immer gleichen Flugnummer FHE1893 (in Anlehnung an das Gründungsjahr des Vereins) sollte auch morgen Mittwoch ein Flieger mit Mannschaft, Verantwortlichen und Edelfans an Bord nach Ungarn abheben, wo der FC Basel am Donnerstag gegen den FC Videoton aus Sekesfehervar spielt. Das Aus von Hello zwang den Club, kurzfristig umzuplanen: Hamburg Airways wird den Charterflug übernehmen. (*bwi/derbund.ch/Newsnet*)

Ist der Finanzchef nur der Sündenbock?

Der Manager, der angeblich die Bilanz beschönigte, warnte schon vor einem Jahr vor Schwierigkeiten.

Arthur Rutishauser

Gestern Nachmittag um 13 Uhr war es so weit: Hello-CEO Robert Somers trat vor seine Mitarbeiter. Und es war keine gute Botschaft, die er während der folgenden 90 Minuten verkündete. Zwar habe man erreicht, dass der Gesellschaft ein Konkursaufschub bis Ende Monat gewährt wurde, was den Eigentümern erlaube, nach einem Käufer zu suchen. Doch das ändere nichts daran, dass die Charterfluggesellschaft von Moritz Suter seit gestern am Boden steht. Und: Die 140 Angestellten der Fluggesellschaft stünden trotz Konkursaufschub auf der Strasse.

Somers hofft aber immer noch, dass er dank der bisher nur sistierten Flugbewilligung (EOC) die Airline verkaufen kann. «Bei einem Konkurs würde das EOC hinfällig», sagt Somers, «so könnte es innert Stunden wieder aktiviert werden. Und ich habe fünf potenzielle Investoren aus dem Ausland, die wir jetzt prüfen.» Seinen Mitarbeitern versicherte Somers, auch er fühle sich betrogen vom Finanzchef, der die Situation der Unternehmung beschönigt habe. Anstatt wie in den Managementinformationen (MIS) und Liquiditätsberichten vorgegaukelt, seien nicht mehr 7 Millionen in den Kassen der Airline, sondern mehr oder weniger nichts. Am Sonntag um 18 Uhr abends sei darum der Verwaltungsrat zum Schluss gekommen, man müsse den Betrieb per sofort einstellen. Ein neuerlicher Einschuss von Kapital durch Moritz Suter, Michael Pieper und Milliar-

där Hugo Mathys - den offiziellen Geldgebern bei der letzten Kapitalerhöhung um 14 Millionen - wurde verworfen.

Wertlose Aktien statt Bargeld

So richtig kaufte das Personal Somers die Erklärung jedoch nicht ab. Auf Nachfrage gab dieser denn auch zu, dass das zahlungsunfähig gewordene französische Reisebüro Starter der Airline 7 Millionen Franken schuldig geblieben sei. Offenbar bekam die Airline von den Franzosen statt Cash nur wertlose Aktien. Dies wurde offensichtlich, als Starter vor zwei Wochen von der FTI praktisch zum Nulltarif übernommen wurde. Zudem ist vor wenigen Wochen bekannt geworden, dass TUI ab nächstem Sommer nicht mehr mit Hello fliegt. Auch Hotelplan hat angekündigt, dass die Kontingente, die drei Flieger am Flughafen in Zürich zu einem schönen Teil auslasteten, zurück-

gefahren würden. Offenbar haben diese negativen Geschäftsentwicklungen zusammen mit höheren Treibstoffkosten und 5 Prozent tieferen Erträgen der Airline das Genick gebrochen.

Interessant ist, dass der angeblich fehlbare CFO, der laut Somers alles beschönigte, bereits vor einem Jahr in einer Mitarbeiterinformation vor Einnahmeausfällen von 19 Prozent wegen des hohen Frankens und vor einem schwierigen Geschäftsgang gewarnt hatte. Ende Mai warnte er erneut, der CEO hingegen wandte sich noch im August mit euphorischen Worten an das Personal und sprach von einem guten Geschäftsgang, speziell auch von guten Buchungen im kommenden Winter. Der CFO hingegen sprach von sinkenden Erträgen, steigenden Kosten und einem nicht eingehaltenen Budget. Zudem sprach er davon, dass die Informatik

nicht funktioniere. Eine Voraussetzung für ein zuverlässiges MIS. Sein Brief an die Mitarbeiter endete mit den fast prophetisch anmutenden Sätzen: «Vergesst nicht, ihr mögen keine Überraschungen. Haltet uns auf dem Laufenden über Unregelmässigkeiten.»

Das Personal wie auch Stimmen aus dem Umfeld der Airline sprechen denn auch von einem Sündenbock, den man im CFO gefunden habe. Angesprochen auf diese Widersprüche, sagt Somers, er habe im August die wahren Zahlen eben nicht gekannt. Trotz der angeblichen Verfehlungen des ehemaligen CFO sagt Somers, er habe bisher noch keine Strafanzeige eingereicht. In den nächsten Tagen würde die Vorwürfe intern nochmals überprüft und der Betroffene damit konfrontiert. «Was das Motiv der Falschangaben war, das wissen wir nicht», sagt Somers.