

Schwerpunkt

Gastbeitrag zum Verhalten einiger Mitglieder und Beitrittskandidaten

Worüber die Schweiz nicht redet: Korruption in der EU

Der EU-Unionsvertrag gibt zusammengefasst jedem europäischen Staat das Recht, die EU-Mitgliedschaft zu beantragen, sofern er Menschenwürde, Freiheit, Demokratie, Gleichheit, Rechtsstaatlichkeit und die Wahrung der Menschenrechte achtet. Es gibt eine längere Liste von Beitrittskandidaten. Sie zeichnet sich dadurch aus, dass die betreffenden Länder, um es freundlich zu formulieren, nicht gerade durch angemessene Korruptionsbekämpfung glänzen. Vielmehr sind es Problemerkandidaten.

Dies bei einer EU, die schon einige Schmutzdelkinder am Tisch hat. Ich nenne etwa Griechenland, Rumänien, Bulgarien. Zu den Kandidaten zählen zum Beispiel die sechs Staaten des Westbalkans sowie die Türkei und Georgien.

Wie das gehen soll, ohne die Integrität des Systems, das selbst durch diverse Skandale unter Druck steht, nicht weiter zu gefährden, ist eine Frage, die wir uns stellen müssen. Die ehemalige deutsche Verfassungsrichterin Gertrude Lübbe-Wolff formuliert es in ihrem hervorragenden Werk (Der ehrliche Deutsche, 2025) so: «Mit Ausnahme von Georgien stehen nach wie vor alle dem Staat mit dem weltweit schlechtesten CPI-Wert (2023, die Rede ist vom Corruption Perception Index) dem *failed state* Somalia näher als dem Staat mit dem besten, Dänemark.» In diesen Staaten muss es zwingend zu massiven Verbesserungen im Umgang mit Korruption kommen.

Wenig wirkliche Fortschritte hat die Ukraine gemacht, die an einem Beitritt ebenfalls Interesse hat und angesichts des Kriegs von ganz schweren Herausforderungen betroffen ist. Hier ist der internationale Druck wichtig, damit weitere und stabile Verbesserungen erfolgen können. Es gilt, was

«Für Vertragspartner der EU ist das Risiko im Auge zu behalten.»

für alle Staaten, die schon Mitglied der EU sind oder die es werden wollen, zwingend sein muss: Die Institutionen, welche die Korruptionsbekämpfung und die Sanktionierung von entsprechenden Vorfällen zur Aufgabe haben, müssen vorhanden sein, unabhängig arbeiten können und Transparenz über die Verfahren herstellen. Zivilgesellschaft und Medien müssen sich frei äussern können.

Man kann nicht einfach nonchalant schweigend über diese Verhältnisse bezüglich Korruption bei EU-Staaten und bei Beitrittskandidaten hinwegsehen. Und man muss realistisch sein: Was auf dem Papier steht, wird noch lange nicht gelebt. Das heisst. Eigentlich ist auch für Vertragspartner mit der EU das Gegenparteirisiko Korruption stets im Auge zu behalten – und es fällt mir auf, dass in der aktuellen Debatte in der Schweiz dieser Aspekt gar nicht erwähnt wird. Dabei ist diesbezüglich doch grosse Skepsis angebracht.

Man könnte nun argumentieren, dass ein EU-Beitritt in den entsprechenden Staaten eben die Möglichkeit schafft, dass die EU – eintretend für ihre Werte – Druck und Einfluss auf die Korruptionsbekämpfung haben kann. Das scheitert schon faktisch: Angesichts des Zustandes einzelner EU-Staaten wirkt die EU als Vorbild

untauglich. Zunächst ist nämlich festzuhalten, dass die jetzigen Mitgliedstaaten sich keinem Korruptionsmonitoring der EU unterziehen müssen. Bei Beitrittswilligen ist die Einwirkungsmöglichkeit vor dem Eintritt hingegen noch gegeben, wobei einzubeziehen ist, dass nach erfolgtem Beitritt dann dieses Fenster so nicht mehr offen ist und eigentlich kaum Möglichkeiten bestehen, um Verbesserungen zu erwirken.

Zudem ist die Motivationslage eine andere: Diejenigen Staaten, die beitreten wollen, sind eher gewillt, Kriterien mal auch nolens volens zu erfüllen, um den Entscheid zu beeinflussen – allerdings oft nur auf dem Papier. Was dann gelebt wird, ist eine andere Geschichte, wie etwa die Realität in Bulgarien und Rumänien zeigt. Und um weitere Illusionen zu beseitigen: Wer selbst ein korruptes Land vertritt in der EU, will möglicherweise auch nicht so genau wissen, wie es bei den anderen Schmutzdelkindern aussieht und singt gerne dieselben Lieder oder entfaltete eine gewisse Grosszügigkeit bei der Bewertung von Situationen und Fakten.

Wenn immer mehr Staaten mit ungenügenden demokratischen Prozessen und Systemen, mit schwachen rechtsstaatlichen Garantien und hohem Korruptionsniveau Mitglied sind, so stärkt das die Integrität der EU nicht. Darüber muss man sich im Klaren sein. Es fällt jedenfalls auf, dass dies in der politischen Debatte und der Schweiz kein Thema zu sein scheint.



Monika Roth ist Professorin und selbstständige Rechtsanwältin.



Einige EU-Staaten sind nicht über alle Zweifel erhaben.

Bild: Getty

«100-Franken-Tickets künftig nicht realistisch»

Swiss-Chef Jens Fehlinger setzt auf neue Flugzeuge und Luxusklassen, um gegenüber Emirates und Co. bestehen zu können. Doch es gibt Baustellen. Ein Gespräch über Flugscham, Trump und Crew-Engpässe.

Benjamin Weinmann

Vergangene Woche hob der Airbus A350 der Swiss ab Zürich erstmals für einen regulären Langstreckenflug nach Boston ab. Mit dem neuen Flugzeugtyp, von dem die Airline zehn Stück bestellt hat, geht die Lancierung eines moderneren Kabinenkonzepts einher. Damit will der deutsche Swiss-Chef Jens Fehlinger (44) nicht zuletzt die gut betuchten Vielflieger überzeugen. CH Media war auf Einladung an Bord und konnte mit Fehlinger sprechen.

Wann sassen Sie zuletzt mehrere Stunden in der Economyclass?
Jens Fehlinger: Im Sommer mit meiner Familie. Auf der Langstrecke dürfte es in der Tat schon etwas länger her sein, etwa zwei Jahre.

Dann wissen Sie also, wie eng es dort ist. Sie lancieren nun ein neues Kabinenkonzept, aber in der Economy Class gibt es keine Revolution für die Mehrheit Ihrer Passagiere.
Jens Fehlinger: Im Sommer mit meiner Familie. Auf der Langstrecke dürfte es in der Tat schon etwas länger her sein, etwa zwei Jahre.

Die ganz grossen Investitionen stecken in den vorderen Reihen. Wie viel wichtiger sind die First und Business Class für die Swiss?
Für uns sind alle Klassen wichtig. Aber in der Tat verspüren wir eine verstärkte Nachfrage nach Individualität und Privatsphäre. Auf dieses Bedürfnis unserer Gäste haben wir in der First und Business reagiert und deswegen ist auch die Premium Economy viel grösser geworden.

Andere Airlines haben sogar Duschen oder eine Bar an Bord. War das nie ein Thema?
Nein, das wünscht sich die Mehrheit unserer Gäste nicht. Das sind Nischenprodukte.

Die neuen Sitze in der First und Business Class, die es auf dem ersten A350 gibt und künftig auf der ganzen Langstreckenflotte, haben ein Heiz- und Kühlsystem, XL-Bildschirme, und vieles mehr. Braucht es all das wirklich?
Wir haben das neue Kabinenkonzept intensiv gemeinsam mit unseren Kundinnen und Kunden entwickelt und darauf gehört, was ihnen wichtig ist. Dazu gehört unter anderem auch die Sitzheizung und mehr Wände, welche die Privatsphäre sicherstellen. Und die Feedbacks geben uns bisher recht.

Diese Sitze sind über 200 Kilos schwer und heizen den Kerosinverbrauch und Emissionsausstoss an ...
Wir versuchen in allen Klassen möglichst leicht zu bauen. Es gibt Sitze, die leichter sind als vorher, sowie die First Class, die schwerer wurde. Insgesamt hält sich das die Waage, denn auch die Bauweise der Flugzeuge hat grosse Schritte vorwärts gemacht. Unter dem Strich verbraucht der A350 dank seiner Aerodynamik, den leichteren Baube-

standteilen und den neuen Triebwerken 25 Prozent weniger Treibstoff als Vorgängermodelle. Am Schluss muss man abwägen zwischen Nachhaltigkeit, Komfort und fairen Preisen.

Auch als Airline-Chef hat man ein ökologisches Gewissen. Wie schwer fällt diese Abwägung?
Nachhaltigkeit ist nach wie vor tief in unserer Strategie verankert. Wir wollen bis 2050 CO₂-neutral fliegen. Deshalb investieren wir in Partnerschaften mit Schweizer Start-ups wie Synhelion oder Climeworks, um die Herstellung von nachhaltigem Treibstoff voranzutreiben, denn das ist neben modernen Flugzeugen einer der grossen Hebel, um Fliegen nachhaltiger zu machen.

Aber die Flugscham scheint Vergangenheit zu sein. Sie werben mit Barcelona-Roundtrips ab rund 100 Franken – günstiger als ein Zugbillet. Finden Sie das sinnvoll?
Unsere Ticketpreise orientieren sich an Angebot und Nachfrage. Aber es ist klar: Nachhaltiger Treibstoff ist aktuell deutlich teurer als herkömmlicher Treibstoff. Künftig müssen wir mehr davon tanken. Das ist mit den aktuellen Preisen langfristig nicht zu halten. Wir müssen in Innovationen investieren. Dort liegt für uns die Lösung, nicht in Verboten oder zusätzlichen Auflagen. Auch andere Gebühren und Steuern belasten unsere Rechnung.

Heisst, Hin-und-retour-Flüge für 100 Franken wird es nicht mehr geben?
So wie sich die Kosten an unseren Standorten entwickeln, halte ich 100-Franken-Tickets künftig nicht mehr für realistisch. Wir werden aber alles dafür tun, so faire Preise wie möglich anzubieten, Fliegen soll bezahlbar bleiben.

Sie waren im August Teil einer Delegation, die mit dem Bundesrat nach Washington reiste, um im US-Zoll-Streit zu helfen. Ihre Bilanz?
Wir sind froh und erleichtert, dass es mit den USA auf eine Einigung herauslaufen könnte. Eine nationale Airline kann nur erfolgreich sein, wenn auch die nationale Wirtschaft erfolgreich ist und die Bevölkerung reisen möchte.

Ihr Angebot trägt zu einem kleineren Handelsbilanzdefizit bei: Künftig sollen die Flugzeug-Einkäufe der Lufthansa-Gruppe nicht über Malta, sondern über die Schweiz abgewickelt werden. Verteuert das die Rechnung der Lufthansa oder ist es ein Nullsummen-Spiel?
Diese Massnahme ist eine von verschiedenen Optionen. Fakt ist, dass die Lufthansa-Gruppe – und damit auch die Swiss – einer der grössten Importeure von US-Gütern ist durch den Kauf verschiedener Boeing-Flugzeuge. Die Swiss alleine importiert jedes Jahr mehr als 150 Millionen an Ersatzteilen aus den USA. Unsere zwölf Boeing-777-Flugzeuge stellen unsere grösste Flotte dar. ...

... aber nun erhalten Sie zehn europäische Langstreckenflugzeuge aus Europa, von Airbus.



Jens Fehlinger (44) ist seit Oktober 2024 Chef der Swiss. Zuvor baute er als Geschäftsführer die neue Fluggesellschaft Lufthansa City Airlines auf.
Bild: Gaëtan Bally/Keystone

«Ohne Air Baltic müssten wir viele Flüge streichen, und dann würden wir unsere Langstreckenflüge nicht vollbringen.»

20 Prozent der Bestandteile dieser A350-Flugzeuge stammen aus den USA. Zudem haben wir eine starke Partnerschaft mit United Airlines. Das haben wir dargelegt. Und in drei, vier Jahren werden wir uns mit einer Nachfolgelösung für die Boeing-777- und der Airbus-A330-Flugzeuge auseinandersetzen.

Das Geschäftsjahr ist bald vorbei. Im Vorjahr erzielten Sie mit 684 Millionen Franken den zweitbesten Gewinn in der Swiss-Geschichte, und mit 5,6 Milliarden Franken einen Rekordumsatz. Und 2025?
Es ist ein schwieriges Jahr. Wir sind mit den Ergebnissen hinter unseren Erwartungen zurückgeblieben. Der Wettbewerb hat sich verschärft, insbesondere in Europa. Und wie gesagt sind wir mit steigenden Kosten konfrontiert.

Ein Lufthanseat
Jens Fehlinger startete seine Aviatik-Karriere als Pilot und hatte danach Managementfunktionen in der Lufthansa-Gruppe inne. Während der Pandemie leitete er das Krisenmanagement und anschliessend ein Restrukturierungsprojekt. In den letzten Jahren verantwortete er als Co-Geschäftsführer die Lufthansa City Line. Als Manager flog er weiterhin auch als Linienpilot. Im Oktober 2024 wurde er Swiss-Chef. Fehlinger studierte Luftfahrtsystemtechnik und -management und Verkehreswesen. Zudem hält er einen Executive MBA. Er ist verheiratet und hat zwei Kinder. (bwe)

Heisst: Kein Rekordumsatz, kein Top-Gewinn.
Die Zahlen aus dem dritten Quartal deuten nicht darauf hin.

Donald Trump hat vielen Leuten die Lust auf USA-Ferien verdorben. Sie reagieren mit Schnäppchenpreisen: ab 450 Franken an die Ostküste, ab 550 Franken an die Westküste. Ist das USA-Geschäft noch profitabel?
Nordamerika bleibt das wichtigste Geschäft für uns, neben unseren Heimatmärkten natürlich. Und wir sehen nun eine Trendumkehr bei USA-Buchungen, nachdem sie im Sommer in der Economy in der Tat tiefer waren. Die Nachfrage steigt wieder an und deshalb

halten wir unser US-Flugangebot stabil. Die Reiselust in Richtung USA nimmt wieder zu.

Wie erklären Sie sich diese Trendumkehr? Trump hat sich schliesslich nicht gewandelt.
Ich glaube nicht, dass man das nur auf eine Person reduzieren kann. Die Gründe sind vielschichtig. Einen Einfluss hatten Anfang Jahr sicher auch Berichte über erschwerte Einreisen in die USA, obwohl unsere Statistiken dies überhaupt nicht untermauern.

Es gab krasse Einzelfälle.
Die gab es früher schon. Statistisch haben wir keine Veränderung beobachtet, im Gegenteil. Und ja, die Handelsdebatte und andere politischen Themen haben bestimmt nicht geholfen. Umso glücklicher sind wir, dass sich die Schweiz mit den USA einigen könnte.

Die Lufthansa hat ein grosses Sparprogramm angekündigt mit dem Abbau von 4000 Stellen. Die Swiss muss mitziehen. In der Branche gibt es Zweifel, ob die Swiss ihren «Swiss Finish» behalten kann.
Das kann ich nicht nachvollziehen, ich bin da sehr optimistisch. Bei den 4000 Stellen geht es um einen Abbau bis 2030 in der gemeinsamen Administration. Mehrheitlich in Deutschland, zu einem kleineren Teil möglicherweise in Zürich. Eine schlankere Administration hilft auch der Swiss und senkt Kosten. Deshalb begrüsse ich Massnahmen für eine bessere Effizienz. Die Swiss braucht eine starke Gruppe.

... die meisten Mahlzeiten, jene in der Economy Class, kommen tiefgefroren aus Deutschland.
Wir bekennen uns zur Swissness wo immer möglich. Und wir werden sie weiter stärken.

Mittwoch, 26. November 2025

Stimmt es, dass sich Büroangestellte in Kloten für ihre Stelle neu bewerben müssen?
Wir haben eine erste Reorganisation lanciert und dabei gewisse Aufgaben gebündelt. Manche Stellen wurden erweitert, andere beschnitten. Und da laufen aktuell einzelne Bewerbungen dazu. Wir haben kein dediziertes Abbauziel, aber auch wir müssen der Kostensteigerung entgegenwirken.

Mit ein Grund ist der Engpass im Cockpit. Mit der Crew stehen demnächst Verhandlungen an, da das Personal den Gesamtarbeitsvertrag per Ende 2026 gekündigt hat. Ihre Verhandlungsmacht ist jedoch eingeschränkt, da Sie auf alle Pilotinnen und Piloten dringend angewiesen sind. Zu welchen Konzessionen sind Sie bereit?
Es ist zu früh, um über Verhandlungen zu sprechen. Wir bekennen uns aber zum konstruktiven Dialog und wir wollen ein attraktiver Arbeitgeber bleiben. Heute haben wir so viele Piloten wie noch vor der Krise. Und wir schulen dieses und nächstes Jahr mehr Pilotinnen und Piloten als je zuvor, damit wir wieder wachstumsfähig sein können. Nächstes Jahr stellen wir 120 neue Piloten an, zuletzt waren es jährlich 80. Das geht nur, indem wir auch Trainingsmöglichkeiten der Lufthansa-Gruppe nutzen.

Bei Ihrem Amtsantritt hiess es, die umstrittene Kooperation mit Air Baltic solle beendet werden. Doch laut Insider wird die Partnerschaft nächstes Jahr sogar ausgebaut. Bis zu 18 lettische Flugzeuge könnten demnach für die Swiss fliegen. Korrekt?
Die genaue Zahl ist noch nicht bestimmt. Klar ist, wir möchten diese Flüge am liebsten selbst durchführen. Aber ebenso klar ist leider, dass wir die heutige Zahl von fünf Air-Baltic-Flugzeugen nicht reduzieren können, insbesondere weil wir uns entschieden haben, unsere neun A220-100-Flugzeuge wegen der bekannten Triebwerkprobleme für mindestens ein Jahr stillzulegen. Ohne Air Baltic müssten wir viele Flüge streichen und dann würden wir unsere Langstreckenflüge nicht vollbringen. Das würden unsere Gäste deutlich spüren, und das wollen wir nicht. Deshalb bin ich froh, dass wir diese Partnerschaft haben.

Fakt ist: Von einer temporären Lösung kann keine Rede mehr sein, die Flugauslagerungen bestehen seit 2022. Die lettische Cabin Crew verdient rund viermal weniger als die Swiss-Crew. Das ist für Sie kein Lohndumping?
Die Flight Attendants sind bei der Air Baltic angestellt, was zuletzt auch juristisch anerkannt wurde. Ich kann garantieren, dass es uns nicht um Kostenparmassnahmen geht, sondern um die Aufrechterhaltung unseres Flugplanangebotes.

Sie sind seit rund einem Jahr Chef der Swiss. Was schätzen Sie in der Schweiz am meisten?
Ich schätze das Team hier, die Professionalität, die pragmatische Herangehensweise ...

...und was passt Ihnen nicht?
Meine Französischkenntnisse! Ich bin mit einer Sprachapp fleissig am Lernen.

Und was ist mit Schweizerdeutsch?
Das meiste verstehe ich gut, aber in Richtung Bern wird's schwierig. (Lacht.)