

Gesellschaft Schweiz-Lettland (GSL)

Association Suisse-Lettonie – Associazione Svizzera-Lettonia – Swiss-Latvian Society – Biedrība Šveice-Latvija

Lettlands Zugpferd in Schräglage

Wie airBaltic am Rande des Abgrunds stand

Ein Bericht von Riccardo Bussman n

Als am 1. Juni 2011 eine Woche vor der lettischen Präsidentschaftswahl der damalige Staatspräsident Valdis Zatlers verkünden liess, dass er die 10. Saeima (Parlament) auflösen möchte, um der wildwüchsigen Korruption in Politik und Gesellschaft ein Ende zu setzen, staunten nicht wenige. Nicht nur, weil es sich um einen historischen Moment der erst 20 Jahren jungen baltischen Republik handelte (denn von dieser Macht wurde bisher nur 1918, in der ersten Unabhängigkeit, Gebrauch gemacht), sondern auch weil er bei vielen seiner Landsleute die Hoffnung auf ein Ende der Korruption weckte. Andere hingegen sahen in diesem Versuch ein kluges Manöver Zatlers, seiner schwindenden Popularität kurz vor der Wahl Aufschwung zu verleihen. Bevor man die Auswirkungen einer solchen



Boeing 747 der Gesellschaft airBaltic (Quelle: wikipedia.org)

Entscheidung überhaupt einigermaßen einzuschätzen vermochte, folgte gleich darauf eine Hiobsbotschaft, welche die lettische Gesellschaft erschüttern liess: Und zwar als der damalige Wirtschaftsminister Artis Kampars Mitte Juni plötzlich vermeldete, die lettische Fluggesellschaft airBaltic stehe am Rande des Abgrunds. Die zeitliche Nähe der Aussagen der beiden Regierungsvertreter ist keineswegs zufällig. Sie spiegelt akkurat die komplizierte Lage Lettlands wieder, auf welche Zatlers anspielte. Durch das Missmanagement der Geschäftsführung

von airBaltic, aber auch durch das undurchsichtige Treiben verdeckter Akteure wurden der Staat, die lettische Wirtschaft und die ganze lettische Bevölkerung in widerwärtige Intrigen und Machtkämpfe verwickelt, von denen sich das Land heute noch erholt. Die Causa airBaltic wirft somit ein Schlaglicht auf Schattenseiten der lettischen Gesellschaft. Nach dem Zusammenbruch eines von Korruption und Misswirtschaft verseuchten Systems ist es airBaltic aber heute wieder vergönnt, auf einem bereinigten Terrain zu gedeihen.

Eine Fluggesellschaft wächst heran

Um die genaueren Umstände der Causa airBaltic zu verstehen, lohnt es sich kurz auf die Gründungsgeschichte der Fluggesellschaft zurückzublicken. Diese geht bis in die Mitte der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts zurück, als die Privatisierung nach dem Zusammenbruch der UDSSR noch voll im Gange war. In diesen Jahren stand ein heute noch gut bekannter Mann an den Schaltstellen der Macht: Andris Šķēle. Der Mann hatte sich im Zuge der Privatisierung eine goldene Nase verdient und bekleidete 1995 das Amt des Premierministers. 1995 kontaktierte der in Deutschland zum Juristen ausgebildete Bertolt Flick die Privatisierungsbehörde und trat so in Kontakt mit Šķēle. Der

Premierminister hatte mit Flick Grosses vor, denn kurz darauf beauftragte er den Deutschen mit der Konzeptualisierung einer nationalen Fluggesellschaft. Es entstand airBaltic mit dem Staat als Mehrheitsaktionär (51% Aktienanteil) und Scandinavian Airlines (SAS) als grösstem Minderheitsaktionär mit 42.7% der Aktien. Somit war der Grundstein gelegt, und airBaltic konnte abheben. Die Geschichte der Fluggesellschaft seit ihrer Gründungszeit bis 2010 ist eindrücklich: In diesem Zeitraum konnte sie sich von einer Unbekannten zu einem unersetzlichen Wirtschaftsmotor mausern. Im Jahre 2011 brachte airBaltic 2-3 Millionen Passagiere nach Lettland und ist heute für 66% des Umsatzes des Flughafens RIX verantwortlich (sowie für 70-80% des Businessverkehrs). Als dann 2011 die Gesellschaft plötzlich am Rande des Abgrunds stand, wollte das niemand glauben. Der Staat und die Privataktionäre schoben sich gegenseitig die Verantwortung für das Desaster in die Schuhe. Es wurden verschiedenste Anschuldigungen gemacht: Es war die Rede von Verzögerungstaktiken und Missmanagement bis hin zu Veruntreuung und Korruption. Während einem halben Jahr überboten sich Schlagzeilen und rechtliche Vorgehen gegenseitig, sodass keine Zeit zum Verschnafen blieb. Nach langem Hin und Her liess der lettische Staat Ende 2011 endlich verlauten, man werde airBaltic nicht fallen lassen und alles in der Macht stehende tun, um die Airline zu retten. Und so geschah es auch. Doch wie kam es zu einer solchen Wendung nach einem Beinahe-Grounding, und welche Logik steckt hinter dem zeitlichen Ablauf?

Chronologie der Geschehnisse

Auf den ersten Blick scheint es durchaus ungewohnt, einen Bankrott aus heiterem Himmel anzukündigen. Wusste der Staat als Mehrheitsaktionär nicht schon früher, dass es mit der Gesellschaft bergab ging? War er sich der schwerwiegenden Lage nicht bewusst? Fakt ist, dass sich der Staat vor Jahren weitgehend vom Management verabschiedet und die operative Führung an die Gesellschaft Baltijas Aviācijas Sistēmas (BAS) abgegeben hatte. Durch diesen Schritt hatte sich der



Bertolt Flick (Quelle: www.airbaltic.com)

Staat somit in eine Lage der Abhängigkeit hineinmanövriert, denn über die genaue Lage der Airline wusste ausschliesslich BAS Bescheid. Flick hingegen war mit 50% an BAS beteiligt und amtierte seit 2002 als CEO. Als 2008 BAS die SAS-Anteile (42.7% der airBaltic-Aktien) übernahm, war Flick auf einen Schlag massgeblich am Flugunternehmen mitbeteiligt, was ein schnelles und stetiges Wachstum zur Folge hatte. Noch 2008 hatte airBaltic Gewinne und eine Umsatzsteigerung ausgewiesen und verkündete für 2010 grossmundig rosige Zukunftsprognosen. Vor diesem Hintergrund schien es geradezu bizarr, 2011 von Bankrott zu sprechen. Was aber hatte Kampars zu seiner Aussage bewogen? Es waren die ihm vorgelegten Geschäftszahlen für 2010 und 2011: geschätzte 35 Mio. Lats (60 Mio. CHF) Verlust für das Jahr 2010 und bereits 18 Mio. Lats (31 Mio. CHF) Verlust in den ersten fünf Monaten des laufenden Geschäftsjahrs. Weiter sei gemäss Kampars versucht worden, mit schleierhaften Transaktionen Geld aus dem Unternehmen abzuziehen. Wie zu einem späteren Zeitpunkt herauskommen sollte, war die Fluggesellschaft bereits 2009 in der Verlustzone angekommen, und Spekulationen über bevorstehende massive Verluste wurden Ende 2011 bestätigt: Von 2009 bis 2011 hatten sich Verluste in der Höhe von 95 Millionen Lats (163.5 Mio. CHF) angesammelt.

Die einzig plausible Erklärung für die Diskrepanzen war, dass BAS den Staat unter der Führung des Ministerpräsidenten Valdis Dombrovskis über weite Strecken im Dunkeln gelassen und dieser somit ein teuer zu stehendes Mass an Vertrauen in BAS falsch investiert hatte. Brisant wurde die Sache zusätzlich, als die Frage aufkam, wo die im Zuge einer im Jahre 2010 vollzogenen

Kapitalaufstockung investierte Summe von 30 Mio. Lats (ca. 56.5 Mio. CHF; davon die Hälfte vom lettischen Staat) hingeflossen war. Flicks' Einschätzungen zufolge war der Verlust externen Faktoren zuzurechnen. Bei der Übernahme der airBaltic-Aktien von SAS im Jahre 2008, so Flick, hatte BAS einen unvorteilhaften Vertrag unterzeichnet, da letztere für die nichtbezahlten Kerosinkosten von SAS aufkommen musste, welche sich auf 31 Mio. Lats (ca. 70 Mio. CHF) beliefen. Nichtsdestotrotz versprach Flick am 22. Juni 2011, dass BAS weiterhin in die Airline investieren möchte und weitere Investoren bereits ihr Interesse angemeldet hätten.

Man setzte sich wieder an den Tisch, anlässlich des Aktionärstreffens Ende Juli 2011. Doch auch zu diesem Zeitpunkt hatte die Regierung die vollständigen Geschäftszahlen von 2010 und 2011 immer noch nicht in der Hand, und es war weiter unklar, ob sie der Airline unter die Arme greifen würde. Prudentia, eine Finanzaufsichtsinstitution, welche den Staat in dieser Affäre beriet, hatte stets auf diesen Punkt gepocht und sogar in Erwägung gezogen, die Gesellschaft in den Bankrott schlittern zu lassen, sollte im Gegenzug BAS nicht die nötigen Mittel haben, um der Airline aus der Klemme zu helfen. Dass Flick im Verlauf der Gespräche nicht am Tisch sass, sondern sich bereits ab diesem Zeitpunkt in Berlin befand, stiess auf wenig Verständnis. Die Gespräche zögerten sich hinaus, und am 25. August 2011 kündigte die Regierung an, die Airline retten zu wollen. Als wichtigste Konditionen nannte sie die Aushandlung eines neuen Aktionärsvertrages (der damalige habe den Interessen des Staates widersprochen) sowie die Auswechslung des Managements. Nebenbei hatte BAS dem Staat seinen Aktienanteil von 42.7% angeboten, und zwar für satte 91 Mio. Lats (ca. 145 Mio. CHF). Unmissverständliches Schweigen der Regierung darauf war Antwort genug. Die Gespräche wurden fortgeführt.

Was danach folgte war eine Kaskade verschiedener Ereignisse mit weitreichenden Folgen. Wegen der stagnierenden Gespräche fehlte es airBaltic nun auch an der nötigen Liquidität, um den Betrieb aufrechtzuerhalten. Die Situation verschärfte sich zusätzlich, als Krājbanka, welche die Kredite für die kurzfristige Geschäftstätigkeit von airBaltic sicherte, Mitte September ankündigte, wahrscheinlich keine Kredite mehr vergeben zu können. Auch innerhalb der Regierung kam es zu Unstimmigkeiten, unter anderem, als der Transportminister Uldis Augulis seinen Kollegen Kampars angriff und ihn beschuldigte, seine Aussagen hätten einen Reputationsschaden verursacht, wodurch Hunderte von Flügen hätten gestrichen werden müssen. Wäre dem nicht schon genug, sorgte der Kauf von 59'100 Aktien im Wert von 10 Mio. Euro (des noch einzahlbaren Aktienkapitals) durch die bisher unbekannt Transatlantic Holdings Company (THC) für weiteren Tumult, denn der Staat wurde erst nach dem Abschluss der Transaktion darüber informiert. BAS hatte dies so eingefädelt, wobei der zu diesem Zeitpunkt noch gültige Aktionärsvertrag BAS verpflichtete, diese Summe selber einzuzahlen. Die Lage spitzte sich zunehmend zu, als das Management von airBaltic (höchstwahrscheinlich Flick selbst) einen Gläubigerschutz beantragte. Flick begründete diesen Schritt damit, dass BAS dadurch die Funktionstüchtigkeit der Airline aufrecht zu erhalten vermöge, während er den Staat für den stockenden Verhandlungsprozess verantwortlich machte. Aber Flicks Antrag wurde von einem Regionalgericht zurückgewiesen. Wäre Flick damit durchgekommen, wäre der Staat von jeglichem Entscheidungsprozessen ausgeschlossen gewesen und hätte gegen die Pläne von BAS nichts mehr unternehmen können. Des Weiteren wäre eine Auswechslung des Managements ausgeschlossen und somit die Hauptkondition für einen neuen Aktionärsvertrag nicht mehr erfüllbar gewesen.

Am 29. September 2011 kam es dann doch dazu: Die Regierung und BAS kamen zu einer Einigung und unterschrieben einen neuen Aktionärsvertrag. Demnach verpflichteten sich die Parteien, 100 Mio. Lats (ca. 171,5 Mio. CHF) in die Fluggesellschaft einzuschiessen (um das Aktienkapital um 100 Mio. Lats zu erhöhen), wobei der Staat rund 58 Mio. Lats (ca. 99,5 Mio. CHF) beizusteuern hatte. Das Management war zu ersetzen, wobei der Staat sich im neuen Vertrag die Kontrolle über die Geschäftstätigkeit sicherte, d.h. im Management vertreten sein sollte. Zudem wurde vertraglich festgelegt, dass Riga der Main Hub bleiben sollte. Die letzte Forderung war eine Antwort auf Flicks Drohung, airBaltic nach Litauen zu transferieren, was für Lettland einen massiven ökonomischen Schaden mit sich gebracht hätte. Man war zwar zu einer Lösung gekommen, doch noch weit davon entfernt, sie umzusetzen. Zum einen hatte der Staat mit BAS wieder ein Geschäft abgeschlossen und diesen Partner trotz der Probleme, welche er bereits bereitet hatte, an Bord behalten. Zum anderen

wusste keiner so genau, woher der krisengeschüttelte Staat das Geld herholen sollte. Aus dem allgemeinen Staatsbudget 2012, also zu Lasten der Bürger? Zudem schwebte ein bedrohliches Fragezeichen im Raum, dem wenig Aufmerksamkeit geschenkt wurde: Die Frage nämlich, ob die Europäische Kommission den Staat handeln liesse. Würde diese die rund 58 Mio. Lats als unerlaubte Staatshilfe brandmarken und die Zurückerstattung anordnen, hätte dies das endgültige Ende der Airline zur Folge.

Am 5. Oktober 2011 kam dann die überraschende Nachricht: Bertolt Flicks Rücktritt. Die Loslösung von Flick hatte eine grosse Signalwirkung, denn zum einen konnte das emotionsgeladene Thema der Person Flick nun endlich ad acta gelegt werden, und zweitens schien es BAS mit diesem Kurswechsel ernst zu meinen. Daraufhin wurde am 24. Oktober Martin Gauss, Ex-CEO der ungarischen Malev, zum neuen CEO von airBaltic ernannt.

Doch mit der Kapitaleinzahlung hatte es immer noch nicht geklappt, denn bis zum 30. November war seitens BAS noch kein einziger Lat auf dem Konto der Gesellschaft angekommen. Nach dem neuen Aktionärsvertrag hätte BAS die erste Tranche bereits Mitte Oktober überweisen müssen. Eine Geduldsprobe für den Staat, bis der Damm schliesslich barst. Der Staat sah sich in dieser Situation gezwungen, schnell zu handeln, und kaufte am 30. November 2011 im Einklang mit dem neuen Aktionärsvertrag 42.7% der airBaltic-Aktien für einen Lat pro Stück ab. Diese waren bei der Latvijas Krājbanka als Sicherheiten für Darlehen über 225'000 Lats (395'000 CHF) angelegt. Somit hatte der Staat auf eine forsche Art und Weise die Airline unter seine Kontrolle gebracht, der Pattsituation ein Ende gesetzt und sich mit 99.8% der airBaltic-Aktien als einziger Aktionär durchgesetzt. Er begründete diesen Eingriff mit der Absicht, den Wert der Aktien nicht gefährden zu wollen und somit die Interessen der Krājbanka und der Anleger ihres Mutterhauses Snoras Bankas zu wahren. Im gleichen Atemzug verkündete die Regierung aber, dass bei der angekündigten Neuemission von airBaltic-Aktien BAS die Türe offen bleibe, sich erneut zu beteiligen.

So konnte mit einem geschickten Schachzug zweierlei bewerkstelligt werden: airBaltic wurde vor dem Untergang bewahrt, und die Regierung konnte beweisen, auch in schwierigen Situationen Handlungsfähigkeit an den Tag zu legen.

Wer zieht hier im Hintergrund die Fäden?

Betrachtet man die dargelegten Fakten, könnte man schnell zum Ergebnis kommen, die ganze Krise sei von BAS unter der Leitung von Flick orchestriert worden, wobei die Gesellschaft auf eine Hinhaltenaktik gesetzt hatte, um den Flop möglichst spät platzen zu lassen. Flick ist vor den Medien stets als Vertreter von BAS aufgetreten und deshalb auch lange von der Presse als Buhmann portraitiert worden. Eine einseitige Einschätzung, denn auf der anderen Seite bleiben hochbrisante Fragen, denen zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt wurde: Wem gehören eigentlich die restlichen 50% von BAS, und wer ist hinter dem juristischen Geflecht der wirtschaftliche Eigentümer? Was ist BAS eigentlich für eine Gesellschaft, und wer steckt hinter ihr? Woher stammen die Millionen?

Die Frage nach der Eigentümerschaft von BAS stand schon lange im Raum, stellte sich aber erst mit dem Skandal um airBaltic offen. Während Flick eine Hälfte von BAS besass, gehörte die andere der Gesellschaft Taurus Asset Management, welche in den Bahamas registriert ist. Und diese wiederum gehörte einem in diesem Zusammenhang bisher noch Unbekannten, nämlich dem russischen Geschäftsmann Vladimir Antonov. Antonov, der zu Jugendzeiten in Russland erfolgreich Business betrieb, hatte sich durch Beteiligungen an verschiedensten Firmen und Banken weltweit ein Imperium geschaffen. Es stellte sich heraus, dass BAS im Prinzip eine "empty shell" und somit praktisch ohne Eigenkapital war und ihre Tätigkeiten vollen Umfangs fremd finanzierte. An vorderster Stelle standen dabei die fünft grösste Bank Litauens, die Snoras Bankas, und die lettische Krājbanka. Antonov war seit 2003 durch seine Convers Group mit 68% an der Snoras Bankas beteiligt. Diese war wiederum massgeblich an der lettischen Krājbanka beteiligt, denn Snoras verschaffte sich Zugang zum lettischen Markt, indem Antonov 2005 83% der Krājbanka aufkaufte. In diesem Kontext ist es erwähnenswert, dass der im Jahre 2008 durch BAS erfolgte Kauf der SAS airBaltic-Aktien durch ein Darlehen in der Höhe von 20 Mio. Lats (ca. 45,5 Mio. CHF) von Snoras und Krājbanka ermöglicht

worden war. Antonov war deshalb bereits verdeckt massgeblich an airBaltic beteiligt. Weiter waren die 59'100 airBaltic-Aktien, die mitten in der Causa airBaltic von THC aufgekauft worden waren, nichts anderes als ein Versuch Antonovs, sich noch mehr Einfluss zu verschaffen. Denn wie sich später herausstellte, gehört auch THC Antonov.

Somit wurde zum grossen Erstaunen bekannt, dass das durch BAS investierte Geld in airBaltic weitgehend von Antonov kontrolliert wurde. Flick und Antonov hatten also ein komplexes, gut organisiertes und unübersichtliches Beteiligungsnetz über die Gesellschaft gespannt, wodurch vollkommen verschleiert wurde, wer im Hintergrund die Fäden zieht. Eine Verbindung zwischen Korruption und der Krise von airBaltic wurde zum ersten Mal offensichtlich, als über Nacht die Snoras Bankas vom litauischen Staat nationalisiert wurde, nachdem vermutlich insgesamt 290 Mio. Euro aus der Bilanz verschwunden waren. Die Bank stand kurz vor dem Bankrott. Kurz darauf, im November 2011, wurde Antonov in England wegen Veruntreuung von Geldern im Zusammenhang mit der Snoras Bankas verhaftet. Dies warf natürlich Fragen auf, und man konnte schon ahnen, dass diese Affäre weitere Kreise über die litauischen Landesgrenzen hinaus ziehen würde. Schon Mitte September hatte Krājbanka verkünden lassen, wahrscheinlich keine Kredite mehr für airBaltic zu vergeben. Ende September 2011 brachte der lettische Staat Krājbanka schliesslich unter seine Kontrolle. Auch hier wurden immense Summen vermisst (bis zu 100 Mio. Lats), was zur schwerwiegenden Folge führte, dass anfangs Dezember 2011 das Insolvenzverfahren gegen Krājbanka eröffnet wurde. Ihre Liquidierung war unausweichlich.

Es steht praktisch ausser Frage, dass Antonov durch seine Handlungen massgeblich am Zusammenbruch der Snoras Bankas und der Krājbanka mitbeteiligt war. Da dadurch die wesentlichen Geldgeber von BAS zahlungsunfähig wurden, standen BAS die gemäss Aktionärsvertrag geschuldeten Gelder nicht zur Verfügung. Es bestehen grosse Zweifel, ob Antonov als Mehrheitsaktionär von Snoras Bankas und als massgeblicher Aktionär von BAS nichts davon wissen konnte und nicht schon weit früher hätte Massnahmen ergreifen können, um ein Fiasko zu vermeiden.

Als sich aus dem Nichts Alexander Antonov, Vater von Vladimir Antonov, am 22. Dezember 2011 in den Konflikt einschaltete, wurde endgültig Klarheit geschaffen. Seine Aussagen schlugen wie eine Bombe ein. Er gab nämlich zu, dass bereits seit September 2010 nicht Bertolt Flick, sondern er und sein Sohn Vladimir operationell für airBaltic zuständig gewesen seien. Flick sei mit diversen Verfahren gegen ihn so beschäftigt gewesen, dass dieser seine Kompetenzen sorglos den Antonovs übergeben hatte. Ab diesem Zeitpunkt waren es die Antonovs, welche die Airline steuerten und zusätzlich substantielle Millionenbeträge in airBaltic über BAS in Form von Darlehen einschossen. Schliesslich schloss airBaltic 2010 mit einem Verlust von rund 35 Mio. Lats ab, und seit Kampars Aussagen im Juni 2011 häuften sich Verluste in der Höhe von 4 Mio. Lats (ca. 6,85 Mio. CHF) pro Monat an. Die Summen, welche in der Zeitspanne September 2010 bis Juni 2011 geflossen waren, hatten oftmals die rechtlichen Grenzen weit überschritten, was den Antonovs durchaus bewusst war.

Vielversprechende Aussichten

Sowohl Snoras Bankas als auch Krājbanka wurden durch Missmanagement und Veruntreuung in den Abgrund gezogen; airBaltic schrammte diesem Schicksal knapp vorbei. BAS hatte den Staat über Monate im Ungewissen gelassen, Verluste wurden in Kauf genommen: Bereits am 21. Oktober 2011 waren schon über 1000 Flüge gestrichen und damit ein immenser Imageschaden angerichtet worden. Die Lage war ernst, denn wie hätte die von der europäischen Wirtschaftskrise arg gebeutelte Republik den Untergang eines ihrer grössten Wirtschaftsmotoren verkraftet? Doch für airBaltic hat sich weitgehend alles zum Guten gewendet. Nach einer dreijährigen und rund 95 Mio. Lats (ca. 163 Mio. CHF) hohen Verschuldung schienen die Prognosen für eine Rückkehr in die Gewinnzone im Jahre 2014 verfrüht und ein bisschen zu optimistisch. Doch siehe da, bereits im 2. Quartal 2013 gelang es airBaltic durch Kostensenkungen und mittels Effektivitätssteigerung einen Nettogewinn von 1.4 Mio. Euro zu erwirtschaften. Alle Erwartungen übertreffend konnten die Verluste im Jahre 2012 auf 10.2 Mio. Euro gesenkt werden. Somit scheint das Ziel 2014 durchaus in Reichweite.

Dass airBaltic für den Flughafen Riga (RIX) unersetzlich ist, steht ausser Frage. RIX wird als Transit-Hub weit geschätzt und airBaltic betreibt einen Grossteil der Transitflüge, weshalb eine andere Airline sie nur schwer ersetzen könnte. Wirft man einen kurzen Blick auf die Ausbaupläne des Flughafens, scheinen die Zukunftsaussichten für airBaltic rosig. Für 2014, wenn Riga Europas Kulturhauptstadt wird, ist ein neues Terminal vorgesehen. Falls nicht 2014, soll dieses allerspätestens 2015, wenn Lettland die EU-Ratspräsidentschaft übernimmt, fertiggestellt werden. Zudem steht das Projekt einer panbaltischen Airline im Raum. Ob die Airline künftig weiterhin ausschliesslich in den Händen des Staates bleiben soll, ist ungewiss. Unmittelbar nach der Rettung war man bereits auf der Suche nach potentiellen privaten Investoren, die aber bis anhin zu keinen Ergebnissen führte. Anrijs Matiss, Staatssekretär des Transportministeriums und zuständig für airBaltic, liess zudem die Möglichkeit eines kontrollierten Börsengangs im Jahre 2014 an der Rigaer Börse offen.

Die grösste Gefahr ist gebannt, und airBaltic hat sich als unumstrittener Herrscher des baltischen Luftraumes durchgesetzt. Doch die Gesellschaft muss sich gut wappnen, um die überall lauenden Gefahren zu meistern (das Urteil der Europäischen Kommission steht noch aus). Ihre Standhaftigkeit konnte sie auch in turbulenten Wetterlagen unter Beweis stellen. Will Lettlands Aushängeschild dem weltweit tobenden Verdrängungswettbewerb standhalten, wird sie jedoch ihre Position mit Innovation und Anpassungsfähigkeit verteidigen müssen.

Riccardo Bussmann, geboren 1989 in Zug, interessiert sich für internationale Politik und Entwicklungszusammenarbeit. Nach seinem Bachelorabschluss in Internationalen Beziehungen an der Universität Genf, absolvierte er im Jahre 2011 eine Assistenz in der Schweizerischen Botschaft in Riga. Aktuell ist er an der University of Birmingham eingeschrieben, wo er sich im Masterstudiengang mit Entwicklungsstudien befasst. Den vorliegenden Text verfasste er exklusiv für die Gesellschaft Schweiz-Lettland.