

Runder Tisch Exportwirtschaft mit BR Parmelin Kurzinformation Luftfahrtbranche

1. Entwicklung erste Jahreshälfte

Die erste Jahreshälfte ist ein Schock, den die Luftfahrtbranche noch nicht erlebt hat. Die Pandemie riss tiefe Löcher in die Bilanzen. Nahezu alle Länder schlossen die Grenzen, um das Virus einzudämmen, Flugzeuge blieben am Boden, die Flughäfen standen praktisch still, die Arbeit auch bei den flughnahen Betrieben kam zum Erliegen. Das beinhaltet auch die Business Aviation und Frachtflüge. Die International Air Transport Association (IATA) geht davon aus, dass Fluggesellschaften weltweit in diesem Jahr rund 420 Milliarden Dollar an Umsatz verlieren - 37,54 Dollar pro Passagier. Laut Dachverband ging der Flugverkehr im April gegenüber dem Vorjahresmonat um 98% zurück. Gleich sieht es bei den Flughäfen und bei den flughnahen Betrieben aus. Sämtliche Unternehmen kämpfen um Liquidität. Die Fluggesellschaften Swiss und Edelweiss haben für einen geschätzten Liquiditätsbedarf von rund 1,5 Mrd. Franken einen vom Bund zu 85% verbürgten fünfjährigen Bankkredit erhalten, ebenso hat der Bund Kredite für die flughnahen Betriebe gesprochen. Die Landesflughäfen dagegen mussten keine Unterstützung vom Bund beanspruchen.

Die Landesflughäfen blieben während des gesamten Lockdowns ständig in Betrieb, damit Staatsflüge, Fracht-, Repatriierungs- und Ambulanzflüge jederzeit stattfinden konnten. Damit leisteten die Landesflughäfen einen wichtigen Beitrag zur nationalen Bewältigung der Krise, obwohl dies mit hohen Kosten verbunden ist, für die sie nicht entschädigt werden.

Die Pandemie hat gezeigt, dass die Aviatik eine kritische Infrastruktur für die Versorgung der Schweizer Bevölkerung mit notwendigen (medizinischen und anderen Import-)Gütern ist. Diese Infrastruktur muss auch bei einer geringeren Nachfrage aufrechterhalten werden, um die Unabhängigkeit der Schweiz zu gewährleisten. Dies erfordert zusammen mit der gewachsenen Wahrnehmung für die Umwelt- und Klimaeffekte, dass die Aviatik ihre Umwelt- und Klimaverantwortung aktiv wahrnehmen muss.

2. Aussichten

Die Luftfahrtunternehmen starten neu. Aus Schweizer Sicht entwickelt sich der Kontinentalverkehr vorsichtig positiv. Als hinderlich erweisen sich die unterschiedlichen Verlautbarungen von Gesundheitsbehörden, die wenig Planbarkeit ermöglichen.

Schwierig ist der wirtschaftliche Wiederaufbau auf interkontinentalen Strecken. Derzeit ermöglicht die Frachtnachfrage – trotz grosser Volatilität – eine gewisse Regelmässigkeit auf Langstreckenverbindungen. Die Einreisebeschränkungen sind jedoch sehr limitierend. Hinzu kommen strenge sanitäre Auflagen. Grosse Märkte, wie die USA, sind noch nicht kommerziell anfliegar. Neben den epidemiologischen Herausforderungen kommen vermehrt politische Elemente zum Tragen, die einer vernünftigen Erholung im Wege stehen.

Schwierig abzuschätzen sind die Auswirkungen der wirtschaftlichen Baisse auf das Reiseverhalten der Geschäftsleute (Premium Passengers).

3. Herausforderungen

Die Krise ist mit dem Neustart längst nicht überwunden. Interkontinentalreisen, die für die Unternehmen der Luftfahrt und die Schweiz so wichtig sind, werden aufgrund der Grenzschiessungen für längere Zeit die Ausnahme bleiben. Wann und ob wir wieder das Vorkrisenniveau erreichen, steht noch nicht fest. Wir rechnen im besten Fall mit 2023 oder 2024. Für die schweizerische Luftfahrt ist entscheidend, wie sie im Vergleich zur europäischen, aber auch aussereuropäischen Konkurrenz aus der Krise zurückkehren kann, damit die Anbindung der Schweiz an die wichtigsten europäischen und interkontinentalen Metropolen weiterhin sichergestellt werden kann. Dies bedingt gute Rahmenbedingungen. Erschwerend kommt hinzu, dass die im europäischen Vergleich hohe

Schweizer Flugticketabgabe die Margen weiter sinken lässt. Deshalb sind ein Festhalten an der langfristigen Ausrichtung der Schweizer Luftfahrt (Lupo 2016, SIL-Objektblätter der Landesflughäfen) sowie eine möglichst frühzeitige Öffnung der Grenzen auch ausserhalb des Schengenraums wichtig. Zudem ist gerade in den Krisenzeiten auf zusätzliche Belastungen der Branche zu verzichten.

4. Forderungen der Branche

- Festhalten am Lupo 2016 und an den SIL-Objektblättern der Landesflughäfen trotz Covid-19.
- Keinen Swiss Finish bei den grenzsanitären Massnahmen: Wenn immer epidemiologisch möglich, soll die Schweiz ihre Massnahmen im internationalen Verkehr mit dem angrenzenden Ausland koordinieren (Testcenters an Flughäfen; negativer Covid-19 Test akzeptiert zur Umgehung oder Verkürzung von Quarantäne; elektronische Möglichkeit zur Passagierlokalisierung iso. Papierlösung; keine Grenzschiessungen).
- Corona nicht zur Verschlechterung der Rahmenbedingungen missbrauchen: Gewisse politische Kreise wollen die aktuelle Krise nutzen, um die Betriebszeiten, geplante Kapazitätserhöhungen, etc. anzupassen und möglichst viele Beschränkungen einzuführen. Dieses Vorgehen killt alle Bemühungen für die Erholung. Deshalb: Keine Anpassungen der heute geltenden Vorgaben gemäss SIL. Die noch vorhandene Flexibilität muss maximal nutzbar sein. Schweiz kann Funktionieren des internationalen Luftverkehrs nicht verändern (Bedeutung Tagesrandstunden für Interkontinentalanbindung). Beschränkende Massnahmen schaden ausschliesslich dem Schweizer Luftverkehr, der Anbindung der Schweiz und vernichten tausende Arbeitsplätze.
- Massvolle Einführung von Umweltabgaben: Während der Erholungsphase werden die Fluggesellschaften kaum Gewinne machen. Umweltabgaben, wie die geplante Flugticketabgabe haben direkt negativen Einfluss auf die Marge der Fluggesellschaften. Werden die Abgaben zu hoch ausgestaltet, wird die Erholung des Luftverkehrs stark verzögert oder gar verunmöglicht. Widerspruch zum Parlament, das Sicherung der Anbindung der Schweiz über Luftverkehr will und deshalb Staatsgarantie genehmigt hat.
- Faire Risikoallokation: Alle Stakeholder im Luftverkehr haben Verluste erlitten durch die Corona-Krise. Unter anderem auch die Flugsicherungsdienste. Die Staaten als Eigentümer dieser Unternehmen sollen ihren Teil der Verluste tragen. Die geplante komplette Überwälzung auf die Luftraumnutzer (wenn auch über mehrere Jahre), verzögert Erholung und wird dafür sorgen, dass die volkswirtschaftlich nötige Anbindung nicht in der gleichen Form stattfindet, wie vor der Krise.