

# AEROSUISSE Spezialbulletin Corona 2020



## Auswirkungen der Corona-Krise auf die Schweizer Luftfahrt

Die Covid-19-Pandemie hat dem internationalen Luftverkehr die bislang grösste Krise seiner Geschichte beschert. Zwischen Januar und Juli 2020 wurden weltweit 7,5 Millionen Flüge annulliert. Die IATA rechnet 2020 mit branchenweiten Verlusten von rund 85 Milliarden US-Dollar. Die AEROSUISSE hat die Auswirkungen der Corona-Krise der verschiedenen Sparten der schweizerischen Luftverkehrsbranche im August zusammengefasst. Zudem fordert die AEROSUISSE in einem Schreiben an vier Bundesräte eine Harmonisierung der coronabedingten Massnahmen im internationalen Luftverkehr.

## Inhalt

- [Linienflughäfen](#)
- [Kommerzielle Luftfahrt](#)
- [Luftfracht](#)
- [Business Aviation](#)
- [Flugsicherung](#)
- [Unterhaltsbetriebe](#)
- [Forderungen der Branche](#)

## **Linienflughäfen**

Der Verkehr auf den Landesflughäfen ist von April bis Juni weitestgehend zum Stillstand gekommen. Auf den Regionalflughäfen fand praktisch ausschliesslich Freizeitverkehr (VFR) statt. Im Juni verzeichneten die Airports von Zürich, Genf und Basel etwa zehn Prozent des Passagieraufkommens des Vorjahresmonates. Alle der SIAA (Swiss International Airports Association) angeschlossenen Airports haben Kurzarbeit für ihr Personal eingeführt. Nicht zwingend notwendige Investitionen werden sistiert und die Investitionsbudgets für die nächsten Jahre gekürzt.

Der Flughafen Zürich führt die Planung der langfristigen Entwicklungsprojekte weiter, Realisierungen werden aber nur dort ausgelöst, wo sie betrieblich zwingend notwendig sind. In Genf wird weiter in den Bau des Ostflügels, des Gepäcklogistikzentrums sowie in die Instandhaltung der Infrastruktur investiert. Der EuroAirport hat die Investitionen 2020 auf einen Fünftel zurückgefahren. Als einziger Landesflughafen verzeichnet er im ersten Semester 2020 ein Plus bei der Luftfracht.

**Verkehrszahlen der Landesflughäfen von Januar bis Juni 2020:**

	Passagiere 2020	Passagiere 2019		Flüge 2020	Flüge 2019		Fracht (t) 2020	Fracht (t) 2019	
Zürich	<b>5'321'602</b>	14'924'134	-64,3%	<b>60'417</b>	135'871	-55,5%	<b>144'526</b>	226'003	-36,1%
Genf	<b>3'843'141</b>	9'079'650	-57,7%	<b>48'429</b>	95'312	-49,2%	<b>17'828</b>	29'213	-39,0%
Basel	<b>1'309'262</b>	4'259'804	-69,3%	<b>23'882</b>	47'689	-49,9%	<b>55'546</b>	53'510	+3,8%

## **Kommerzielle Luftfahrt**

Die IATA rechnet, dass ein Vor-Corona-Niveau bei den Passagierzahlen frühestens 2024 erreicht wird. Die Staatshilfen für die Airlines erhalten zwar viele Arbeitsplätze, verhindern aber zumindest kurz- bis mittelfristig eine Konsolidierung im Luftverkehr, indem wirtschaftlich angeschlagene oder gar marode Fluggesellschaften am Markt gehalten werden. Das führt zu massiven Überkapazitäten und wird den Preiskampf in der Erholungsphase verstärken.

Der Luftverkehr hat im Juni quasi beim Punkt 0 wieder begonnen. Aus Schweizer Sicht entwickelt sich der Kontinentalverkehr vorsichtig positiv. Im Juli 2020 wurden rund 35 Prozent der Flüge im Vergleich zum Vorjahr durchgeführt, bei vernünftigen Auslastungszahlen. Sehr schwierig ist der wirtschaftliche Wiederaufbau auf den interkontinentalen Strecken. Derzeit ermöglicht die Frachtnachfrage – trotz grosser Volatilität – eine gewisse Regelmässigkeit auf Langstreckenverbindungen. Als hinderlich erweisen sich die unterschiedlichen Verlautbarungen von Gesundheitsbehörden, die wenig Planbarkeit ermöglichen. Die Einreisebeschränkungen sind sehr limitierend. Dazu kommen strenge sanitarische Auflagen. Grosses und wichtige Märkte, wie die USA, können bis auf Weiteres kommerziell nicht bedient werden. Neben den epidemiologischen Herausforderungen kommen vermehrt politische Elemente zum Tragen, die einer vernünftigen Erholung im Wege stehen.

## **Luftfracht**

Die Corona-Krise hat gezeigt, welche wichtige Rolle die Luftfracht spielt. Ohne die Cargo-Flüge hätte die Schweiz nicht das dringend notwendige Schutzmaterial beschaffen können. Zudem ermöglicht die Frachtnachfrage der Swiss einige Langstrecken regelmässig zu bedienen. Vor diesem Hintergrund hat am 26. August der Air Cargo Day der IG AirCargo Switzerland im Verkehrshaus Luzern stattgefunden. Der Branchenverband feiert 2020 sein zehnjähriges Bestehen, zu welchem er die neue Studie «[Schweizer Luftfrachtlogistik 2020](#)» erstellt hat.

Die Studie untersucht die Bedeutung der Luftfracht für die Schweizer Volkswirtschaft. Darin werden die Themenschwerpunkte Luftfrachtmarkt, Infrastruktur, Digitalisierung, Klima und Umweltschutz sowie regulatorische Rahmenbedingungen analysiert. Flugzeuge sind (vor, während und nach Corona-Zeiten) ein äusserst wichtiges Transportmittel insbesondere für die Schweizer Exportindustrie. 2019 verliessen Güter im Wert von 157 Milliarden oder 50 Prozent aller Exportgüter die Schweiz als Luftfracht und der Anteil nach Überseedestinationen lag sogar über 80 Prozent. Im Import betrug der Anteil 35 Prozent. Mit der weiter zunehmenden Bedeutung der Überseemärkte Asien und Nordamerika ist die Luftfracht systemrelevant für die volkswirtschaftliche Entwicklung der Schweiz und trägt dabei entscheidend zur Sicherung von Wohlstand und Arbeitsplätzen bei. Die Aerosuisse hat die Studie unterstützt, Präsident Thomas Hurter und Vizepräsident Matthias Suhr haben den Air Cargo Day mit Referaten bereichert.

## **Business Aviation**

Die Geschäftsluftfahrt leidet auch unter den Auswirkungen der Corona-Krise, aber nicht ganz so stark wie die Airlines. Global hat sich der Verkehr der Business Aviation bis Ende Juni um über 30 Prozent gegenüber dem Vorjahr verringert. Während Ozeanien von Januar bis Juli weltweit den kleinsten Einbruch von 5 bis 10 Prozent erlitten hatte, waren andere Regionen arg unter Druck, so Europa mit einem Verkehrseinbruch von über 40 Prozent. In der Schweiz wurde von Januar bis März eine normale Aktivität verzeichnet, im März sogar ein aussergewöhnlich guter Umsatz so auch wegen Rückholflügen und medizinischen Gütertransporten. Im April kam es aber fast zum völligen Stillstand, da es in der Schweiz kaum Binnenverkehr gibt. Der Einbruch auf der Kurzstrecke betrug etwa 70 Prozent, auf der Langstrecke bis zu 95 Prozent. Ab Mitte Mai und im Juni nahmen die Kurzstreckenflüge wieder zu, mit einem Verkehrsaufkommen von etwa 40 bis 60 Prozent im Vergleich zu Vor-Corona-Zeiten.

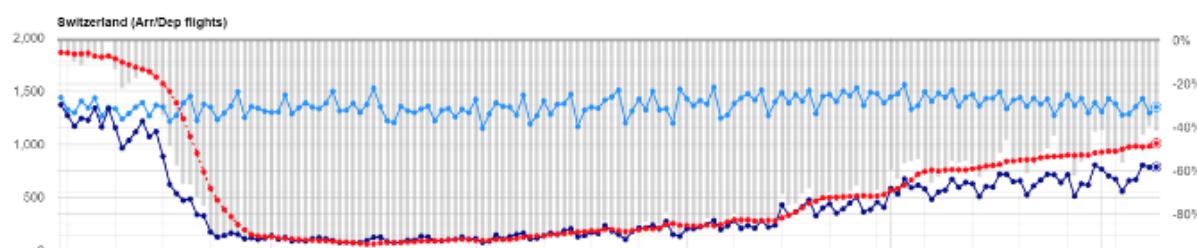
Im Juli und August sorgten vor allem die kleinen Business Jets mit kurzen Europaflügen für eine Erholung. Es scheint, dass die Business Aviation momentan ein wenig von den fehlenden Linienflügen profitieren kann. Die Kunden sind vorwiegend Privatpersonen und Familien, welche ihre Ferien innerhalb Europas verbringen wollten. Es herrscht aber ein enormer Preisdruck. Der Langstreckenmarkt existiert nach wie vor kaum, da die meisten Länder ausserhalb Europas immer noch nicht angeflogen werden können. Es fehlen die Geschäftskunden, da viele Konzerne Reisestopps verfügt haben, teilweise bis Ende Jahr.

## Flugsicherung

Die Schweizer Flugsicherung Skyguide verzeichnete von Januar bis Juni 2020 ein Minus von 57 Prozent beim kontrollierten Luftverkehr. Am Flughafen Zürich wurde ein Rückgang der IFR-Bewegungen von rund 57 Prozent festgestellt, am Flughafen Genf ein Rückgang von rund 51 Prozent. Die Regionalflughäfen weisen einen geringeren Rückgang von gut 32 Prozent aus.

Frachtflüge	- 2.2%
Business Aviation	- 37.8%
Charterflüge	- 39.2%
Netzwerk-Airlines	- 59.8%
Low-Cost-Airlines	- 67.3%

Die Schweizer Flugsicherung hat seit April umfassende Kostensparmassnahmen eingeleitet, um die Einnahmenausfälle wenigstens teilweise zu kompensieren, so Lohnreduktionen, den Abbau von Überzeit und Ferien, Kurzarbeit und den Verzicht auf nicht dringliche Investitionen. Die Liquidität reicht noch bis Ende August. Danach zählt Skyguide auf die Unterstützung durch den Bund. Skyguide rechnet nicht vor 2024 mit einer signifikanten Erholung.



Die Skyguide-Grafik zeigt den Rückgang des An- und Abflugverkehrs in der Schweiz vom 1. März bis 31. Juli 2020.

## Unterhaltsbetriebe

Die im SVFB (Schweizerischer Verband Flugtechnischer Betriebe) vereinten Unterhaltsbetriebe verspüren die Covid-19-Auswirkungen unterschiedlich: Bei den Grossraumflugzeugen und im Linienverkehr beträgt der Arbeitsausfall im Durchschnitt 50 bis 70 Prozent. Kurzarbeit war bei etwa 70 Prozent der Angestellten eingeführt. In der Line Maintenance betrug der Rückgang rund 75 Prozent, der Fokus wurde auf Frachtflugzeuge verlagert und ansonsten wurde das Parking der Flotten unterstützt. Zusätzlich wurden Flugzeugkabinen so modifiziert, dass der Transport von Fracht in der Kabine möglich wurde.

Das neue Umfeld und der extreme Rückgang im Airline-Geschäft stellt alle vor neue Herausforderungen. Maintenance-Kunden fliegen nicht oder nur sehr reduziert. Ihre Zahlungsmoral ist zurückgegangen, die Liquidität bei den Unterhaltsbetrieben schwindet. Die Flugplanung ändert sehr kurzfristig, Flüge werden oft ganz abgesagt. Dies hat einen deutlich höheren Einfluss auf die Personalplanung bei den Unterhaltsbetrieben. Teilweise haben Kunden die «Scheduled Maintenance» oder 50/100-Stunden Kontrollen

vorgezogen, da alles stillstand. Diese Aufträge fehlen aber in der zweiten Jahreshälfte. Weniger gravierend ist die Situation bei den kleineren Betrieben, welche Flugzeuge der General Aviation unterhalten. Sie konnten ihre Arbeiten mehrheitlich wie geplant ausführen.

## Forderungen der Branche

Die AEROSUISSE sass an einem [Runden Tisch der Exportwirtschaft](#), an dem auch Bundesrat Guy Parmelin teilnahm, und informierte über die sehr negativen Auswirkungen auf die Luftfahrtbranche. Dabei wurden folgende Forderungen gestellt:

1. Am Luftfahrtpolitischen Bericht Lupo 2016 und an den SIL-Objektblättern der Landesflughäfen soll trotz Covid-19 festgehalten werden.
2. Keinen «Swiss Finish» bei den grenzsanitarischen Massnahmen: Wenn immer epidemiologisch möglich, soll die Schweiz ihre Massnahmen im internationalen Verkehr mit dem angrenzenden Ausland koordinieren: Testcenters sind an Flughäfen einzurichten, ein negativer Covid-19 Test wird zur Umgehung oder Verkürzung von Quarantäne akzeptiert. Die elektronische Möglichkeit zur Passagierlokalisierung soll anstelle einer Papierlösung eingeführt werden und auf Grenzschliessungen ist zu verzichten.
3. Die Corona-Krise soll nicht zur Verschlechterung der Rahmenbedingungen missbraucht werden: Gewisse politische Kreise wollen die aktuelle Krise nutzen, um die Betriebszeiten und geplante Kapazitätserhöhungen anzupassen und möglichst viele Beschränkungen einzuführen. Dieses Vorgehen killt alle Bemühungen für eine Erholung. Deshalb: Keine Anpassungen der heute geltenden Vorgaben gemäss SIL. Die noch vorhandene Flexibilität muss maximal nutzbar sein. Die Schweiz kann das Funktionieren des internationalen Luftverkehrs nicht verändern (Bedeutung Tagesrandstunden für Interkontinentalanbindung). Beschränkende Massnahmen schaden ausschliesslich dem Schweizer Luftverkehr, der Anbindung der Schweiz und vernichten Tausende von Arbeitsplätzen.
4. Eine massvolle Einführung von Umweltabgaben: Während der Erholungsphase werden die Fluggesellschaften kaum Gewinne erwirtschaften. 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 verunmöglich. Dies ist ein Widerspruch zum Willen des Parlamentes, die Anbindung der Schweiz über Luftverkehr zu sichern. Deshalb hat es ja auch die Staatsgarantien genehmigt.
5. 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 komplett 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.

Die AEROSUISSE hat Ende August diese Forderungen mit einem Brief an die Bundesräte Simonetta Sommaruga (UVEK), Karin Keller-Sutter (EJPD), Alain Berset (EDI) und Ueli Maurer (EFD) gesandt. Für die AEROSUISSE ist es zentral, dass bei der Eindämmung der Epidemie die Massnahmen mit den Nachbarstaaten und international harmonisiert werden. Auch sei die Verhältnismässigkeit sei stärker zu gewichten, wird in diesem Schreiben betont.

AEROSUISSE  
Dachverband der  
schweizerischen  
Luft- und Raumfahrt  
Kapellenstrasse 14  
Postfach  
3001 Bern

Redaktion: Hansjörg  
Bürgi

Tel  
+41 58 796 98 90  
Fax  
+41 58 796 99 03

[info@aerosuisse.ch](mailto:info@aerosuisse.ch)  
[www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch)

Für weitere Informationen besuchen Sie unsere Website:

[www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch)

2020© AEROSUISSE