



Aeropolitics 3/20

Das Journal für Luftfahrt und Politik von SWISS

Zurück zu einer neuen Normalität

Sehr geehrte Damen und Herren

Seit Ende März konnte swiss Corona-bedingt Millionen ihrer Fluggäste nicht mehr bedienen und musste bis zu 95 Prozent ihres Flugangebots streichen. Die daraus resultierenden Rückerstattungsanfragen waren mit der bisherigen Service-Organisation schlicht nicht zu bewältigen. Für die langen Bearbeitungszeiten entschuldige ich mich bei unseren Kunden in aller Form.

Bis Ende September werden wir nun sämtliche Anträge abarbeiten können, welche bis Ende Juli bei uns eingereicht wurden. Damit werden auch die Auflagen des Bundes vollumfänglich erfüllt und Rückerstattungsanträge von Schweizer Reiseveranstaltern, die dem Pauschalreisegesetz unterliegen, bis Ende September verarbeitet. Die Anzahl neuer Rückerstattungen entwickelt sich deutlich rückläufig, sodass wir zeitnah wieder zur üblichen Bearbeitungszeit zurückkehren werden.

In den vergangenen Wochen und Monaten hat swiss hart daran gearbeitet, die Erstattungskapazitäten zu steigern. swiss hat die Anzahl der Mitarbeitenden, die Erstattungen tätigen können, maximal erhöht. Zudem entwickelten wir eine neue Software, die Anfragen automatisch bearbeitet und uns im weiterhin sehr dynamischen Umfeld auch zukünftig unterstützen wird.

Auf dem Weg zurück zu einer neuen Normalität ist auch unser Flugbetrieb – wenn auch schleppender als bislang erhofft. Ende Oktober planen wir gegen 40 Prozent des ursprünglich veröffentlichten Flugprogramms durchzuführen. Unser Ziel bleibt, den Hub-Betrieb zur breiten Anbindung der Schweiz an die Welt so rasch wie möglich wiederaufzubauen und dabei eine nachhaltige sowie verantwortungsvolle Operation sicherzustellen.

Freundliche Grüsse



Tamur Goudarzi Pour
Chief Commercial Officer



Luftverkehr fordert COVID-Tests für mehr Sicherheit und eine Reduktion der Quarantänezeit

Anschluss nicht verlieren – COVID-Tests für mehr Mobilität

Der Spagat zwischen Gesundheitsschutz und Ermöglichen von internationaler Mobilität ist schwierig. Gefragt sind Augenmass und Pragmatismus. Breitangelegte COVID-Tests sind Teil der Lösung. Die Schweiz muss rasch reagieren, wenn sie nicht den Anschluss verpassen will.

In einer ersten Reaktion schlossen praktisch alle Staaten ihre Grenzen. Der Verkehr kam zum Erliegen. Besonders massiv war der Einbruch im Luftverkehr, der die mit Abstand grösste Krise erlebt und noch jahrelang mit den Folgen kämpfen wird.

Von Beginn weg bestand Konsens, dass der internationale Luftverkehr rasch wiederaufgenommen werden soll. Zu gross ist die Bedeutung für die Wirtschaft. Die Schweiz hat unter anderem eine Staatsgarantie beschlossen, um einen Bankkredit über 1,25 Milliarden Franken an swiss und Edelweiss Air abzusichern. Dieser Entscheid ist geknüpft an die Forderung, dass die Fluggesellschaften die Schweiz rasch wieder an die Welt anbinden sollen – namentlich über nicht substituierbare Langstreckenverbindungen.

Die Erholung im Luftverkehr verläuft mehr als harzig. Weiterhin bestehende Einreiseverbote hemmen die Reisetätigkeit. Auch die Massnahmen zum Gesundheitsschutz, wie die obligatorische Quarantäne, haben einen negativen Einfluss. Die Staaten sind gefordert, hier rasch verhältnismässige Massnahmen zu ergreifen, um die Rückkehr zur (neuen) Normalität auch im Luftverkehr zu ermöglichen. Ein zentrales Element sind dabei COVID-Tests an Flughäfen. Erste Staaten und Fluggesellschaften machen das Vorlegen eines aktuellen, negativen COVID-Tests zur Voraussetzung, um einzureisen respektive ein Flugzeug zu besteigen. Fällt dieser negativ aus, sind die Reisenden ganz oder teilweise von der Quarantänepflicht befreit.

Schweiz muss COVID-Tests an Flughäfen etablieren

Die Schweiz wartet immer noch zu. Das könnte rasch zum Problem werden. Wenn COVID-Tests zum entscheidenden Element werden, ob gereist werden darf oder nicht, werden Testkapazitäten rasch knapp. Es ist deshalb absolut vordringlich, dass das BAG gemeinsam mit den Landesflughäfen reagiert und die nötigen Zentren und Kapazitäten aufbaut, damit die Schweiz nicht den Anschluss verliert.

Gleichbehandlung der Verkehrsträger

Der Gesundheitsschutz darf nicht zulasten der Reisefreiheit geopfert werden. Es darf aber nicht sein, dass der Luftverkehr unverhältnismässig stark eingeschränkt wird, nur weil man es kann. Im internationalen Verkehr via Strasse und Bahn sind die Reisewege kaum nachvollziehbar. Entsprechend wird nicht kontrolliert. Die Verkehrsträger verdienen Gleichbehandlung; entsprechend, muss im Luftverkehr mehr Augenmass Platz greifen.

Sowohl eine Task Force der Vereinten Nationen als auch ein Policy Paper des wissenschaftlichen Beratungsgremiums des Bundesrates stellen dabei COVID-Tests bei der Einreise als Massnahme in den Vordergrund. Mit Tests können positive Fälle bei der Einreise isoliert werden. Personen, deren Tests negativ ausfallen müssten zwar in Quarantäne, wenn jedoch ein zweiter Test fünf Tage später auch negativ ausfällt, wären sie frühzeitig davon befreit. Das wäre ein grosser Fortschritt gegenüber der heutigen, unflexiblen 10-tägigen Quarantäne. Ohne Verhältnismässigkeit im Luftverkehr wird die zaghafte Erholung im Keim erstickt. Zum Nachteil der Anbindung des Landes, aber auch der Erholung im Bereich Tourismus.



Förderung alternativer Treibstoffe ist unabdingbar

Flugticketabgabe: zugunsten Umwelt und Luftverkehr

Die Entscheidung ist gefallen, das Parlament beschliesst im CO₂-Gesetz eine nationale Flugticketabgabe. Wozu soll das Geld verwendet werden, welches von den Fluggesellschaften abgeliefert wird? Nur eine zukunftsorientierte, zweckgebundene Vorgehensweise kann sowohl Umwelt, als auch Luftfahrt dienen. Umverteilung und Quersubventionierung können nicht die Lösung sein.

Mobilität per se ist nicht das Problem, sondern deren negativen Folgen

Nachhaltiger Klimaschutz im Verkehrssektor muss sich daran orientieren, die negativen Effekte der Mobilität zu verringern und bestmöglich zu eliminieren. Im Strassenverkehr zeigt der Trend aus heutiger Sicht in Richtung Elektroantrieb; eine Technologie, die dafür bereits besteht und weiter ausgebaut werden kann.

In der Luftfahrt steht in den kommenden Jahrzehnten kein vergleichbarer Wechsel der Antriebstechnologie an. Eine Umstellung auf Elektroantrieb wird verunmöglicht, weil die benötigten Batterien um Faktoren zu schwer sind. Infolge seiner Energiedichte wird Kerosin noch für lange Zeit der Treibstoff in der kommerziellen Luftfahrt bleiben. Umso wichtiger sind die Bemühungen, das benötigte Kerosin nicht mehr aus Erdöl zu gewinnen, sondern dafür alternative Kohlenstoffquellen zu nutzen. Die Palette reicht von Biomasse über Alkohol bis zur Gewinnung von CO₂ aus der Atmosphäre um dieses zur Treibstoffherstellung zu verwenden. Die Rohstoffverfügbarkeit für biogenen Treibstoff ist begrenzt. Zukunftsweisend sind Projekte, welche für die Treibstoffherstellung CO₂ aus der Atmosphäre lösen. Durch die Verwendung erneuerbarer Energie entsteht aus CO₂ aus der Luft und Wasser praktisch vollständig CO₂-neutraler Treibstoff. Die benötigten Ressourcen stehen dabei beinahe unlimitiert zur Verfügung. Die ETH Zürich ist in dieser Forschung führend.

Förderung alternativer Energieträger ist unabdingbar

Heute ist das Endprodukt aller Methoden mit einem Preisfaktor von 4-10 mit herkömmlichem Kerosin nicht konkurrenzfähig. Entsprechend ist es unabdingbar, dass diese neuen Treibstoffe gefördert werden, sowohl in der Weiterentwicklung, als auch im Verbrauch. Eine gesteigerte Nachfrage hilft, das Angebot zu steigern und die Kosten zu senken. Werden die Gelder aus der Ticketabgabe zur Förderung alternativer Treibstoffe eingesetzt, wird der Weg zur Marktreife dieser Technologien beschleunigt. Mittels subventionierter Beimischquoten an den Landesflughäfen wird die Nachfrage gesteigert und der CO₂-Ausstoss der Schweizer Luftfahrt reduziert.



Zug kann Flug nicht ersetzen – eine Hub-Airline ist für die optimale Anbindung der Schweiz unverzichtbar

Mix aus Kurz- und Langstreckenflügen sichert globale Anbindung

Als Exportnation, Forschungsplatz und Tourismusdestination ist die Schweiz auf erstklassige internationale Erreichbarkeit angewiesen. Diese kann nur über einen Drehkreuzbetrieb sichergestellt werden, der auf einem ausgeklügelten Netzwerk aus Kurz- und Langstreckenflügen basiert.

«Hub»-Betrieb ermöglicht breite Anbindung

swiss plant ihr Streckennetz basierend auf der Nachfrage nach Flügen von und in die Schweiz. Jedoch ist die lokale Nachfrage zu klein, um sämtliche für die Schweiz relevanten interkontinentalen Handelszentren mit einem Direktflug anbinden zu können. Aus diesem Grund betreibt swiss mit der Bündelung von Umsteigepassagieren zwischen Kurz- und Langstreckenflügen am Flughafen Zürich ein sogenanntes «Hub»-System: Die lokale Nachfrage wird durch eine limitierte Menge an Umsteigepassagieren ergänzt, womit eine ökonomisch sowie ökologisch sinnvolle Auslastung und dadurch ein breites Portfolio an direkten Verbindungen angeboten werden kann. Ohne diese Verkehrsbündelung könnten ab der Schweiz lediglich eine Handvoll Langstreckendestinationen wie New York, Dubai, Tel Aviv, Bangkok und Hong Kong angebunden werden. Weitere wirtschaftlich bedeutende Zielorte wie Los Angeles, Boston, Shanghai oder Sao Paulo benötigen für einen rentablen Betrieb Passagiere, die nach Zürich reisen, um auf die Langstrecke umzusteigen. Eine Hub-Airline in Zürich wird vom Bundesrat denn auch als unverzichtbar für die optimale Anbindung des Landes eingestuft (Luftfahrtpolitischer Bericht, Lupo 2016).

Low-Cost und ausländische Airlines haben anderen Fokus

Ausländische Netzwerkairlines haben die Anbindung der Schweiz nicht im Fokus, ihre Verbindungen richten sich nach den Bedürfnissen des ausländischen Marktes. Sie versuchen mit Umsteigepassagieren aus der Schweiz die lokale Nachfrage an ihren eigenen Hubs zu ergänzen. Wertschöpfung sowie Arbeitsplätze entstehen im Ausland. Schweizer Passagiere müssen vermehrt umsteigen und längere Reisezeiten in Kauf nehmen und die globale Erreichbarkeit der Schweiz verschlechtert sich. Auch Low-Cost Airlines sorgen nicht für eine optimale oder breite Anbindung. Ihr Geschäftsfokus liegt auf Punkt zu Punkt Verbindungen, die sie ab kostengünstigen Flughäfen zu Tiefstpreisen anbieten können. Fortsetzung auf nächster Seite →

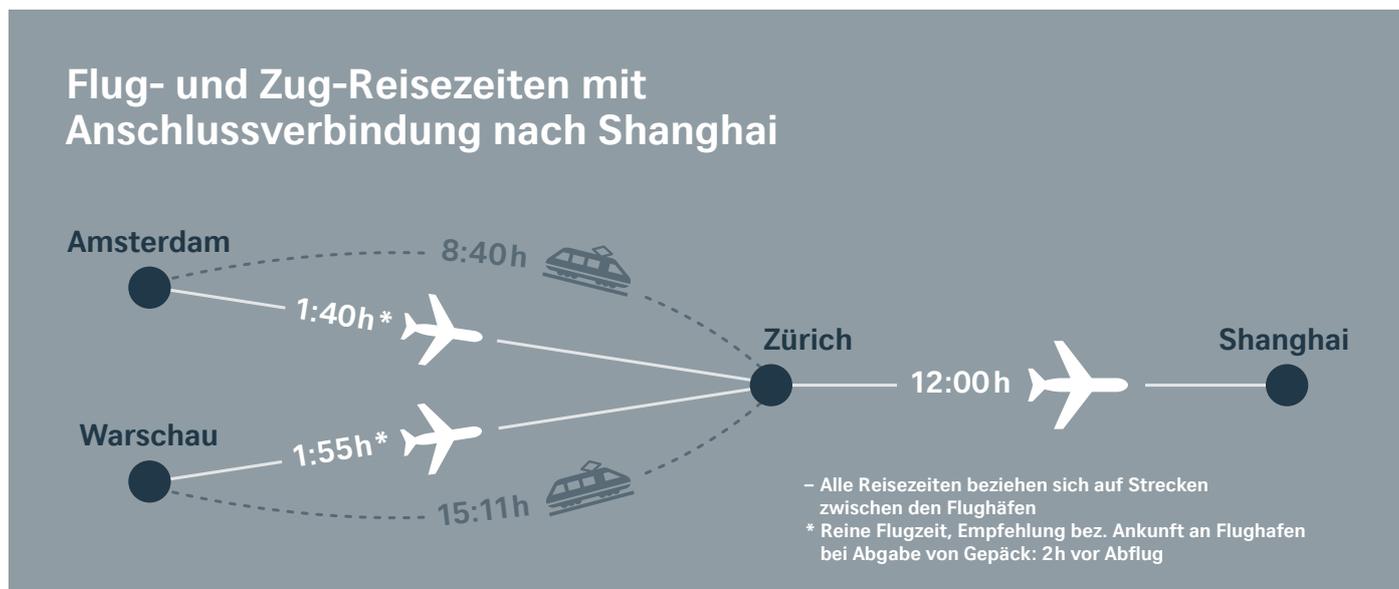
Kurzstreckenflüge haben geringen Anteil an CO₂

Etwa 6 Prozent der CO₂-Emissionen von swiss entstehen auf Strecken bis zu 800 Kilometern. Der Grossteil der Emissionen fällt auf Mittel- und Langstreckenflüge, die volkswirtschaftlich gesehen eine hohe Bedeutung haben und für die es kaum alternative Verkehrsmittel gibt.

Weltweit können 80 Prozent der CO₂-Emissionen des Luftverkehrs auf Flugstrecken von mehr als 1500 Kilometer zurückgeführt werden (ATAG).

Zug kann Flug nicht ersetzen

Zugreisen in europäische Zentren sind – eine befristete Reisezeit vorausgesetzt – aufgrund fehlender Hochgeschwindigkeitsstrecken, umständlicher Verbindungen und langer Reisezeiten nur auf den wenigsten Strecken eine Alternative zu Flugreisen. Reisen nach Übersee werden sich wohl nie mit dem Zug unternehmen lassen. Es ist deshalb nicht zielführend, den Luftverkehr einzuschränken und den Bahnverkehr, welcher auf zahlreichen Strecken kaum eine konkurrenzfähige Alternative bieten wird, übermässig zu subventionieren. Vielmehr gilt es, ein internationales Mobilitätskonzept zu fördern, das die einzelnen Verkehrsträger miteinander verbindet und den optimalen Anschluss unseres Landes gewährleistet.



Um interkontinentale Flugverbindungen sinnvoll zu gestalten, ist die Bündelung von Passagierströmen über einen Drehkreuzbetrieb notwendig. Attraktive Zug-Flug-Verbindungen sind derzeit auf den wenigsten Strecken möglich.

Entwicklung Flugbewegungen an Schweizer Landesflughäfen 2020 im Verhältnis zu 2019



Daten: Verkehrstatistik Flughäfen Basel, Genf, Zürich

Die Luftfahrt befindet sich in der schwersten Krise aller Zeiten. An den Schweizer Landesflughäfen kam der Luftverkehr im April praktisch zum Stillstand. Die Lage ist und bleibt äusserst dynamisch. Mit einer Rückkehr auf das Verkehrsniveau von 2019 wird nicht vor 2024 gerechnet.

Aeropolitics Newsletter

Aeropolitics informiert Stakeholder aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Medien über die aktuellen Themen der kommerziellen Luftfahrt und swiss. Für Rückmeldungen zu Aeropolitics sowie eine An- oder Abmeldung, wenden Sie sich an das Redaktions-Team unter der Leitung von Head of External Affairs, Jean-Pierre Tappy: aeropolitics@swiss.com.

Die vergangenen Ausgaben von Aeropolitics finden Sie hier: www.swiss.com/aeropolitics

 **92,2%**
weniger Passagiere
transportierte SWISS im Juni
2020 gegenüber dem Vorjahr.

2024 
rechnet SWISS frühestens mit
einer Rückkehr des Geschäfts auf
das Vorkrisenniveau.

 **1 COVID-Test**
Kann für mehr Sicherheit und
eine Reduktion der Quarantänezeit
nach der Rückkehr aus Risikoländern
sorgen. Die Schweiz muss hierfür
die nötigen Zentren und Kapazitäten
schaffen.

>800 
reine Frachtflüge
mit über 27 000 Tonnen Fracht
hat SWISS seit Ende März
durchgeführt.

 **~ 40%**
der Flüge
gegenüber Vorjahr plant SWISS
bis Ende Oktober 2020 wieder
anzubieten.

Impressum

— Redaktion: Swiss International Air Lines AG, External Affairs. — An dieser Ausgabe wirkten mit: Jean-Pierre Tappy (verantwortlich), Ron Abegglen, Melanie Heiniger.