

# MONITORING DER WETTBEWERBSFÄHIGKEIT DES SCHWEIZER LUFTVERKEHRS

2015

## Management Summary

In einem umfassenden Monitoring einschliesslich Vergleich mit dem Ausland wurde der Entwicklungsstand und die Entwicklungsdynamik des Schweizer Luftverkehrs analysiert und bewertet.

Untersucht wurden dabei zahlreiche Indikatoren vorrangig anhand offizieller internationaler Quellen und ergänzend spezifischer eigener Recherchen und Auswertungen in den Bereichen:

- Verkehrsnachfrage und -aufkommen
- Infrastruktur und Verkehrsangebot
- Politische und fiskalische Rahmenbedingungen
- Leistungsfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrswirtschaft
- Umweltaspekte und Innovationsfähigkeit
- Flugsicherheit

Im Bereich **Verkehrsnachfrage und –aufkommen** kann eine Entwicklung gemäss den Ergebnissen des vorangegangenen Monitorings 2012 festgestellt werden. So wurde der im internationalen Vergleich weiterhin hohe Stand der Luftverkehrsmobilität in der Schweiz aufgezeigt (ca. 1,4 Flugreisen pro Einwohner pro Jahr – vgl. Deutschland: 0,7). Das deutlich überdurchschnittliche Verkehrswachstum in der Schweiz in den letzten Jahren (Zunahme des Passagierverkehrs in der Schweiz 2010 bis 2013 um 5,1 % p.a. – vgl. Nachbarländer 2,4 % p.a.) spiegelt die hohe Wirtschaftskraft des Landes wider und wird insbesondere auch von der überproportionalen Angebotsentwicklung aller Schweizer Fluggesellschaften getragen. Trotz des erreichten hohen Niveaus sind auch die Prognoseerwartungen nicht geringer als im restlichen Westeuropa. Im Wettbewerbsvergleich aufstrebender Luftverkehrsstandorte in den Vereinigten Arabischen Emiraten, Katar und in der Türkei zeigt sich dort eine sehr hohe bzw. stark zunehmende Luftverkehrsintensität sowohl im Passagierverkehr (Zuwachsraten über 10 % p.a.) als auch bei Cargo – insbesondere auch getrieben durch aktive politische Unterstützung. Auswirkungen auf den Stellenwert der Schweiz im globalen Luftverkehr insbesondere in Bezug auf Verkehrsströme in Richtung Fernost sind zu erwarten.

Im Bereich Cargo trägt das beobachtete Aufkommen und das Wachstum dieser Verkehrsart nicht der Wirtschaftskraft und der Exportstärke der Schweiz Rechnung (2013 pro Tsd. USD Aussehenhandelsvolumen: 1,0 t Cargo – vgl. Nachbarländer: 1,4 t). Als Folge von Beschränkungen im Strassengüterverkehr (Nachtfahrverbote, grenzüberschreitend: Zollbeschränkungen) und insbesondere der restriktiven Betriebsregelungen auf Schweizer Flughäfen (Nachtflugbeschränkungen) leidet die Erschliessung und Erreichbarkeit der Schweiz im Cargo-Verkehr, so dass einerseits originäre Cargo-Verkehre zum Teil über ausländische Flughafenstandorte abgewickelt werden und andererseits ausländische Cargo-Nachfrage innerhalb der geografischen Einzugsbereiche Schweizer Flughäfen nicht effektiv bedient werden können.

Die Flugbewegungszahlen an Schweizer Flughäfen stagnierten zuletzt wie auch an anderen europäischen Flughäfen trotz teils signifikanter Zuwächse im Passagierverkehr. Die durchschnittliche Anzahl der Passagiere pro Flugbewegung an Schweizer Flughäfen erreichte 2013 nach einem starken Anstieg mit 82 Passagieren pro Flugbewegung (vgl. 2005: 52 Passagiere pro Flugbewegung) erstmals das durchschnittliche Niveau der Nachbarländer, so dass mit Abschluss des derzeitigen strategischen Flottenumbaus bei den Airlines zukünftig wieder mit einer nachfragegemäss steigenden Entwicklung der Flugbewegungszahlen zu rechnen ist.

Die sonstige Luftfahrt (General Aviation) ist wie der Passagierverkehr in der Schweiz hoch entwickelt, findet mangels Ausweichmöglichkeiten jedoch im Vergleich zum Ausland in viel stärkerer Masse auf den internationalen Flughäfen (Zürich, Genf, Basel-Mulhouse) statt.

Auch die Feststellungen zum Bereich **Infrastruktur und Verkehrsangebot** vom letzten Monitoring 2012 haben einschliesslich der damals aufgezeigten Problembereiche im Wesentlichen weiterhin Bestand. Die im internationalen Vergleich hohe Auslastung der Schweizer Flughafeninfrastruktur besteht weiterhin. Insbesondere in Zürich sind nur noch geringe Kapazitätsreserven vorhanden, so dass eine adäquate Bedienung der wachsenden Luftverkehrsnachfrage nicht mehr gewährleistet ist. Die Benachteiligung Zürichs als Hub-Standort infolge von Engpässen bezüglich des Start- und Landebahnsystems wird angesichts zahlreicher Ausbauprojekte europäischer und aussereuropäischer Flughäfen und dem Verkehrswachstum immer gravierender: An den Luftverkehrsstandorten München und Wien befinden sich zum Beispiel bei vergleichbar hoher bzw. geringerer Kapazitätsauslastung wie in Zürich bereits Planungen zu Ausbaumassnahmen zur nachfragegerechten Kapazitätssteigerung in weit fortgeschrittenen Genehmigungsprozessen. Diese zunehmende Slot-Knappheit wirkt sich besonders negativ für am Standort beheimatete Fluggesellschaften aus, indem insbesondere am Tagesrand aber auch zeitweise im Tagesverlauf Start- bzw. Landekapazitäten ausgeschöpft sind und somit die Flugzeugumlaufplanung unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten beeinträchtigen bzw. die Stationierung zusätzlicher Flugzeuge am Standort quasi verhindern. Während auch Genf infrastrukturseitig hoch be-

lastet ist und nur noch begrenzte Wachstumsreserven aufweist, sind in Basel-Mulhouse dagegen Reserven vorhanden. Mangels Eignung als Hub-Flughafen ist eine Entlastung des Standorts Zürich durch mögliche Verkehrsverlagerungen nach Basel-Mulhouse aber nicht realistisch. Aufgrund der Entfernung zu Genf ist auch hier eine Entlastungswirkung auszuschliessen, so dass insgesamt festgestellt werden muss, dass das Schweizer Luftverkehrssystem kapazitiv an seine Grenzen kommt und gegenüber dem Ausland, wo die Flughafeninfrastruktur ausgebaut wird, an Wettbewerbsfähigkeit verliert.

Trotz der bereits bestehenden Grenzen ist aber der hohe Entwicklungsstand bezüglich Vielfalt und Qualität des Luftverkehrsangebotes in der Schweiz zu betonen: Seit 2008 hat sich die Zahl der regelmäßig (mindestens 5 mal pro Woche) bedienten Ziele ab den Flughäfen Zürich, Genf und Basel jeweils um insgesamt 25 % oder mehr gesteigert und setzt somit das bereits im letzten Monitoring gezeigte starke Wachstum fort. Neben den Angeboten der Swiss haben hieran insbesondere auch Low-Cost-Angebote der EasyJet Switzerland an den Standorten Genf und Basel wesentlichen Anteil.

Der im Vergleich mit anderen Flughäfen erhöhte Anteil verspäteter Flüge in Zürich und Genf ist sicher mitunter auf die allgemeine Kapazitätssituation zurückzuführen und wirkt sich zum Teil auch auf die Pünktlichkeitsstatistiken der Schweizer Fluggesellschaften aus. Dennoch befinden sich bislang Swiss und der Flughafen Zürich in allen aktuellen Rankings der Kundenzufriedenheit im Vorderfeld.

Im Bereich **Politische und fiskalischen Rahmenbedingungen** ist der Schweizer Luftverkehr gegenüber dem Ausland eindeutig benachteiligt. Dies betrifft die Kosten für Sicherheit (u.a. Überwachung Gelände, Sicherheitskontrolle Personal) und Umwelt (u.a. hohe Entschädigungsansprüche für Lärm), die stärker als anderenorts von den Flughäfen und damit indirekt auch von den Fluggesellschaften zu entrichten sind.

Weiterhin schränken die im internationalen Massstab strengen Nachtflugregelungen (verstärkt u.a. durch abendliche Überflugverbote über deutsches Territorium) die Entwicklungsmöglichkeiten ein, gerade auch im Cargoverkehr, der auf Nachtflüge angewiesen ist, und im Passagierverkehr, wo die Nachtrandzeiten von grosser Bedeutung sind.

Die Flugsicherungsgebühren in der Schweiz sind teilweise bedingt durch hohe Komplexität und geringe Grösse des Luftraums vergleichsweise hoch.

Bezüglich des Geflechtes der jeweils bilateral festgesetzten Luftverkehrsrechte im Verkehr mit anderen Ländern ist die Liberalität des Schweizer Luftverkehrsmarktes vergleichbar mit der anderer mitteleuropäischer Länder.

Die **Wettbewerbsfähigkeit** Schweizer Luftverkehrsunternehmen ist - wie alle Wirtschaftszweige im internationalen Wettbewerb - mitunter stark von den Währungskursen und dem Lohnkostenniveau geprägt. Dennoch kann für Swiss anhand der verfügbaren Wirtschaftskennzahlen wie bereits im letzten Monitoring 2012 eine auch im internationalen Vergleich hohe Profitabilität festgestellt werden. Als neuer Untersuchungsgegenstand wurden die offensiven Angebotsausweitungen der Golf-Carrier und von Turkish betrachtet. An den Heimatbasen von Emirates (DXB) und Turkish (IST und SAW) zeigen sich anhaltend stark ansteigende Passagierzahlen, während in Zürich und anderen mitteleuropäischen Flughäfen zuletzt ein nur moderates Wachstum stattfand. Diese Entwicklung wirkt sich auf die Rolle der Swiss im internationalen Luftverkehr und insbesondere auch die Geschäftsentwicklung bezüglich Passagiere von und nach Fernost aus. Die Angebote der Golf-Carrier stehen in Zürich und Genf in direktem Wettbewerb mit Angeboten der Swiss, aber insbesondere auch mit Flughäfen ausserhalb der Schweiz. Somit führt die derartige Erweiterung des Flugangebots trotz Abzugseffekten zu Lasten von Swiss an beiden Standorten insgesamt zu zusätzlichen Flugpassagieren, die ansonsten Reisewege über Flughäfen ausserhalb der Schweiz wählen würden.

Insbesondere der Flugzeugunterhaltssektor ist getrieben durch hohe Lohnkostenanteile im internationalen Wettbewerb benachteiligt, was nur geringfügig durch technologische Innovationsfähigkeit zu kompensieren ist.

Der Entwicklungsstand der Schweizer Luftverkehrswirtschaft in den Bereichen **Umwelt, Innovationsfähigkeit und Flugsicherheit** ist weiterhin sehr hoch. Bei ersterem sind niedrige Treibstoff-Durchschnittsverbräuche und der weiter steigende Modernitätsgrad der Flugzeugflotte insbesondere bei den bezogen auf das Verkehrsvolumen grössten Schweizer Flugzeugbetreibern Swiss und EasyJet Switzerland hervorzuheben (Auswirkungen auch auf Lärmemissionen), sowie beim landseitigen Zubringerverkehr der hohe Anteil des Öffentlichen Verkehrs in der Schweiz.

Bei der Flugsicherheit sind gemäss dem weltweit führenden europäischen Massstab sehr niedrige Zwischenfallraten nachzuweisen.

Insgesamt kann man den Schweizer Luftverkehr so bewerten, dass insbesondere die Effizienz deutlich überdurchschnittlich ist. Die Qualität zeichnet sich durch eine überdurchschnittlich grosse Angebotsvielfalt und ein hohes Sicherheitsniveau aus, wobei Kapazitätsengpässe durch verminderte Pünktlichkeit teilweise bereits spürbar werden, aber sich noch nicht merklich auf die sehr guten Kundenzufriedenheitsbewertungen niederschlagen. Bei den Rahmenbedingungen hinsichtlich Gebühren und Auflagen / Betriebsregelungen müssen deutliche Benachteiligungen der Wettbewerbsbedingungen gegenüber dem Ausland festgestellt werden. Was Infrastruktur und Kapazitäten betrifft, sind bereits jetzt Grenzen spürbar, die sich bei dem erwarteten anhaltenden Verkehrswachstum als grösstes Entwicklungshemmnis für die Zukunft erweisen werden. Zudem führen meist teure Kostenstrukturen verstärkt durch Währungseinflüsse zu Benachteiligung im internationalen Wettbewerb.

	<b>I</b> <b>Effizienz</b>	<b>II</b> <b>Qualität</b>	<b>III / IV</b> <b>Rahmenbedingungen</b>	<b>V</b> <b>Wettbewerbsfähigkeit</b>
<b>Istzustand</b>	 Fluggesellschaften, Flughäfen und Flugsicherung erfüllen ihre Aufgaben unter den gegebenen Randbedingungen mit hoher Effizienz	 grosse Angebotsvielfalt, hohes Sicherheitsniveau, Kapazitätsengpässe teilweise bereits spürbar (Pünktlichkeit) bei noch sehr guter Kundenzufriedenheitsbewertung.	 hohes Gebührenniveau (zum Teil wegen Sicherheits- und Lärmkosten) und verfügbare Infrastrukturkapazitäten wirken einschränkend	 hohe Produktivität führt zu bisher noch guter Wettbewerbsfähigkeit in den meisten Bereichen, jedoch bereits durch hohes Kostenniveau beeinträchtigt
<b>Trend</b>	 weiterhin hohes Niveau wird erwartet	 Zunehmend gebremste Angebotsentwicklung und abnehmende Pünktlichkeit durch Kapazitätseinschränkungen, hoher Kostendruck	 Infrastrukturkapazitäten zunehmend unzureichend	 Benachteiligt durch teure Kostenstrukturen, relative Schwächung der Marktposition im Interkontinentalverkehr gegenüber Golf-Carrier und Turkish Airlines

© Intraplan Consult GmbH 2015

(Anmerkung: Der Datenstand der Auswertung berücksichtigt jeweils die aktuellsten, zum Zeitpunkt der Auswertung verfügbaren Daten: 2013 bzw. 2014)