

MONITORING DER WETTBEWERBSFÄHIGKEIT DES SCHWEIZER LUFTVERKEHRS

2018

Management Summary

In einem umfassenden Monitoring einschliesslich Vergleich mit dem Ausland wurde der Entwicklungsstand und die Entwicklungsdynamik des Schweizer Luftverkehrs analysiert und bewertet. Es handelt sich dabei um die dritte Studie nach 2012 und 2015, die von Intraplan in diesem Rahmen ausgearbeitet worden ist. Der vorliegende Monitoring-Bericht umfasst dabei weitestgehend die gleichen Umfänge wie die Vorgängerversion.

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

- Verkehrsaufkommen
- Infrastruktur und Verkehrsangebot
- Politische und fiskalische Rahmenbedingungen
- Leistungsfähigkeit/Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrswirtschaft
- Umwelt und Innovationsfähigkeit
- Flugsicherheit

Ergänzend zu den Inhalten der Vorgängerstudie wurden im Abschnitt "Infrastruktur und Verkehrsangebot" die Themen "Low-Cost-Langstrecke", "Low-Cost-Umsteigeangebote" bzw. "Fernbusse als Flughafenzubringer" sowie im Abschnitt "Politische und fiskalische Rahmenbedingungen" zusätzlich der Schwerpunkt "Flugsicherheitskosten" aufgenommen.

Im Bereich **Verkehrsaufkommen** kann eine Entwicklung gemäss den Ergebnissen des vorangegangenen Monitorings (2015) festgestellt werden. So wurde der im internationalen Vergleich weiterhin hohe Stand der Luftverkehrsmobilität in der Schweiz aufgezeigt (ca. 1,6 Flugreisen pro Einwohner pro Jahr – vgl. Deutschland: 0,8). Das deutlich überdurchschnittliche Verkehrswachstum in der Schweiz in den letzten Jahren (Zunahme des Passagierverkehrs in der Schweiz 2010 bis 2017 um 4,9 % p.a. – vgl. Nachbarländer 3,3 % p.a.) spiegelt die hohe Wirtschaftskraft des

Landes wider und wird insbesondere auch von der überproportionalen Angebotsentwicklung aller Schweizer Fluggesellschaften getragen. Das ungebrochene Luftverkehrswachstum in der Schweiz – Passagierwachstum 2010 bis 2017 +39.6% - wird sich aus heutiger Sicht auch zukünftig fortsetzen. Die Prognoseerwartungen liegen trotz im Vergleich sehr starker Nachfrageentwicklung - gedämpft durch bestehende Kapazitätsrestriktionen an den Flughäfen Genf und Zürich - geringfügig unter den für Gesamteuropa erwarteten Werten.

Im Bereich Cargo trägt das beobachtete Aufkommen und das Wachstum dieser Verkehrsart nicht der Wirtschaftskraft und der Exportstärke der Schweiz Rechnung (2017 pro Tsd. USD Ausenhandelsvolumen: 0,6 t Cargo – vgl. Nachbarländer: 1,2 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-Nachfragen innerhalb der geografischen Einzugsbereiche Schweizer Flughäfen nicht effektiv bedient werden können.

Wie auch zum Teil in den Nachbarländern zu beobachten ist, steigen, wie prognostiziert, die Flugbewegungszahlen in der Schweiz nach einer Periode der Stagnation wieder. Jedoch sind diese Zuwächse weitaus kleiner als jene, die bei der Entwicklung der Passagierzahlen beobachtet werden. Folglich entwickelt sich der Markt hin zu grösseren Flugzeugmustern. Die durchschnittliche Anzahl der Passagiere pro Passagierflugbewegung an Schweizer Flughäfen beträgt im Jahr 2017 120 Passagiere pro Passagierflugbewegung (vgl. 2010: 91 Passagiere pro Flugbewegung). Damit liegt das Niveau der Schweiz in diesem Vergleich jetzt über jenem der Nachbarländer, nachdem es bis 2010 noch darunterlag.

Die Business Aviation ist wie der Linien- und Charterverkehr in der wirtschaftlich international stark verflochtenen Schweiz hoch entwickelt. Bezogen auf die Einwohnerzahl finden fast viermal so viel Business Aviation Flüge statt wie im übrigen Europa. Genf und Zürich gehören zu den wichtigsten Standorten dieser Verkehrsart. Aufgrund von zunehmenden Kapazitätsengpässen in Zürich und Genf und mangelnder naher Ausweichmöglichkeiten ist dieser Verkehr jedoch zunehmend eingeschränkt.

Auch die Feststellungen zum Bereich **Infrastruktur und Verkehrsangebot** vom letzten Monitoring (2015) haben einschliesslich der damals aufgezeigten Problembereiche im Wesentlichen weiterhin Bestand: Die im internationalen Vergleich hohe Auslastung der Schweizer Flughäfe-

ninfrastruktur 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: Diese zunehmende Slot-Knappheit wirkt sich besonders negativ für am Standort beheimatete Fluggesellschaften aus. Insbesondere am Tagesrand, aber auch zur Mittagszeit, sind Start- bzw. Landekapazitäten weitestgehend ausgeschöpft. Dies beeinträchtigt die Flugzeugumlaufplanung unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten und verhindert weitestgehend die Stationierung zusätzlicher Flugzeuge am Standort. Während auch Genf infrastrukturseitig hoch belastet ist, begrenzte Kapazitätserweiterungen sind hier geplant, sind in Basel-Mulhouse auch längerfristig Reserven vorhanden. Eine Entlastung der betroffenen Flughäfen durch eine Verkehrsverlagerung nach Basel-Mulhouse ist jedoch nicht absehbar. Insgesamt muss festgestellt werden, dass das Schweizer Luftverkehrssystem kapazitiv an seine Grenzen kommt. Gegenüber dem Ausland verliert die Schweiz folglich an Wettbewerbsfähigkeit.

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 um jeweils mindestens 23 % gesteigert. Neben den Angeboten der SWISS haben dabei insbesondere auch Low-Cost-Angebote der EasyJet Switzerland an den Standorten Genf und Basel wesentlichen Anteil. Betrachtet man die jüngere Vergangenheit, so stellt man fest, dass gegenüber 2014 die Anzahl an regelmässig (mindestens 5-mal pro Woche) bedienten Zielen an allen drei Flughäfen um bis zu 5 % abgenommen hat. Die Business Aviation stellt eine wirtschaftlich bedeutsame Ergänzung zum Linienverkehr dar und zwar für die hochrangige Wirtschaft, wo Zeit und Flexibilität eine besonders grosse Rolle spielen. Dieses Segment ist hochentwickelt, aber die genannten Kapazitätsengpässe und regulatorischen Beschränkungen behindern deren Entwicklung. Zudem ist im Segment der Interkontinentalanbindung das Wachstum in Zürich gegenüber den europäischen Konkurrenzflughäfen deutlich unterdurchschnittlich.

Gegenüber der Vorgängeruntersuchung hat sich Zürich trotz der Probleme bei der deutschen Flugsicherung vor allem im Bereich der Kontrollstelle für den oberen Luftraum (UAC) Karlsruhe, die auf Zürich stark ausstrahlen, zu einem der Flughäfen mit einem überdurchschnittlichen Pünktlichkeitsniveau entwickelt, wohingegen der Trend an den europäischen Vergleichsflughäfen tendenziell gegenläufig ist. Dabei hat sich der Anteil pünktlicher Flüge für Zürich nahezu nicht verändert, das allgemeine Pünktlichkeitsniveau der Vergleichsflughäfen hat jedoch abge-

nommen. Im Vergleich mehrerer Airlines wurde für SWISS eine Pünktlichkeitsrate ermittelt, die unter dem Niveau der Vergleichsfluglinien liegt. Dies ist unter anderem auch auf die allgemeine Kapazitätssituation zurückzuführen. Dennoch befinden sich bislang SWISS und der Flughafen Zürich in allen aktuellen Rankings der Kundenzufriedenheit im Vordergrund, wobei sich der Abstand zu den Wettbewerbern zunehmend verkleinert, indem diese sich tendenziell verbessern. Von der Entwicklung, dass Low-Cost-Airlines auch vermehrt Langstreckenflüge mit anbieten, sind keine signifikanten Auswirkungen für die Schweizer Flughäfen und auch Fluglinien zu erwarten. Es handelt sich hierbei um eine bislang sehr kleine Nische, welche als Ergänzung zum bestehenden Angebot gesehen werden kann. Das Angebot von Low-Cost-Airlines, Passagieren Umsteigeverbindungen anzubieten, könnte sich im Speziellen auf den Flughafen Genf auswirken. Für den Fall, dass die dort ansässige Fluglinie Easyjet Switzerland den Flughafen zu einem ihrer Umsteige-Flughäfen macht, ist mit zusätzlichem Passagieraufkommen zu rechnen.

Im Bereich der **politischen und fiskalen Rahmenbedingungen** ist der Schweizer Luftverkehr gegenüber dem Ausland benachteiligt. Dies betrifft u.a. die Kosten für Umwelt (u. a. hohe Schallschutzkosten und Entschädigungsansprüche für Lärm), die stärker als anderenorts von den Flughäfen zu tragen sind. Dabei ist der Unterschied zu den Vergleichsflughäfen noch einmal deutlicher, als es in dem Monitoring-Bericht von 2015 der Fall gewesen ist.

Weiterhin schränken die im internationalen Massstab strengen Nachtflugregelungen (verstärkt u. a. durch abendliche Überflugverbote über deutsches Territorium) die Entwicklungsmöglichkeiten ein. Dies betrifft sowohl den Cargo-Verkehr, der stark auf Nachtflüge angewiesen ist, als auch den Passagierverkehr sowie besonders die Business Aviation, wo die Nachtrandzeiten von grosser Bedeutung sind. Der Flughafen Zürich hat im Vergleich mit konkurrierenden europäischen Flughäfen die restriktivsten Nachtflugbeschränkungen anzuwenden (signifikante Einschränkungen sowohl morgens als auch abends).

Die von den Flughäfen erhobenen Entgelte liegen trotz des starken Schweizer Frankens und dem Umstand, dass die Schweiz ein Hochlohnland ist, im Mittel aller Vergleichsflughäfen. Die Flugsicherungsgebühren 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 jener von anderen mitteleuropäischen Ländern.

Die **Wettbewerbsfähigkeit** Schweizer Luftverkehrsunternehmen ist – wie bei allen Wirtschaftszweigen im internationalen Wettbewerb – mitunter stark vom im Vergleich zur Kaufkraft hohem Kurs des Schweizer Frankens und dem hohen Lohnkostenniveau geprägt. Dennoch kann für SWISS anhand der verfügbaren Wirtschaftskennzahlen wie bereits im letzten Monitoring (2015) eine auch im internationalen Vergleich hohe Profitabilität festgestellt werden.

Der Flugzeugunterhaltssektor ist naturgemäss durch die im internationalen Wettbewerb hohen Lohnkostenanteile 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 (positive 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 aus. Kapazitätsengpässe werden bereits durch verminderte Pünktlichkeit und einen Rückgang bei der Angebotsvielfalt regelmässig bedienter Ziele an Schweizer Flughäfen spürbar. Jedoch haben diese Umstände noch keine direkte Auswirkung auf die sehr guten Bewertungen der Kunden gezeigt. 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.

	I Effizienz	II Qualität	III / IV Rahmenbedingungen	V Wettbewerbsfähigkeit
Ist-zustand				
	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. Qualitätsführerschaft SWISS durch Aufholen der Wettbewerber unter Druck.	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, größtenteils wechselkursbedingtes Kostenniveau beeinträchtigt
Trend				
	w weiterhin hohes Niveau wird erwartet	Zunehmend gebremste Angebotsentwicklung und abnehmende Pünktlichkeit durch Kapazitätseinschränkungen, hoher Kostendruck	Infrastrukturkapazitäten zunehmend unzureichend (vor allem ZRH/GVA)	Benachteiligt durch teure Kostenstrukturen, relative Schwächung der Marktposition im Interkontinentalverkehr gegenüber Golf-Carrier und Turkish Airlines

© Intraplan Consult GmbH 2018

(Anmerkung: Der Datenstand der Auswertung berücksichtigt jeweils die aktuellen, zum Zeitpunkt der Auswertung verfügbaren Daten: 2017 bzw. 2018)