

MONITORING DER WETTBEWERBSFÄHIGKEIT DES SCHWEIZER LUFTVERKEHRS

OKTOBER 2012

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 in den Bereichen

- Verkehrsnachfrage
- Infrastruktur und Verkehrsangebot
- Politische und fiskalische Rahmenbedingungen
- Wettbewerbsfähigkeit der Luftverkehrswirtschaft
- Umweltschutz
- Flugsicherheit

Im Bereich **Verkehrsnachfrage** wurde der im internationalen Vergleich hohe Stand der Passagiernachfrage (Flugreisen pro Einwohner) in der Schweiz aufgezeigt. Trotz des erreichten Niveaus sind Wachstum und Prognoseerwartungen nicht geringer als anderenorts. Dagegen trägt das Cargo-Aufkommen und das Wachstum dieser Verkehrsart nicht der Wirtschaftskraft und der Exportstärke der Schweiz Rechnung. Hier fliesst der Verkehr landseitig zu einem grossen Teil ins Ausland ab, nicht zuletzt eine Folge der restriktiven Betriebsregelungen auf Schweizer Flughäfen (Nachtflugverbote). Die sonstige Luftfahrt (General Aviation) ist wie der Passagierverkehr hoch entwickelt, findet mangels Ausweichmöglichkeiten jedoch im Vergleich zum Ausland in viel stärkerem Masse auf den internationalen Flughäfen (Zürich, Genf, Basel-Mulhouse) statt.

Im **Bereich Infrastruktur und Verkehrsangebot** wurde die im internationalen Vergleich hohe Auslastung der Flughäfen Genf und Zürich nachgewiesen. Bei diesen beiden Plätzen sind nur mehr geringe Kapazitätsreserven vorhanden, so dass sie mit dem Marktwachstum nicht mehr Schritt halten können. In Basel-Mulhouse sind dagegen Reserven vorhanden; mangels Eignung als Hub-Flughafen sind die potentiellen Entlastungswirkungen für Zürich, und aufgrund der Entfernung die Entlastungswirkungen für Genf nicht gegeben, so dass insgesamt festgestellt wer-

den muss, dass das Schweizer Luftverkehrssystem kapazitiv an seine Grenzen kommt und gegenüber dem Ausland, wo die Flughafen-Infrastruktur 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.

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. Dort, wo Kosten und Gebühren von Wettbewerb und Produktivität abhängen, nämlich der Teil der Flughafenentgelte, der von der Infrastruktur und den Serviceleistungen abhängt, sind sie trotz der hohen Personalkosten in der Schweiz und trotz des hohen Kurses des Schweizer Franken absolut **wettbewerbsfähig**. Auch die Flugsicherungskosten sind nur mäßig höher.

Eine hohe Wettbewerbsfähigkeit ist auch bei den Fluggesellschaften gegeben, vorrangig die SWISS, die im internationalen Vergleich sehr produktiv und ertragsstark ist.

Der Entwicklungsstand in den Bereichen **Umwelt** und **Flugsicherheit** ist sehr hoch. Bei ersterem sind niedrige Treibstoff-Durchschnittsverbräuche und der weiter steigende Modernitätsgrad der Flugzeugflotte (Auswirkungen auch auf Lärmemissionen) hervorzuheben, sowie beim landseitigen Zubringerverkehrs der hohe Anteil des Öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Auch bei der Flugsicherheit ist ein selbst im weltweit führenden europäischen Massstab überdurchschnittlicher Stand in der Schweiz nachweisbar.

Insgesamt kann man den Schweizer Luftverkehr so bewerten, dass Effizienz und Qualität deutlich überdurchschnittlich sind. Bei den Rahmenbedingungen hinsichtlich Gebühren und Auflagen/Betriebsregelungen müssen eher 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.

I Effizienz	II Qualität	III Rahmenbedingungen: Steuern/Gebühren/Auflagen	IV Rahmenbedingungen: Infrastruktur/ Betriebsregelungen
			

Abb. 1: Gesamtbewertung des Schweizer Luftverkehrs