

Hub ZRH: Die Grenzen des Wachstums

3. Schweizer Aviatik Symposium

Martin Apsel-von zur Gathen
Head of Network Management

05. April 2018, Zürich-Flughafen



SWISS und die Schweizer Luftfahrt haben eine sehr hohe volkswirtschaftliche Bedeutung

Arbeitsplätze generiert
die Luftfahrt
in der Schweiz

190K

SWISS hat
2017 über
1'000 neue
Mitarbeitende
eingestellt

40%

der **Exporte** nach Wert
verlassen die Schweiz
per **Luftfracht**

Passagier-
wachstum auf
Langstrecke

3%

Über **90%** der
SWISS
Mitarbeitenden
arbeiten in der
Schweiz



70% der
SWISS
Mitarbeitenden
sind Schweizer

5%

Passagier-
wachstum auf
Kurzstrecke

Wertschöpfung trägt
die **Luftfahrt** in der Schweiz
zum BIP bei

30Mrd

SWISS hat
2017 **130**
Praktikanten
und Lehrlinge
ausgebildet

33%

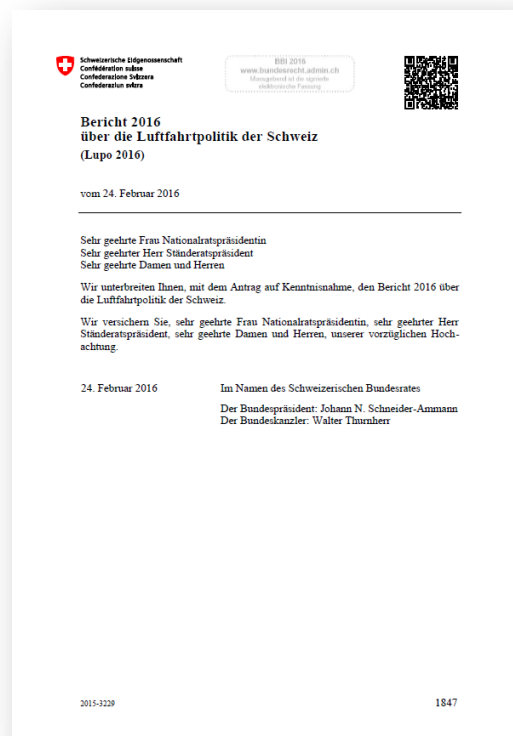
aller **Touristen** reisen mit dem
Flugzeug an

Der Luftverkehr ist ein strategischer Pfeiler für die internationale Anbindung und damit für die Wirtschaft

"Direkte Luftverkehrsverbindungen in wichtige Handelszentren und ein dichtes Verbindungsnetz in Europa sind eine zentrale Voraussetzung für eine international ausgerichtete Wirtschaft und Gesellschaft."

"Eine Fluggesellschaft, die das Drehkreuz in Zürich betreibt, ist für die optimale Anbindung unseres Landes unverzichtbar."

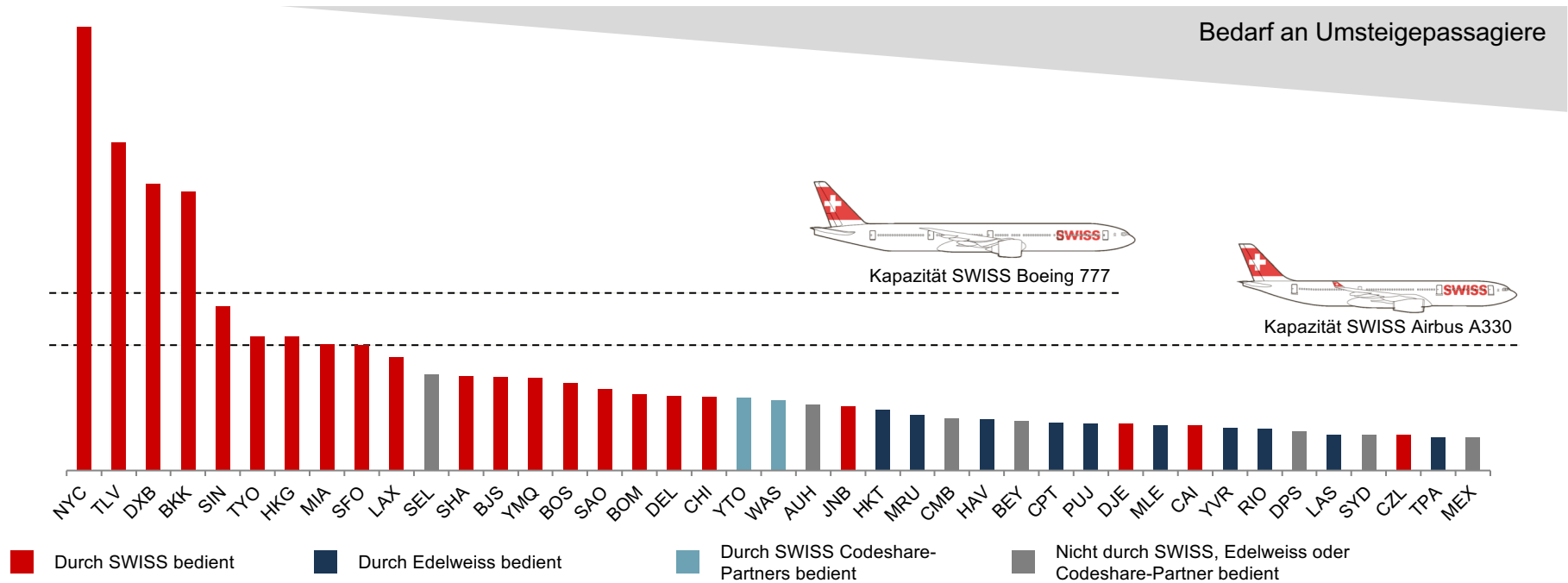
"Aus der Schweiz operierende Fluggesellschaften haben eine wesentliche wirtschaftliche Bedeutung, weil sie unser Land international erschliessen und in der Schweiz eine hohe Wertschöpfung schaffen."



Quelle: Zitate aus "Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (Lupo 2016)", BBI 2016 1847

Die lokale Nachfrage aus Schweiz nach Langstreckenzielen ist limitiert, Transferpassagiere sichern Profitabilität

Passagiere aus Schweiz nach Langstreckendestinationen
pro Tag



Das Wellensystem – Kern des Hubs ZRH und des SWISS Geschäftsmodells

Faktoren



Hub-Geschäftsmodell



Typische EU-Rotation
(6 legs, min. turnaround)



Slot-Verfügbarkeiten an den
Aussenstationen



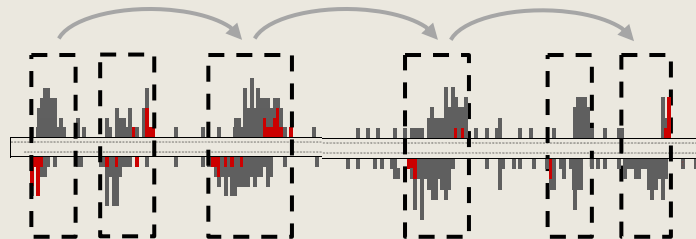
Betriebszeiten am Hub Zürich



Wettbewerbsumfeld

Resultat

SWISS Wellensystem

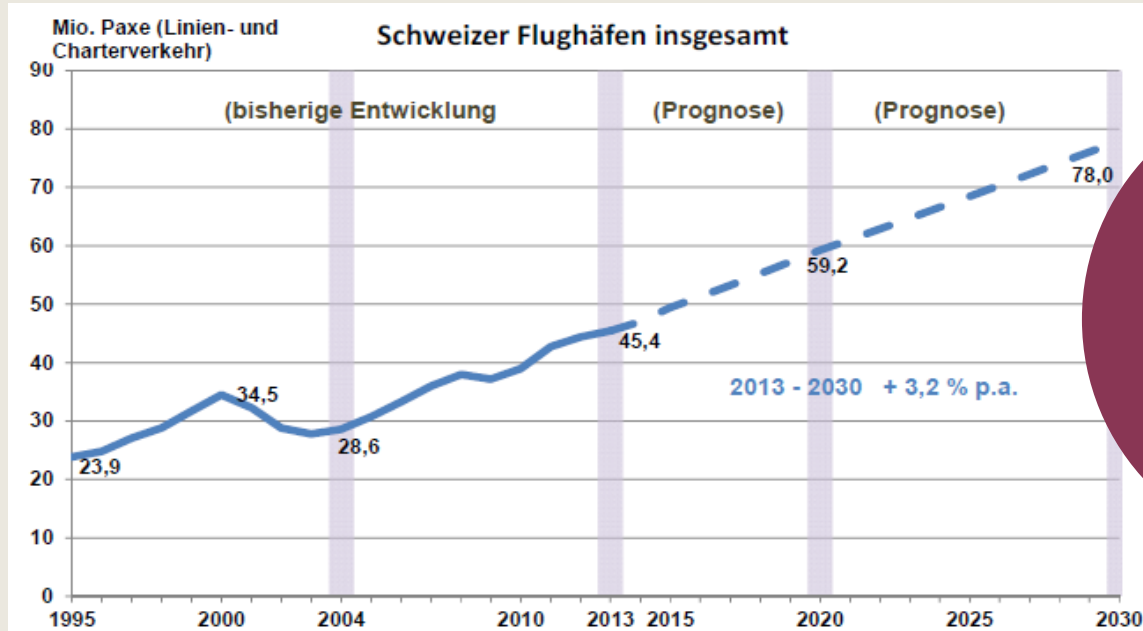


Abhängigkeit

Hoher
Kapazitäts-
bedarf in
Spitzenzeiten

Die Nachfrage nach Flugleistungen steigt kontinuierlich – sowohl in der Schweiz als auch weltweit

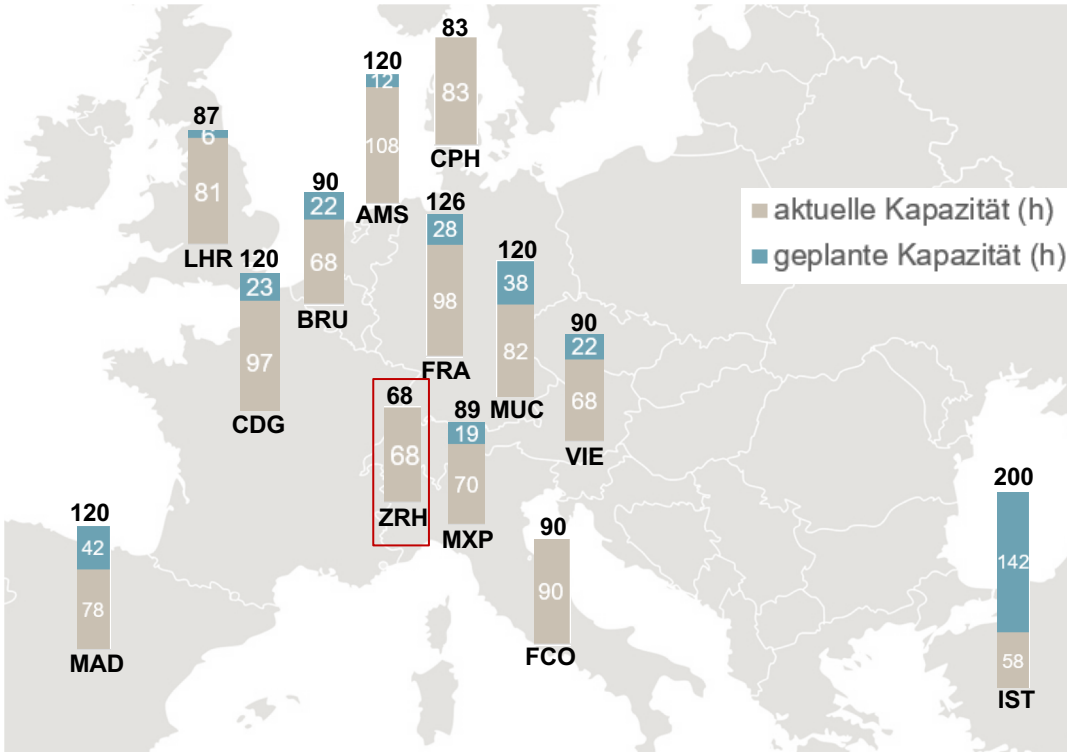
Prognose



+ 3,2%
Passagiere
jährlich

Quelle: Entwicklung des Luftverkehrs in der Schweiz bis 2030, Intraplan

Ein nachfragegerechtes Wachstum ist nicht möglich – Zürich ist der eingeschränkteste Hub-Flughafen in Europa



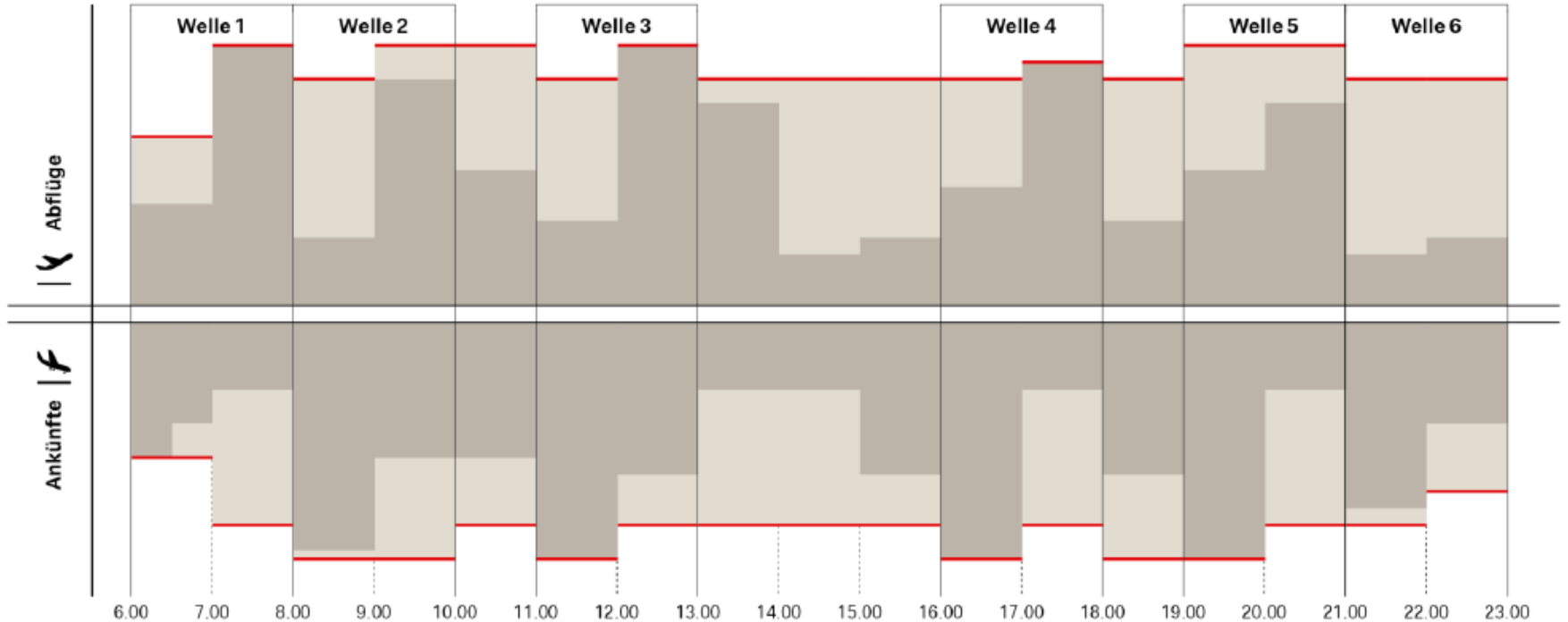
Nachtflugsperr	
Amsterdam AMS	Nein*
Brüssel BRU	Nein*
Kopenhagen CPH	Nein*
Madrid MAD	Nein*
Mailand MXP	Nein*
München MUC	23.30-05.30*
Frankfurt FRA	23:00-05:00
Paris CDG	Nein*
Rom FCO	Nein*
Wien VIE	Nein*
Zürich ZRH	23:30-06:00
Istanbul IST	Nein
London LHR	Nein*

* Anzahl Flugbewegungen kann beschränkt sein

Quelle: Flughafen Zürich



Zürich am Limit: Kein Wachstum in hubrelevanten Spitzenzeiten möglich



Das Betriebskonzept am Flughafen Zürich ist instabil – Nebel und Bise reduzieren die Stundenkapazität erheblich

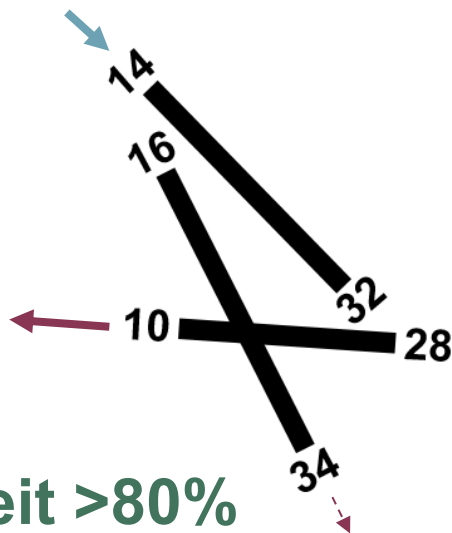
Nordkonzept (regulärer Betrieb)
Zwei-Pisten-System



Landungen von
Norden auf Piste 14



Starts nach
Westen auf Piste 28



Pünktlichkeit >80%

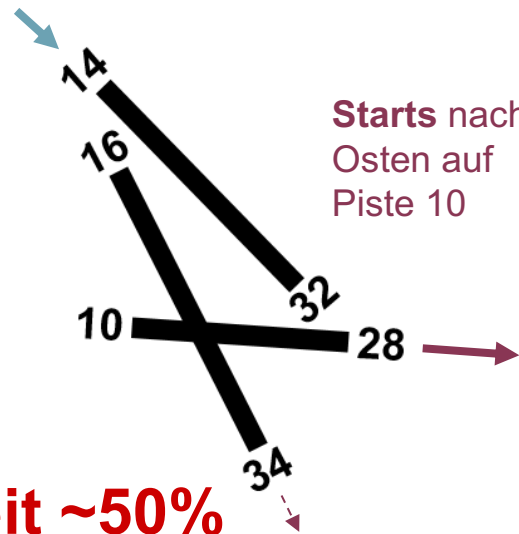
Bisenkonzept (regulärer Betrieb)
Ein-Pisten-System



Landungen von
Norden auf Piste 14

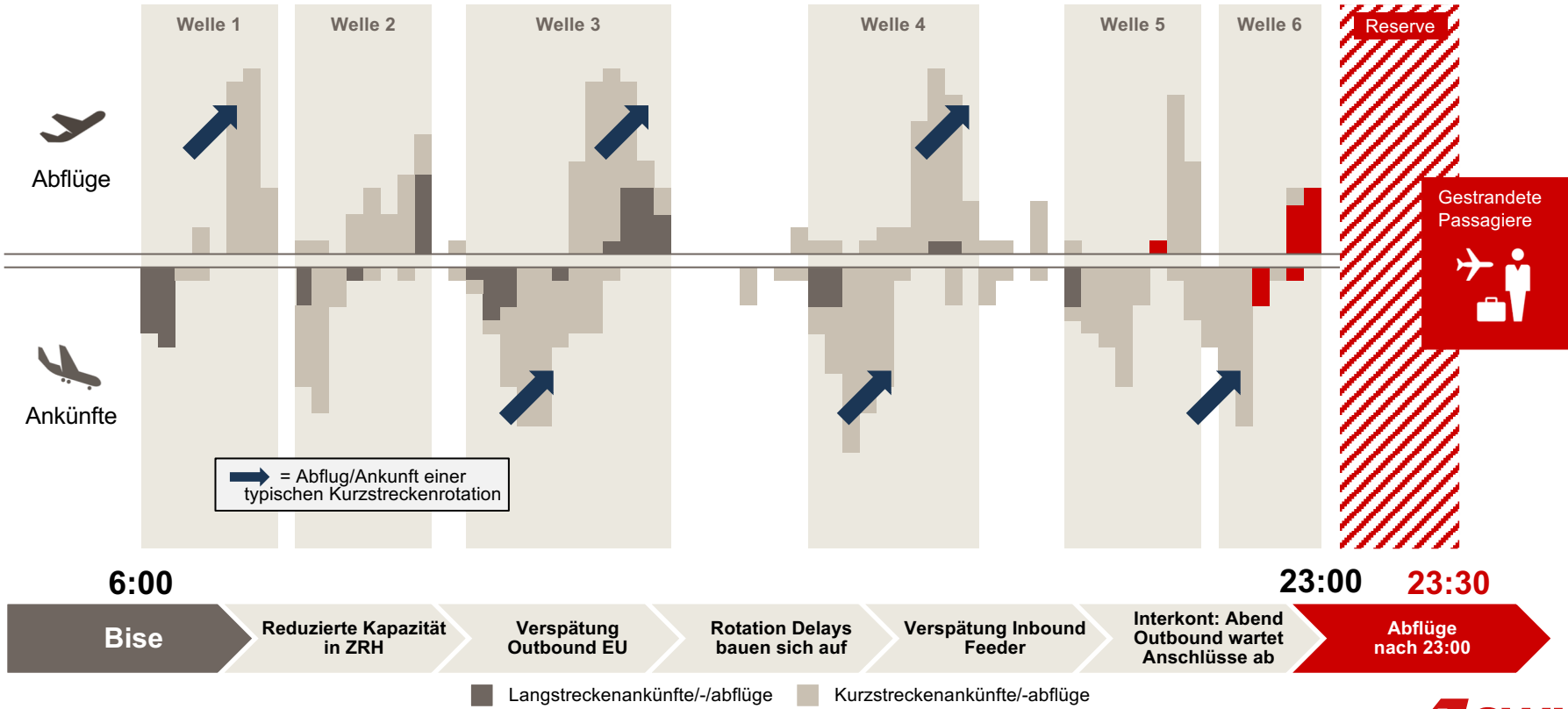


Starts nach
Osten auf
Piste 10



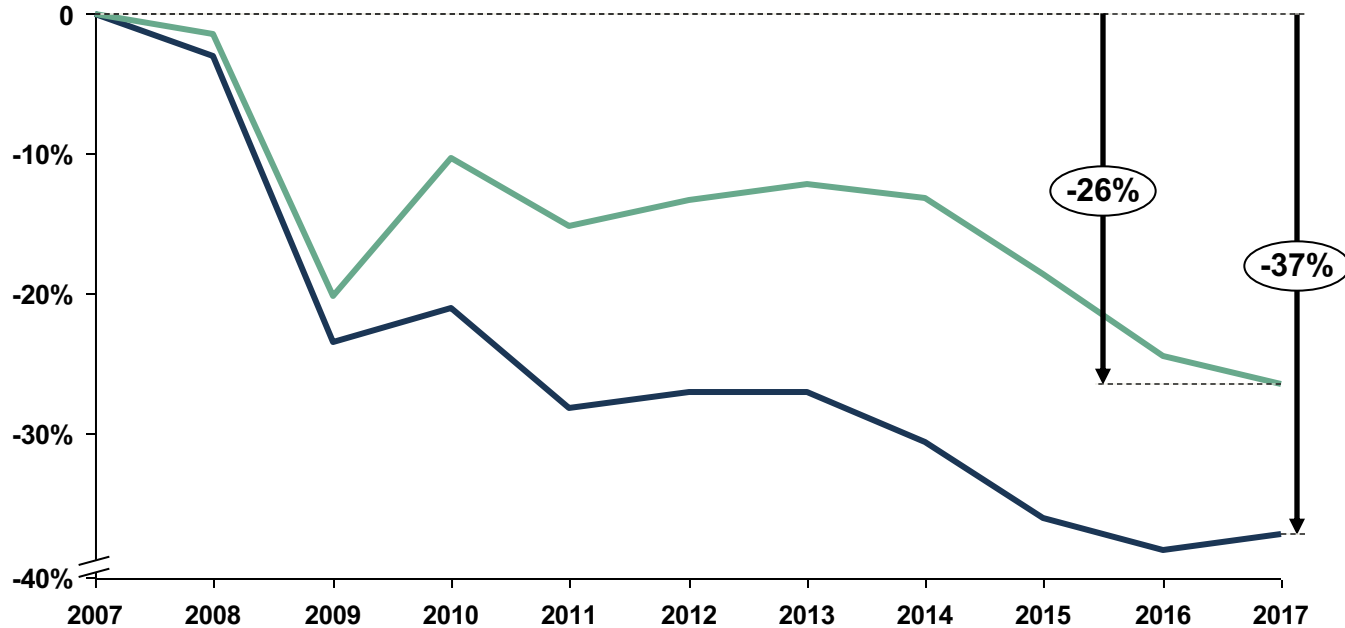
Pünktlichkeit ~50%

Bereits heute ist die Kapazitätsgrenze erreicht – weitere Restriktionen gefährden das Hub-System



Weitere Realität: Der Wettbewerbsdruck bleibt trotz fortschreitender Konsolidierung hoch

Entwicklung durchschnittlicher Ticketerlös pro Passagier, indexiert



Durchschnittlicher
Ticketerlös Langstrecke
pro Passagier (in CHF)

-3.0%
(pro Jahr)

Durchschnittlicher
Ticketerlös Kurzstrecke
pro Passagier (in CHF)

-4.5%
(pro Jahr)

Fazit: SWISS braucht Kapazität in Zürich, sonst findet der Wachstum anderenorts statt

Wirtschaftsstandort

Ein **erfolgreicher nationaler Hub-Carrier** ist **essentiell** für eine **wettbewerbsfähige Schweiz**.

SWISS ist eine **tragende Stütze** der **Schweizer Volkswirtschaft**.

Zuverlässigkeit & Wachstum

Die Nachfrage nach Luftverkehr wächst, **in den Spitzenzeiten** stösst der **Flughafen Zürich** aber **bereits heute** seine **Kapazitätsgrenzen**.

Als Resultat leidet die **Pünktlichkeit**.

Perspektive









SWISS ist die **Airline der Schweiz** und **braucht langfristige Perspektiven am Hub Zürich**, um die **Anbindung des Wirtschaftsstandorts Schweiz** auch **in Zukunft gewährleisten** zu können.

Der **Wettbewerbsdruck** bleibt trotz fortschreitender **Konsolidierung hoch**

Thank you



SWISS mit einer der modernsten Flotten Europas – Wachstum und Milliardeninvestition in Standort Schweiz

		2017	2020
Kurzstrecke	A321 (219 seats) 	9	10 (A321neo/ceo)
	A320 (180 seats) 	20	21 (A320neo/ceo)
	A319 (138 seats) 	5	0
	CS300 (145 seats) 	7	20
	CS100 (125 seats) 	8	10
			Phase-out: 6 (5 A319, 1 A320)
			Phase-in: 18 (13 CS300, 2 CS100, 3 A320/ A321)
Langstrecke	777 (340 seats) 	8	10
	A343 (219 seats) 	7	5
	A333 (236 seats) 	14	14
		78	90

Letzte Welle sichert Langstreckenankbindung - Flexibilität am Abend (Verspätungsabbau) essentiell

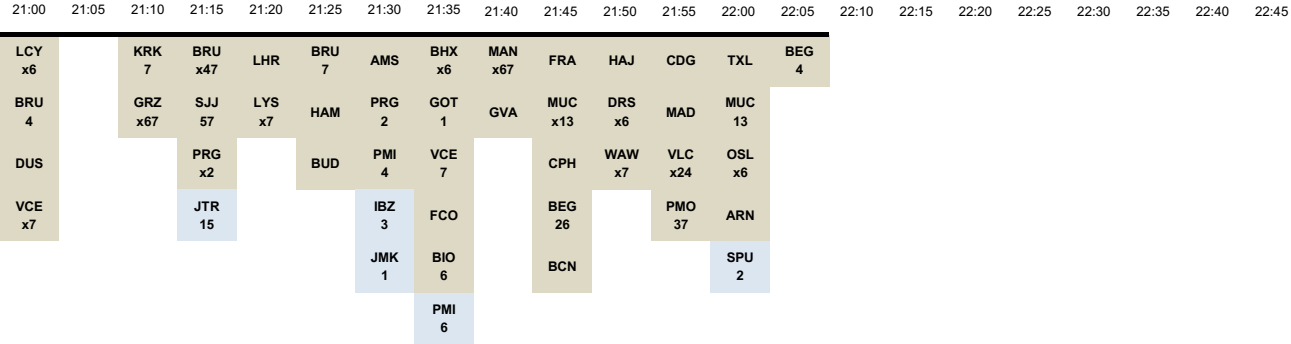
SWISS Welle 6 im Detail

Ankunfts-/Abflugzeiten in Lokalzeit

Minimum Connection Time (MCT)
40 Minuten



Abflüge
5 Langstreckenflüge
4 Kurzstreckenflüge



Ankünfte
34 Kurzstreckenflüge