

Aeropolitics 3/19

Das Journal für Luftfahrt und Politik von SWISS



Schweizer Luftverkehr unter Druck

Seite 2
Editorial
Stephen Neff,
CEO myclimate

Seite 4
Schwerpunkt
Flugticketpreise –
von Birnen und Äpfeln

Seite 6
Luftfahrt und Politik
Abkehr von den
luftfahrtpolitischen
Zielen?

Seite 7
Luftfahrt und Politik
Nationale Ticketabgabe –
gut gemeint,
komplett am Ziel vorbei

Den Massstab setzen

Seit über 50 Jahren streiten sich die Tabakindustrie, die Gesundheits- und Steuerbehörden sowie andere um Rauchverbote. Wer derzeit bei diesem Seilziehen «gewinnt» oder «verliert» ist global gesehen schwierig zu sagen – es hat zu viele Stränge. Dennoch dient dieser Fall als Beispiel, wenn wir uns aktuell mit dem menschengemachten Klimawandel und allfälligen Gegenmassnahmen auseinandersetzen.

Der wissenschaftliche Beweis, dass die Menschheit verantwortlich ist für den Klimawandel, den wir erleben, ist erbracht. Allerdings ist es nicht einfach, die Probleme einem breiten und verwöhnten Publikum näherzubringen. Die Strategie jener Kreise, die den Klimawandel leugnen, ist klar: möglichst viele Zweifel streuen und falsche Hoffnungen nähren, damit der ambitionierte Klimaschutz unterminiert und der Status quo bewahrt wird.

Den Status quo bewahren? Ist es das, was die Reise- und speziell die Airline-Industrie wirklich will? Ich zweifle daran, wenn ich all die Initiativen und technologischen Entwicklungen sehe, die in der Branche laufen.

Neben den faszinierenden technischen Innovationen wie höchsteffizienten Triebwerken oder dem Einsatz von leichten Verbundstoffen kann CORSIA ein erster Schritt sein. Wenn dabei auf strikte Regeln angewendet werden, ein Fokus auf qualitativ hochwertige Klimaschutzprojekte gelegt wird und grosse Investitionen in neue Technologien erfolgen. Die Herausforderung ist jedoch langfristiger. Nimmt die Luftfahrtindustrie diese ernst und setzt alle möglichen Hebel in Gang, dann kann die Airline-Industrie, die gerne als Sinnbild des «Klimakillers» gebraucht wird, neue Wege einschlagen und damit den Massstab setzen für andere Sektoren wie Bau und Architektur, Automobilindustrie oder Landwirtschaft, die ebenfalls grosse Beiträge zum Klimaschutz leisten müssen.

Auch wenn bereits das CO₂-neutrale Wachstum ab 2021 eine ambitio-

nierte und grosse Herausforderung ist, wird dies leider nicht ausreichen, um die Erderwärmung auf 2 Grad Celsius zu beschränken. Schon gar nicht, wenn Emissionsreduktionen, die vor 2021 erzielt wurden, unter CORSIA angerechnet werden dürfen. Es liegt deshalb an der Airline-Industrie und den Regierungen, effektive Lösungen zu finden, um die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs weltweit in den Griff zu bekommen und zur Erreichung der Pariser Klimaverträge beizutragen.

Wir bei myclimate sind bestrebt, die Airlines dabei zu unterstützen. Wir machen dies, indem wir mit Pionierinnen wie swiss und anderen Airlines Massnahmen wie die freiwillige Kompensation umsetzen. So kann es dieser Industrie gelingen, sich den geänderten gesellschaftlichen Verhältnissen anzupassen und jenen Forderungen von Konsumierenden und aus der Politik zu begegnen, die den Status Quo in Frage stellen.



«CORSIA ist ein erster Schritt. Wenn die Airline-Industrie weiterhin am Klimaschutz arbeitet, kann sie Vorbild sein für andere Sektoren. Status quo verwalten reicht nicht». Stephen Neff, CEO myclimate.

Aeropolitics als digitale Version

Aeropolitics ist auch als elektronische Version erhältlich. Um das Journal künftig als PDF-Ausgabe zu abonnieren, senden Sie uns eine E-Mail mit Ihren vollständigen Angaben sowie der Erwähnung der gewünschten Sprachversion (Französisch oder Deutsch) an: aeropolitics@swiss.com

Alle vergangenen Ausgaben von Aeropolitics finden Sie unter: swiss.com/aeropolitics.

Impressum

Aeropolitics ist das Journal für Luftfahrt und Politik von swiss. Es erscheint vierteljährlich.
 — Redaktion: Swiss International Air Lines AG, External Affairs.
 — An dieser Ausgabe wirkten mit: Jean-Pierre Tappy (verantwortlich), Ron Abegglen, Melanie Heiniger.
 — Layout und Produktion: Futureworks AG.
 — Übersetzung: Diane Müller-Tanqueray.
 — Bilder: swiss.
 — Druck: sws Medien AG Print, Sursee. Gedruckt auf Refutura (hergestellt aus 100% Altpapier; Blauer-Engel- und Nordic-Swan-zertifiziert; CO₂-neutral produziert).
 — Copyright: 2019 Swiss International Air Lines AG; Nachdruck mit Angabe der Quelle gestattet.
 — Kontakt: aeropolitics@swiss.com

SWISS erweitert Langstreckennetz

2017 entschied die Geschäftsleitung von SWISS, mit Blick auf die im LUPO 16 formulierten Ziele zur Anbindung der Schweiz, das Langstreckennetzwerk zu erweitern und dafür zwei zusätzliche Boeing 777-300ER-Flugzeuge zu bestellen. Die Maschinen 11 und 12 stossen Anfang 2020 zur Flotte. Pro Langstreckenflugzeug entstehen rund 300 Arbeitsplätze.

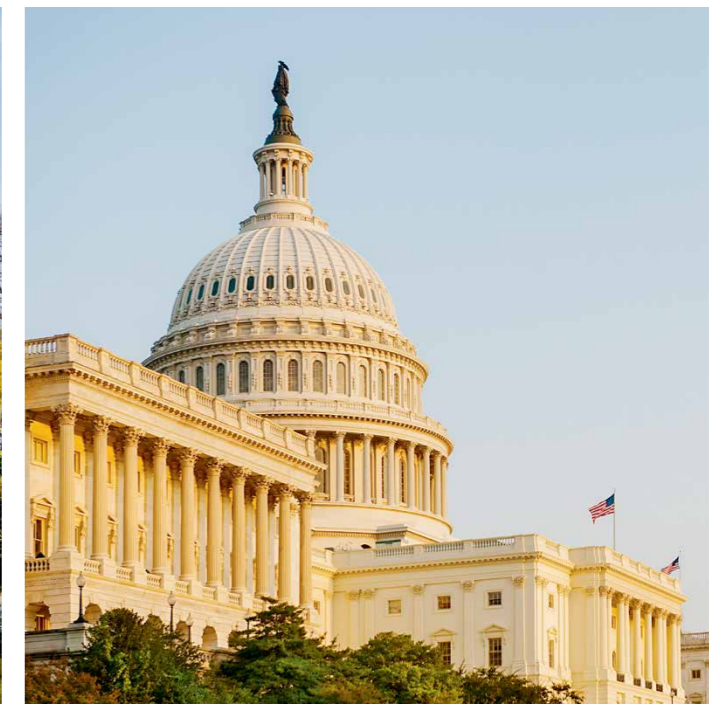
Mit dem Flottenzuwachs stärkt SWISS die Anbindung der Schweiz. Ab März 2020 werden mit der japanischen

Millionenmetropole Osaka und mit Washington, D.C., täglich direkt angefliegen. Damit komplettiert SWISS das Angebot der Partner-Airline United, die in Washington Dulles einen ihrer Hubs betreibt. Die neuen Ziele werden mit Airbus A330/A340 angefliegen.

Osaka ist die drittgrösste Stadt Japans, wichtiges Wirtschaftszentrum und verfügt über einen grossen Handels- und Flughafen. Die Stadt im Südwesten ist nach Tokyo das zweite Ziel in Japan, das SWISS direkt anbindet. Der Erstflug findet am 1. März 2020 statt. Ab Ende März wird

Washington, D.C., täglich direkt angefliegen. Damit komplettiert SWISS das Angebot der Partner-Airline United, die in Washington Dulles einen ihrer Hubs betreibt. Die neuen Ziele werden mit Airbus A330/A340 angefliegen.

Die neuen Boeing 777 nutzt SWISS, um die Sitzplatzkapazitäten nach Tokyo sowie Miami aufzustocken. Damit soll der steigenden Nachfrage entsprochen werden.



Wettbewerbsfähigkeit akut gefährdet

Der Internationale Luftverkehrsverband (IATA) hat die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt untersucht. Der Sektor sichert mehr als 200 000 Arbeitsplätze und generiert eine Wertschöpfung von 26,8 Milliarden Franken pro Jahr. Diese Errungenschaften sind jedoch unter Druck: die Infrastruktur hat ihre Kapazitätsgrenzen erreicht und die Effizienz

sinkt. Bestrebungen, die Betriebszeiten von Flughäfen am Tagesrand weiter zu beschränken, wären schädlich und würden die Entwicklungsperspektiven deutlich trüben. Schliesslich würden zusätzliche finanzielle Bürden wie eine Flugticketabgabe den Sektor schwächen und Arbeitsplätze gefährden. Zudem würde dies die Umsetzung des globalen

Klimaschutzinstruments CORSIA in der Schweiz untergraben und somit die weltweite Senkung von CO₂-Emissionen gefährden.

iata.org/about/worldwide/europe/competitiveness/Pages/switzerland.aspx

Flugticketpreise – von Birnen und Äpfeln

Zu verstehen, wie Flugticketpreise entstehen, ist komplex. Nur wer die spezielle Ausgangslage und die Herausforderungen im Airlinebusiness kennt, kann die Materie annäherungsweise einordnen. Politisch motivierte Eingriffe sind heikel und können am Ziel vorbeischiessen.

In der Aviatik gibt es ein Sprichwort: «Es ist einfach, ein Flugzeug zu füllen – damit Geld zu verdienen hingegen ist schwer». Diese Aussage hängt stark mit Eigenheiten zusammen, die das Airlinebusiness prägen.

Das Gut, das eine Fluggesellschaft anbietet, ist höchst verderblich. Das Produktionsgerät Flugzeug verfügt über eine bestimmte Anzahl Sitze. Ein Langstreckenflugzeug von swiss, eine Boeing 777 zum Beispiel über 340 Sitze. Das Ziel einer Fluggesellschaft ist es, möglichst jeden dieser 340 Sitze zu füllen. Nur das ist ökonomisch (und auch ökologisch) sinnvoll. Denn, werden die Flugzeugtüren geschlossen und sind einige Sitze leer, dann ist die vorhandene Kapazität schlecht genutzt. Jede Fluggesellschaft wird daraufhin arbeiten, möglichst alle verfügbaren Sitze zu füllen.

Hohe Fixkosten – jeder Passagier hilft

Das hängt mit der Kostenstruktur zusammen: Rund 45 Prozent der Kosten sind Fixkosten. Darunter fallen die Kosten für das Flugzeug und das Personal (inklusive die Ausbildung) sowie für den Overhead. Weitere rund 45 Prozent entstehen durch das Flugereignis. Grösster Brocken ist dabei der Treibstoff. Hinzu kommen Flughafen- und Flugsicherungsgebühren. Die verbleibenden 10 Prozent schliesslich sind passagierbezogen. Anders formuliert: 90 Prozent der Kosten eines Fluges entstehen unabhängig davon, ob Passagiere an Bord sind oder nicht. Ziel einer Fluggesellschaft ist es, möglichst einen Ertrag zu erwirtschaften, der nicht nur die Kosten des Fluges deckt, sondern sogar Profit abwirft. In jedem Fall wird sie versuchen, möglichst viele Sitze zu besetzen. Beinahe zu jedem Preis. Denn je-

der Franken, den eine Airline zusätzlich einnimmt, ist ein Beitrag an die Deckung der Kosten eines Fluges.

Der Preis eines Flugtickets hat mit den effektiven Kosten wenig zu tun. Er ist abhängig von Nachfrage, Verfügbarkeit und Markt. swiss versucht dabei, einen möglichst hohen Durchschnittsertrag pro Ticket zu generieren. Das gelingt jedoch nur, wenn die Nachfrage hoch, die Verfügbarkeit gering und die Preise von swiss dennoch marktfähig sind. Ist die Nachfrage gering und die Verfügbarkeit hoch, dann sinken wegen der erwähnten Kostenstruktur und der Verderblichkeit des Produkts die Preise. In einer solchen Situation bringt ein volles Flugzeug, in dem Passagiere tiefe Preise bezahlt haben, wohl einen höheren Deckungsbeitrag an die Kosten als ein halbvolles Flugzeug mit Passagieren, die hohe Ticketpreise zahlen mussten.

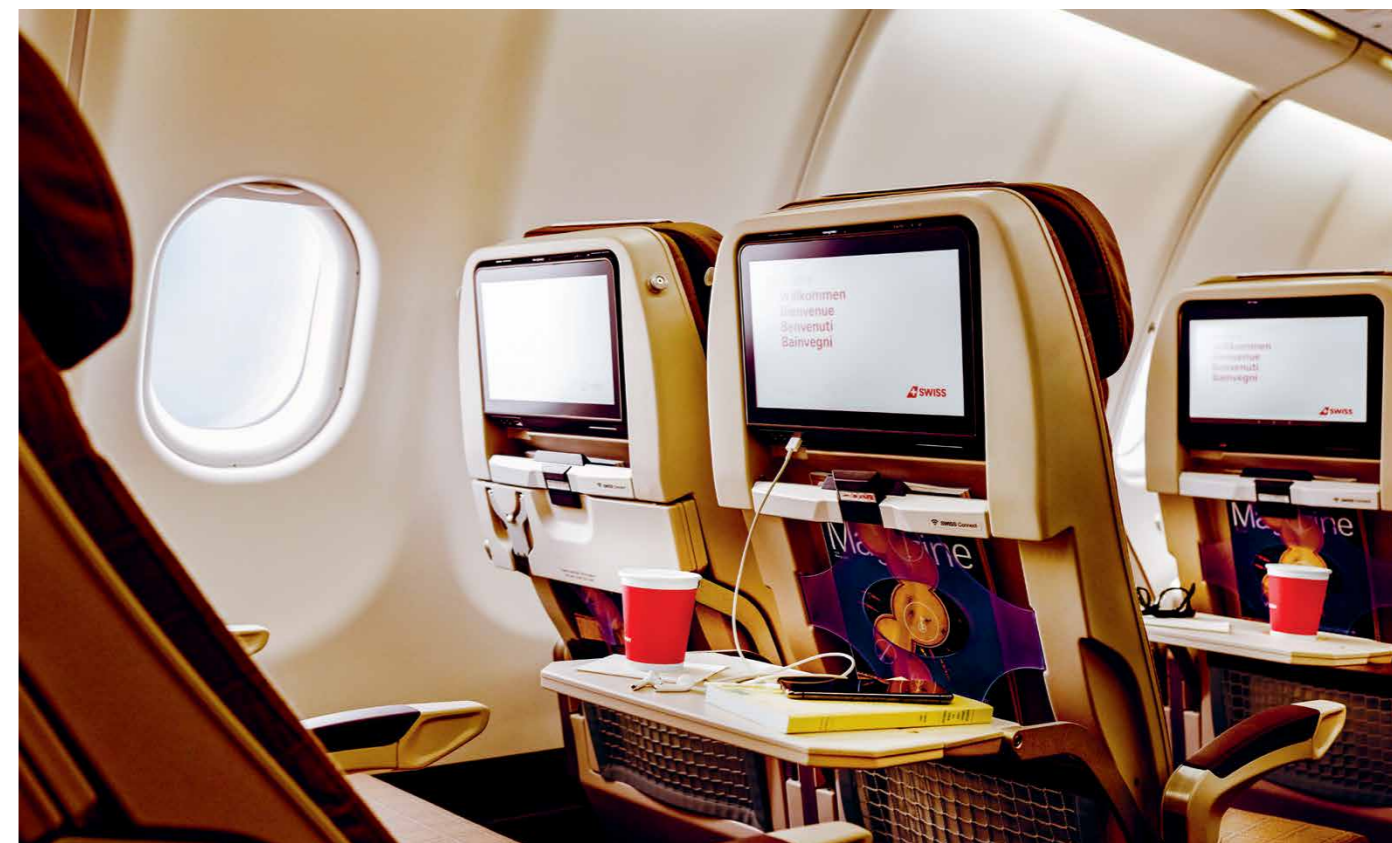
«Verfügbarkeit, Nachfrage und Markt bestimmen Preis»

Eine Netzwerkgesellschaft wie swiss verkauft sogenannte O&D (Origin and Destination) Pairs. Sprich: swiss verbindet über ihr Drehkreuz in Zürich eine Vielzahl von solchen Paaren. Das kann das Paar Zürich-New York sein, aber auch Warschau-Chicago oder Oslo-Nizza. Je nach Konstellation stehen die Angebote von swiss in einem mehr oder weniger starken Wettbewerb. Damit swiss Passagiere gewinnen und so die Auslastung auf ihren Flügen erhöhen

kann, muss sie im jeweiligen Marktumfeld attraktive, konkurrenzfähige Preise anbieten. Je grösser die Zahl der Möglichkeiten und Mitbewerber für ein O&D-Paar ist, desto tiefer ist der Preis. swiss muss mit den anderen Wettbewerbern mitziehen, um Passagiere zu gewinnen. Das bedeutet auch, dass in einem tiefpreisigen Markt gewisse Kosten wie Abgaben von der Fluggesellschaft absorbiert werden, um marktfähig zu bleiben.

Abflugs- und Zielort bestimmen Markt

Das Geschäftsmodell von swiss mit dem Drehkreuz in Zürich bietet wie dargestellt eine Vielzahl von Verbindungen an. Im Prinzip ist jede Konstellation im Netzwerk von swiss möglich. Diese Geschäftslogik führt dazu, dass für die Schweizer Wirtschaft und den Schweizer Markt ein breites Angebot von Langstrecken möglich wird. Bezweckt wird, über Revenue Management möglichst eine hohe Auslastung und einen hohen Durchschnittsertrag zu erreichen. Die Nachfrage verändert sich täglich und saisonal, das Angebot für den Geschäftskunden bleibt aber konstant. Sinkt die Nachfrage, sinken die Preise. In letzter Konsequenz wird eine Strecke eingestellt, wenn sie nicht mehr wirtschaftlich ist. Das befeuert eine Abwärtsspirale. Denn mit jeder eingestellten Strecke, nehmen die O&D-Paare und damit die Marktpotenziale ab. Ab einem gewissen Zeitpunkt können dann auch einzelne Flugzeuge nicht mehr wirtschaftlich betrieben werden und werden ausgeflottet. Damit einher geht auch ein Wegfall von Wertschöpfung und von Arbeitsplätzen.



Verderbliches Gut – jeder Passagier leistet einen Beitrag an die hohen Fix- und operationellen Kosten eines Fluges, die 90 Prozent der Kosten ausmachen. Die Fixkosten sind bei einem halb ausgelasteten nahezu gleich hoch wie bei einem voll ausgelasteten Flugzeug. Um die hohen Fixkosten abzufedern, werden Restplätze zu günstigen Tarifen angeboten.

Preise unterschiedlich – Flugtickets sind keine Bahnbillette

Der Mythos mit den Billigtickets ist weitgehend falsch. Aufgrund der beschriebenen Faktoren ist es zwar möglich, dass bei einem Flug durchaus sehr günstige Tickets verfügbar sind. Diese sind aber in der Regel die Ausnahme. Es ist kaum möglich, wirtschaftlich nachhaltig eine Fluggesellschaft nur mit Billigtickets am Leben zu erhalten. Selbst eine Low-Cost-Gesellschaft braucht im Schnitt aller Passagiere einen höheren Preis. Zwar kann über geeignete Massnahmen versucht werden, die Fixkosten

zu senken und so die Kosten pro Flug zu reduzieren, was einem Wettbewerbsvorteil gleichkommt. Das geht aber nur bis zu einem gewissen Grad. Fliegen bleibt kapital- und personalintensiv. Faktoren wie Treibstoff und Flughafen-gebühren sind dem Einfluss einer Fluggesellschaft weitgehend entzogen. Das bedeutet: Jede Fluggesellschaft muss die Kosten auf eine Art und Weise wieder einfliegen, ansonsten verschwindet sie vom Markt – ausser staatlich geförderte Airlines. Billigtickets mögen in den heutigen, (politisch gewollten) preisensensitiven Zeiten als Werbemittel die-

nen, sind jedoch effektiv die Ausnahme. Politische Massnahmen zu treffen, die auf der Basis von falschen Marktwahrnehmungen stehen, ist mehr als gefährlich. Der potentielle Schaden – Verlust der Konnektivität – wird nicht die Reise-lust bändigen, sondern die Wettbewerbsfähigkeit der Volkswirtschaft eines Landes.

Abkehr von den luftfahrtpolitischen Zielen?

Das Drehkreuz in Zürich ist für den Bundesrat gemäss LUPO unverzichtbar für die optimale Anbindung des Landes. Politische Vorstösse zielen immer wieder auf Veränderung der Rahmenbedingungen. Die Summe der Verschlechterungen verunmöglicht letztlich ein Drehkreuz in Zürich.

Der Bundesrat wählt in seinem luftfahrtpolitischen Bericht (LUPO) aus dem Jahre 2016 klare Worte, was die Bedeutung der Luftfahrt und des Hub in Zürich, für die Schweizer Volkswirtschaft betrifft.

- «Die Zivilluftfahrt ist für den Standort Schweiz von herausragender Bedeutung. Sie stellt die Anbindung der Schweiz an Europa und die Welt sicher»
- «Eine Fluggesellschaft, die das Drehkreuz in Zürich betreibt, ist für die optimale Anbindung unseres Landes unverzichtbar»
- «Daher muss sich die Luftfahrtpolitik auf eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für die in der Schweiz ansässigen Gesellschaften konzentrieren»



Trotz all den eindeutigen Aussagen und der anerkannten Bedeutung des Drehkreuzes in Zürich erfolgen immer wieder Vorstösse zur Verschlechterung der Rahmenbedingungen, die den Hub-Betrieb gefährden oder gar verunmöglichen.

Ab September 2019 gelten massiv höhere, beinahe schon strafähnliche Lärmgebühren in den Abendstunden, obwohl die verspäteten Abflüge der letzten Langstreckenwelle in der gemäss Betriebsreglement ausdrücklich für Verspätungsabbau vorgesehenen Zeitspanne bis 23.30 Uhr stattfinden.

Mit der Teilgenehmigung des Betriebsreglements 2014 erging ein Prüfungsauftrag an die Flughafen Zürich AG, der verlangt, die Machbarkeit und Folgen darzustellen, wenn die heutigen Abflugslots bis 22.45 Uhr und Ankunfts-

bis 22.55 Uhr auf spätestens 22.30 Uhr vorverschoben werden.

Dadurch wäre die letzte Welle der Langstreckenverbindungen nicht mehr wirtschaftlich darstellbar, da der Grossteil der Anschlüsse nicht mehr realisiert werden könnte. Die Direktverbindungen nach Südamerika, Südafrika und Asien (Hongkong und Singapur) würden wegfallen. Grössere Auswirkungen auf Zubringerstrecken und Flottenabbau wären die Folge. Wäre eine Vorverlegung der letzten Langstreckenabflüge so einfach machbar, hätte swiss diese Anpassung längst vorgenommen.

Die Umweltkommission des Ständerates befürwortet eine Ticketabgabe für Abflüge aus der Schweiz in der Höhe von mindestens 30 bis maximal 120 Franken.

Flugpreise ergeben sich aus Angebot und Nachfrage; ein Überwälzen der zusätzlichen Abgabe auf den individuel-

len Passagier ist in der heutigen Konkurrenzsituation äusserst fraglich. Damit erfolgt auch keine Lenkungswirkung, die von der Politik dermassen hervorgehoben wird. Zudem wird damit kein CO₂ eingespart.

In der Summe bedrohen derartige Vorstösse direkt das Drehkreuz in Zürich, obwohl die Direktverbindungen sowohl von der Zürcher Regierung als auch dem Bundesrat klar als wichtig für die Volkswirtschaft, die Standortattraktivität und damit für den Wohlstand des Landes eingestuft wird. Entsprechend hat swiss rund 8 Milliarden Franken in ihre Flottenerneuerung investiert.

Wäre es nicht mutiger und ehrlicher, wenn die Politik offen dazu stehen würde, dass ein Drehkreuz in Zürich nicht mehr erwünscht ist, als es mit andauernden Vorstössen in einen langsamen Tod zu schicken?

Nationale Ticketabgabe – gut gemeint, komplett am Ziel vorbei

SWISS fliegt die meisten Verbindungen ab der Schweiz. Eine nationale Ticketabgabe wird deshalb vorwiegend swiss und ihr Drehkreuzbetrieb in Zürich empfindlich treffen. Ein Umweltnutzen ist nicht in Sicht.

Die Schweiz hat mit dem Emissionshandelssystem sowie CORISA kürzlich zwei international koordinierte Klimasysteme für den Luftverkehr beschlossen. Zusätzlich schlägt die Ständeratskommission mit der Ticketabgabe im Umfang von 30 bis 120 Franken pro Passagier eine dritte Massnahme vor. Doch das Kalkül «Preiserhöhung ab der Schweiz führt zu höheren Ticketpreisen und lenkt die Passagiere auf andere Verkehrsmittel» wird nicht aufgehen, schon gar nicht auf der Langstrecke.

Erhöhung Ticketpreise nicht gegeben: Flugpreise werden durch Nachfrage und Konkurrenzangebote bestimmt und nicht durch effektive Kosten. Luftverkehr ist ein globales Geschäft, entsprechend ist auch die Konkurrenz global. Gerade aufstrebende, staatlich geförderte Unternehmen fokussieren stärker auf den Gewinn von Marktanteilen als auf kurzfristige Gewinne. Entsprechend werden sie versuchen, den Kostenvorteil auszunutzen. Die zusätzlichen Kosten werden sie auf dem gesamten Netzwerk zu verteilen suchen, ohne die Preise ab der Schweiz zu erhöhen.

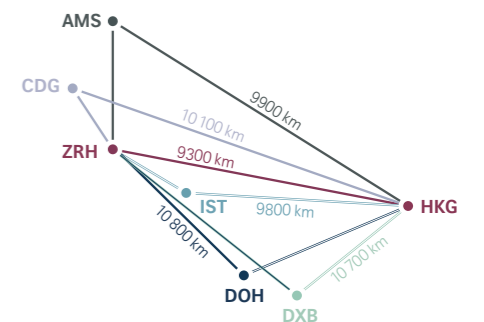
Somit ist die Überwälzung der Ticketabgaben auf den Passagier kaum möglich und die in der Schweiz ansässigen Fluggesellschaften haben diese zu tragen. Die angedachte Unterscheidung der Abgabe nach Streckenlänge verhilft den Hubs in Europa und der Türkei zu einem Kostenvorteil, da ihnen nur die Abgabe für Kurzstrecke berechnet werden, wohingegen der direkte Langstreckenflug die höchsten Kosten zu tragen hat. Dies fördert den Umwegverkehr und verschlechtert sogar die Ökobilanz. Eine nationale Ticketabgabe der Schweiz ist der falsche Ansatz und weder aus

ökologischen noch ökonomischen Überlegungen sinnvoll.

Ticketabgaben für den Luftverkehr werden derzeit in verschiedenen europäischen Ländern diskutiert. Um einen Flickenteppich an nationalen Abgaben zu vermeiden, sollte zumindest eine europäische Lösung gefunden werden. Eine solche fordert prominent Holland. Sollte keine Lösung erzielt werden, wird in Holland ab 2021 pro abfliegendem Passagier eine pauschale Umweltabgabe von 7 Euro erhoben, unabhängig von Reisedistanz und Reiseklasse und ohne Umsteigepassagiere. Dadurch werden die Kurzstrecken stärker belastet, um Kunden zum Umsteigen auf andere Verkehrsträger zu bewegen. Durch den Einheitstarif werden die erwünschten Geschäftskunden nicht zusätzlich belastet.

Holland wählt seine Strategie mit Bedacht: Erstens bleibt die Konkurrenzfähigkeit des Hubs Amsterdam und der eigenen Fluggesellschaften erhalten und zweitens werden die volkswirtschaftlich bedeutenden Langstrecken und Geschäftskunden, sowie die Standortattraktivität des Landes nicht gefährdet.

Ausgestaltungen, wie sie die Kommission des Ständerates in ihrer Medienmitteilung beschreibt, sind der falsche Weg, denn sie führen zwangsläufig zu Wettbewerbsverzerrungen, die nicht im Interesse der Schweizer Wirtschaft sein können. Umwegverkehr wird die Folge sein und die nahen Flughäfen und Hubs werden auf Kosten der Schweizer Fluggesellschaften profitieren.



Eine nationale Luftverkehrsabgabe, die vor allem Langstrecken verteuert, sorgt für Umgehungsverkehr über andere Drehkreuze in Europa. Im Gegensatz zum Direktflug aus der Schweiz wird mehr CO₂ emittiert, weil die Flüge deutlich länger sind.

SWISS unterstützt internationale Klimainstrumente für den Luftverkehr

SWISS unterstützt seit Jahren internationale CO₂-Reduktionsmassnahmen im Luftverkehr.

Die Systeme schaffen für die einbezogenen Fluggesellschaften gleich lange Spiesse. Aus diesem Grund muss die Schweiz – will sie tatsächlich auf eine Flugticketabgabe setzen – auch punkto Flugticketabgabe im Minimum im Gleichschritt mit ihren europäischen Nachbarn agieren:

- Keine Unterscheidung der Abgabehöhe nach Fluglänge.
- Befreiung von Transfer- und Transitpassagieren von der Flugticketabgabe.
- Keine Unterscheidung nach Reiseklassen.
- Einbezug aller Landesflughäfen (inkl. Basel)
- Zweckbindung: Investition in effektiven Klimaschutz

12 

Prozent der CO₂-Emissionen

könnten pro Jahr in Europa eingespart werden, wenn das Projekt Single European Sky umgesetzt würde (direkteres Fliegen). Gewerkschaften und nationale Interessen blockieren seit Jahren dieses Klimaschutzprojekt.

80  kg

Millionen Kilogramm CO₂

emittiert SWISS weniger pro Jahr dank einer Vielzahl von Massnahmen, welche die Treibstoffeffizienz erhöhen. Nicht eingerechnet sind dabei die Effekte der Flottenmodernisierung.



9000

Mitarbeitende

sind bei SWISS damit beschäftigt, die Anbindung der Schweizer Volkswirtschaft mit täglichen Verbindungen zu den wichtigsten Wirtschaftszentren in Europa und der Welt sicherzustellen.



10

Prozent der Kosten

einer Fluggesellschaft entstehen durch den Passagier. 50 Prozent sind Fixkosten, 40 Prozent sind operationell bedingt, z.B. durch Treibstoff.

28 

Prozent Transferpassagiere

nutzten 2018 das Drehkreuz am Flughafen Zürich und halfen so mit, das breite Angebot von SWISS zu sichern.



5,4 Millionen Tonnen

CO₂ verursacht der Flugverkehr ab der Schweiz. Das entspricht 0,1 Promille der weltweiten, menschengemachten CO₂-Emissionen.



78 Gramm CO₂

pro Passagierkilometer stösst die SWISS Flotte aus. Der durchschnittliche PKW in der Schweiz liegt heute bei 134 g pro Kilometer.

89,5 

Prozent der Bahnreisen

waren 2017 in Europa günstiger als die Flüge auf den jeweiligen Strecken. Tendenz steigend. Das zeigt eine Langzeitstudie über Preise im europäischen Bahn- und Luftverkehr.