

Verkehrsökonomik und Politik

**Hemmnisse für den Luftverkehr durch
restriktive Rahmenbedingungen und
knappe Infrastruktur**

29.6.2017

Dr. Andreas Wittmer

Angefangen hat alles etwas unsicher...



...neue Ideen...



...in Zukunft...

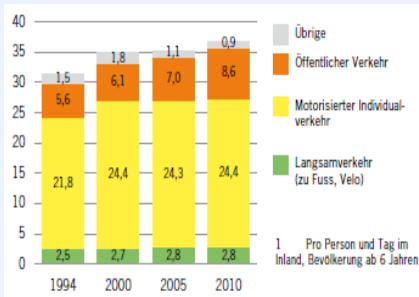


...heute...

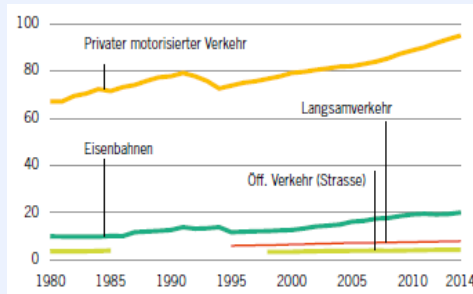


Mobilität ist heute geprägt von Infrastrukturknappheit und trägen Rahmenbedingungen...

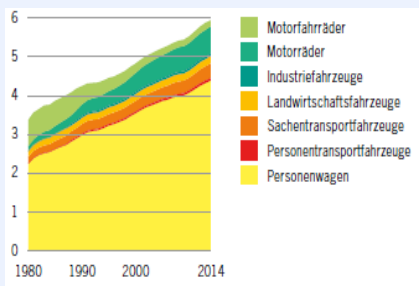
Entwicklung der Tagesdistanzen, in km



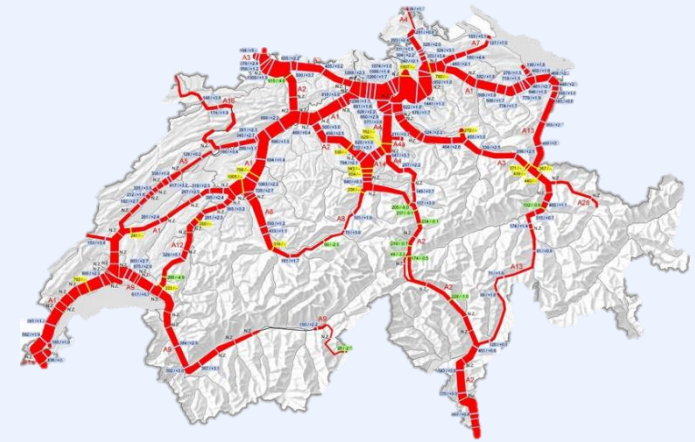
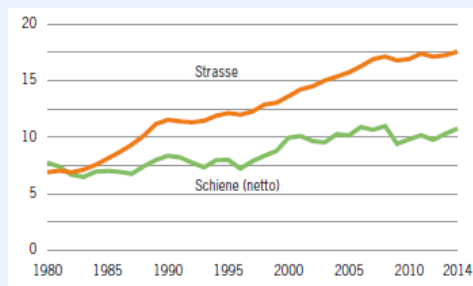
Beförderung Personen, in Mrd. Personenkilometern



Bestand der Strassenmotorfahrzeuge, in Mio.



Beförderung Güter, in Mrd. Personenkilometern

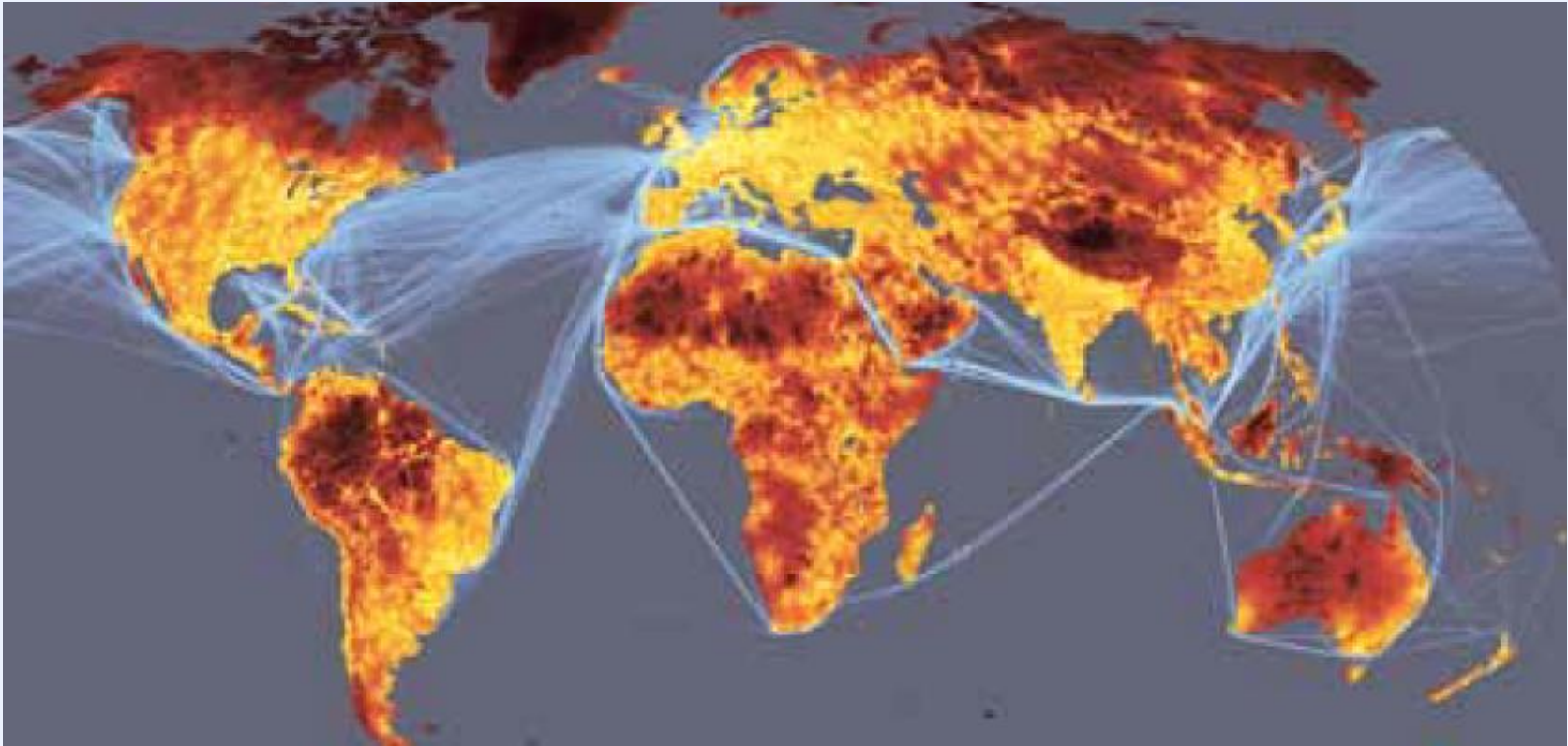


...nicht nur am Boden sondern auch in der Luft!

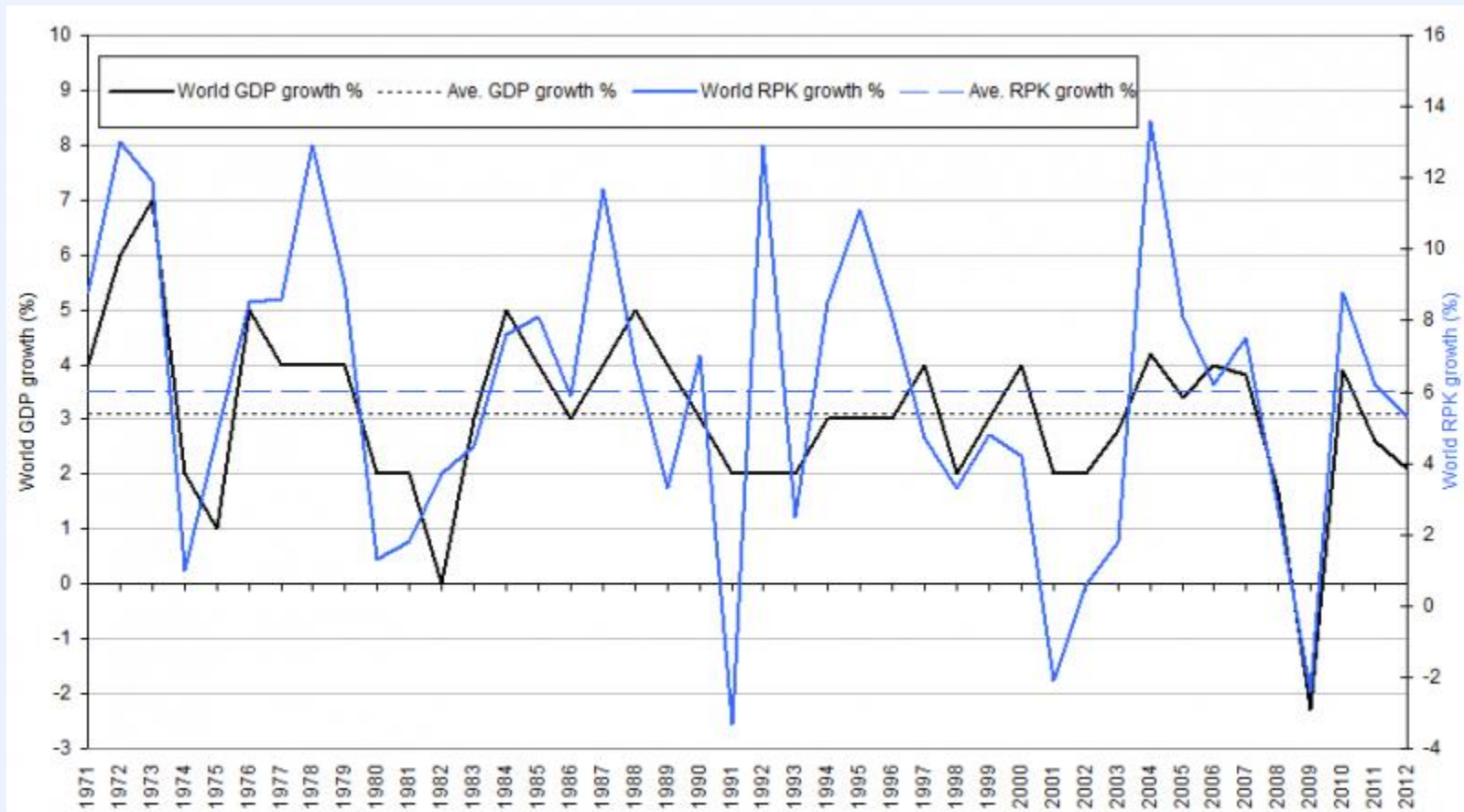


➔ Infarkt der Infrastruktur?!

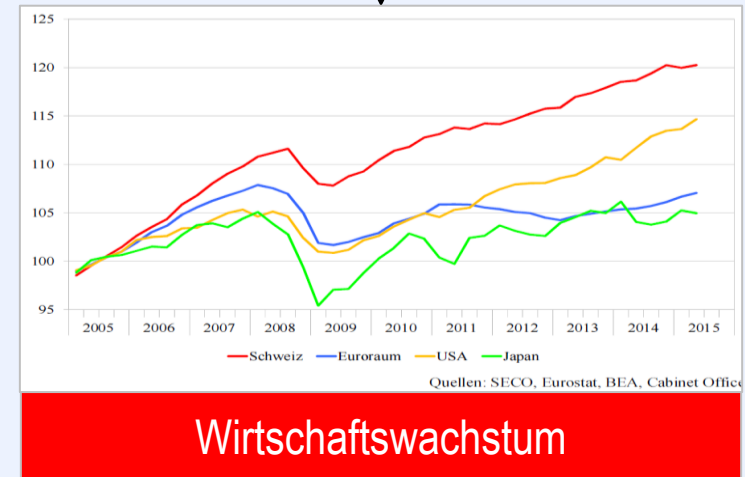
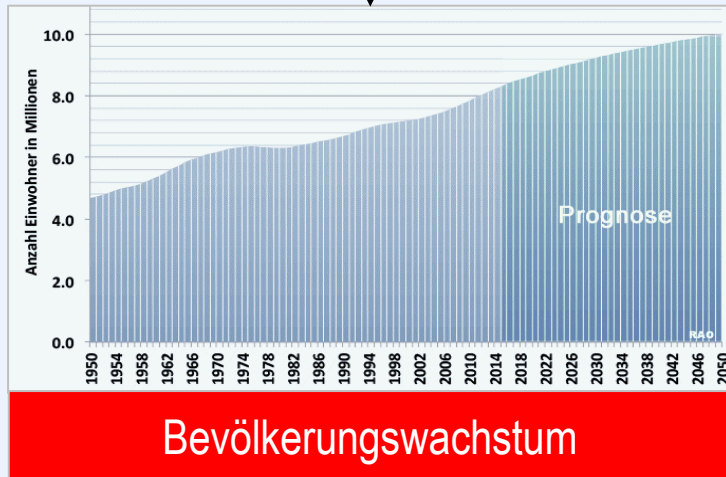
Aber: Erreichbarkeit von globalen Zentren ist volkswirtschaftlich zentral.



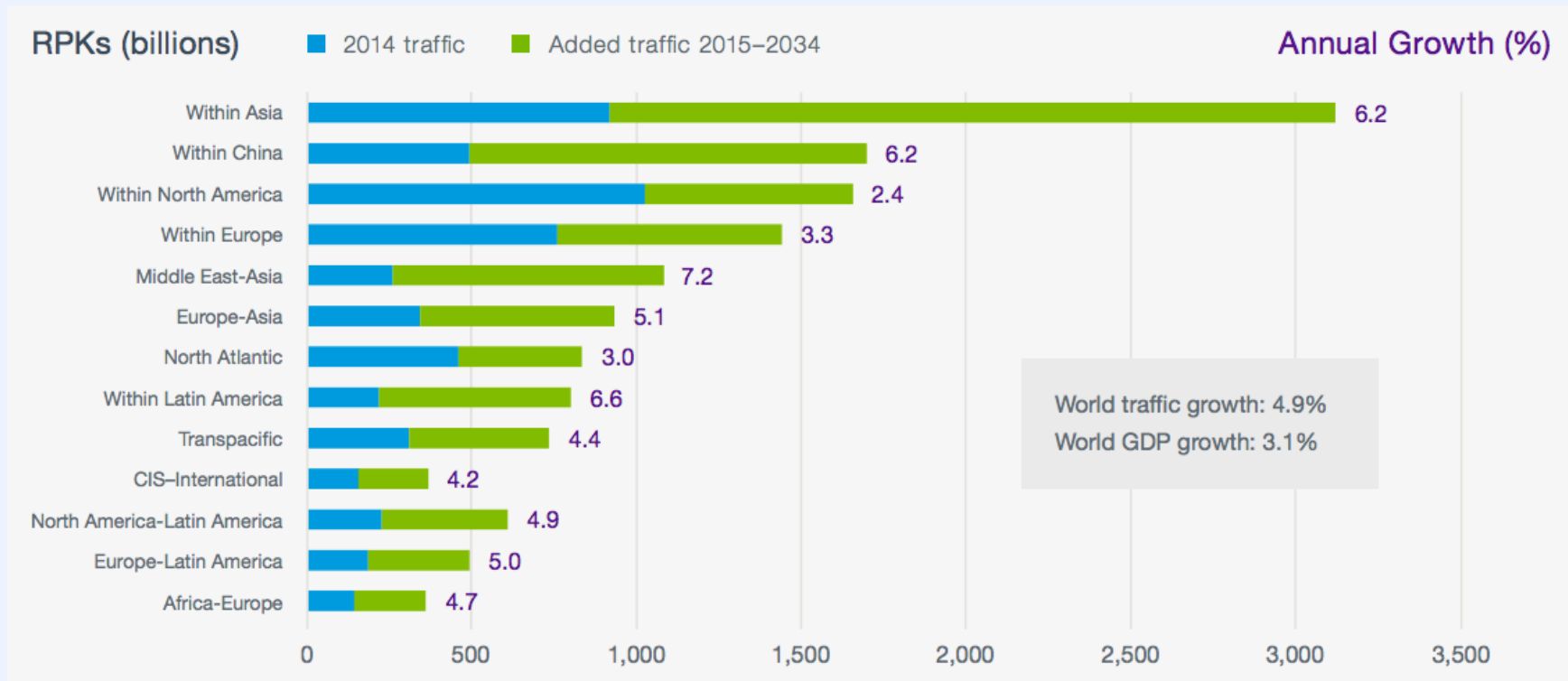
Das globale Brutto Inland Produkt (BIP) und der Luftverkehr verhalten sich ähnlich!



Wachstum?



Luftverkehrswachstum Prognose bis 2030



Aber: Wie kann die Mobilität nachhaltig wachsen?



Luftverschmutzung



Lärm



Klima



Natur & Landschaft



Bodenschäden



Nahe Prozesse



Unfälle



Zusatzkosten Stadt

- Führt diese Frage zum Stillstand der nachfragegerechten Entwicklung?
- Führen unterschiedliche Rationalitäten zum Stillstand?

Ist die Lösung: Mobilität beschränken?

- Freie Mobilität als Ziel demokratischer Staaten
 - Jeder soll frei entscheiden können wann, wohin und mit welchem Verkehrsmittel er sich bewegen will.
- Flugzeug als massentaugliches Verkehrsmittel demokratisiert das Reisen
 - Urlaubsreise wurde vom Luxusgut für Privilegierte zum breit zugänglichen Massenprodukt für alle



Wie reagieren die Luftverkehrsanbieter?

Entwicklung zu immer grösseren Produktionseinheiten

- zuerst immer grössere strategische Allianzen
- nachfolgend zunehmende Integration innerhalb der Allianzen

Verlagerung des Wettbewerbs auf immer höhere Ebenen

- früher Wettbewerb von Fluggesellschaften auf einer Strecke



- sukzessive Konsolidierung und Verlagerung des Wettbewerbes auf Allianzebene



- sukzessive Konsolidierung von Allianzräumen in Europa und Wettbewerb auf globaler Ebene

**Wie verhält sich der
Markt?**

**Spielt die Luftfahrt denn
in einem freien und
deregulierten Markt?**

- **9 Freiheiten der Luft:** mehrheitlich sind die ersten 4 freigegeben. Singapur Airlines, Emirates, etc. können nicht ab Zürich nach Südamerika oder in die USA fliegen.
 - **USA:** Protektionismus durch Konkursrecht (chapter 11)
 - **Europa:** Staatsairlines (TAP), «too big to fail» (LH), Swiss gegründet mit Staatsgeld.
 - **Deutschland:** nur 4 Flughäfen dürfen durch Emirates angefliegen werden.
-
- **Protektionismus ist weit verbreitet!**
 - **Staatliche Unterstützung ist kein aussergewöhnliches Phänomen aus dem mittleren Osten!**

Unebene Spielwiesen? Wieso? (unlevel playing fields)

- **Klage an den Staat durch Airlines:**
 - Z.B. im Mittleren Osten herrschen bessere Rahmenbedingungen als in Europa und den USA
 - Airlines aus dem Mittleren Osten halten internationale Regeln nicht ein (z.B. im Bereich des Personals)
- **Fakten:**
 - Wir schaffen schlechtere Bedingungen (unlevel Playingfields) durch
 - Höheren und neue Gebühren (z.B. Passagiergebühr in Deutschland)
 - Knappe (zu wenig) Infrastruktur
 - Kaum Infrastrukturentwicklung
 - Sehr langsame politische Prozesse
 - Strategien die nicht umgesetzt werden (Single European Sky)
 - etc.

Unebene Spielwiesen sind selbst verschuldet!

Wenn wir über freie Märkte reden, sollten wir...

- unsere Rahmenbedingungen dem globalen Markt anpassen!
- aufhören unsere Märkte zu schützen!
- mehr Freiheiten der Luftfahrt frei geben!
- den Kundennutzen steigern!
- Infrastrukturen marktgerecht (und zeitgerecht) entwickeln!
- die globale Anbindung nicht mit regionalen Herausforderungen behindern!

Wenn wir keine freien Märkte wollen, sollten wir...

- die Luftfahrt als öffentlichen Verkehr sehen und evtl. schützen!

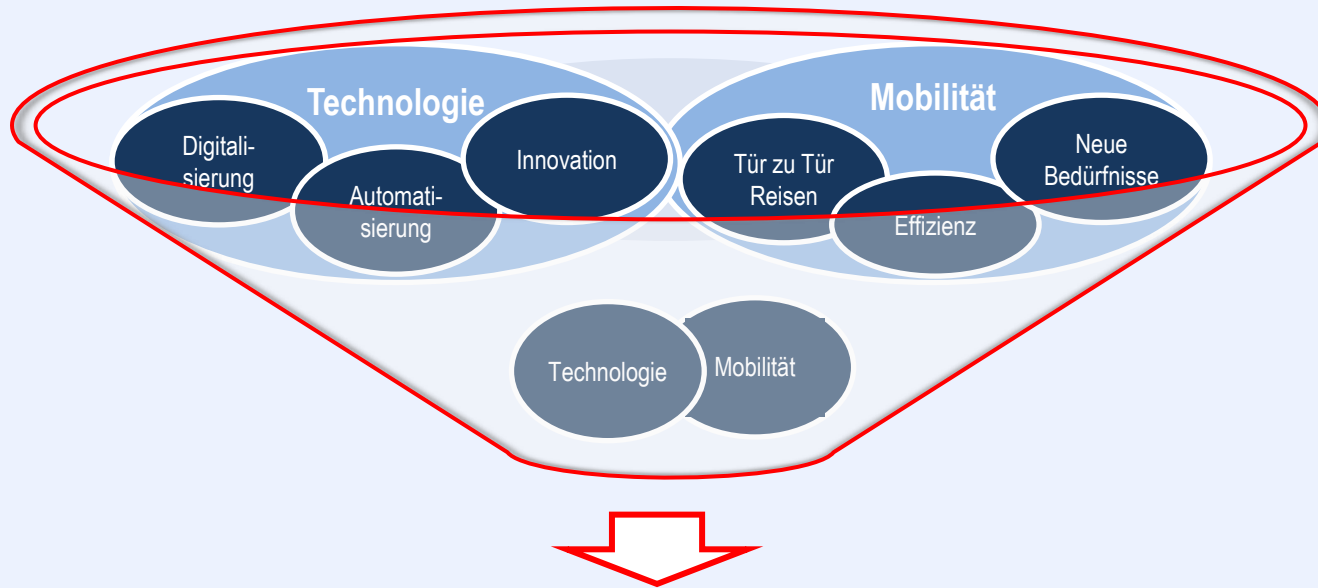
Die wichtigsten Gründe für Protektionismus (und vielleicht die Einzigen):

- Die Unabhängigkeit eines Staates von anderen Staaten im Bereich der Luftanbindung!
- Der hohe Exportanteil eines Staates und damit die Exportabhängigkeit!

Und jetzt...?

Wie weiter?

Megatrends in Betracht ziehen: Homo Mobilis?



Neue Technologie führt zu neuen Mobilitätsbedürfnissen.

Zwei Trends sind besonders relevant...

- Digitalisierung

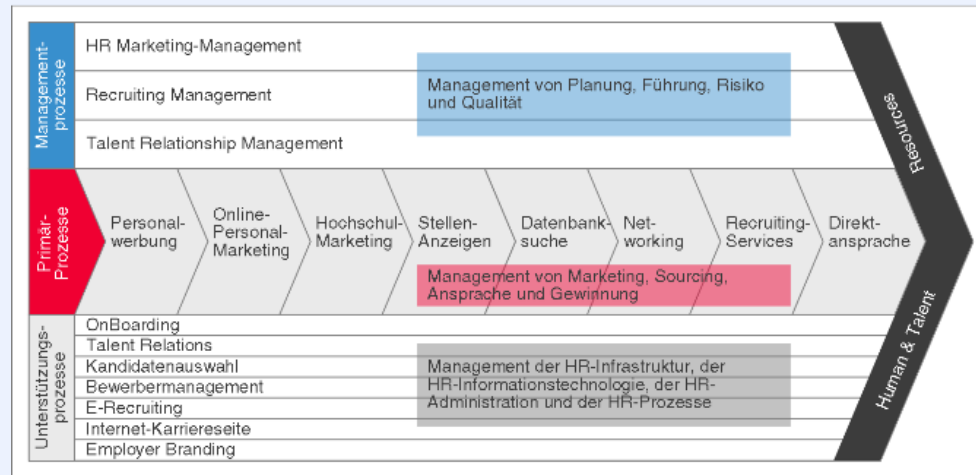


- Automatisierung



Digitalisierung ist ein Gigatrend!

Er beinhaltet nicht nur die Digitalisierung von Geschäftsprozessen, sondern mit Hilfe der Digitalisierung werden komplett neue Wertschöpfungsmodelle Realität!



Automatisierung ermöglicht automatische Mobilität - automatisches fahren, fliegen, etc.



Innovationen für die zukünftige Mobilität zulassen...



...und nicht durch Überregulierung und träge Prozesse verhindern!

**Und wir müssen über den Tellerrand hinaus
blicken... dürfen!**



Lösungsansätze

Anreizsysteme schaffen...

...welche den Wirtschaftsstandort und damit die Luftfahrt fördern!

Penaltisysteme schaden der Wirtschaft...

...und führen zum Stillstand von Innovation!

Fördern, nicht Bestrafen führt und weiter!

Fazit

Die gefährlichsten Prognosen sind die, welche die Vergangenheit in die Zukunft extrapolieren!

Innovationen werden durch Regulierung gebremst!

Gefangenheit in bestehenden Denkmustern verhindern Innovation!

Starke Regulierung führt zum Stillstand!

Digitalisierung ist ein Gigatrend! Er beeinflusst die Megatrends.

Megatrends dynamisieren Entwicklungen!

Unterschiedliche Rationalitäten verhindern eine Bedürfnisgerechte Entwicklung!

Besten Dank!

Dr. Andreas Wittmer

Managing Director CFAC-HSG

T: +41 (0)71 224 25 00 | F: +41 (0)71 224 25 36

cfachsg@unisg.ch

Center for Aviation Competence (CFAC-HSG)

University of St. Gallen

Dufourstrasse 40a

CH-9000 St. Gallen

