



41. Politikbrief

Winter 2018

Editorial	03	Gastbeitrag: Jürg Müller, Präsident Board of Airline Representatives Switzerland	07	Ungelöstes Kapazitätspro- blem - Es besteht politischer Handlungsbedarf	10
Verordnung über die Flughafengebühren: BAZL gefährdet künftige Investitionen in die Flughafeninfrastruktur	04	Die Schweizer Luftfahrt im «Blindflug»	08	Flughafenglossar: Instrumenten- landesystem (ILS)	11
				Verkehrsentwicklung	12

Die Online-Version der
Politikbriefe finden Sie hier:
www.flughafen-zuerich.ch/politikbrief



Impressum

Redaktion: Flughafen Zürich AG

Druck: www.bmdruck.ch

Papier: Refutura blauer Engel, Recycling

© Flughafen Zürich AG

Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen

politikbrief@zurich-airport.com

www.flughafen-zuerich.ch



Editorial

Geschätzte Leserinnen und Leser

Unter dem Vorsitz des Verkehrsministers trafen sich im Oktober die Spitzen der deutschen Luftfahrt zum Luftfahrt-Gipfel in Hamburg, um Massnahmen gegen die unhaltbare Verspätungssituation im europäischen Luftverkehr im vergangenen Sommer zu diskutieren und deren Umsetzung zu beschleunigen. Aber nicht nur im europäischen Luftraum sind die Kapazitäten knapp, auch in Zürich übersteigt in den Spitzenzeiten die Nachfrage das Angebot der verfügbaren Flughafenslots bereits heute. Die begrenzte Infrastruktur ist mitunter die grösste Herausforderung für die Zukunft der Schweizer Luftfahrt.

Gemeinsam mit unseren Flughafenpartnern Skyguide und Swiss haben wir bereits vor Jahren eine Roadmap zur Kapazitäts- und Sicherheitsentwicklung definiert und entwickeln diese stetig weiter. Mit verschiedenen Massnahmen soll das Flughafensystem in Zürich unter den gegebenen Rahmenbedingungen optimiert und damit weniger verspätungsanfällig gestaltet werden. Einige Massnahmen wurden bereits umgesetzt, die notwendigen Anpassungen der Betriebskonzepte wurden im Rahmen der Verfahren «Betriebsreglement 2014» und «Betriebsreglement 2017» beim Bund zur Genehmigung beantragt. Aufgrund der langen Bewilligungs- und Rechtsverfahren werden diese Verbesserungen aber erst in ein paar Jahren umsetzbar sein. Es ist mir als Flugplatzleiter in der Verantwortung für den ordentlichen und sicheren Betrieb wichtig, dass wir den Betrieb stetig optimieren und verbessern können.

Aviatische Infrastrukturen sind kapitalintensiv. Wir investieren täglich rund eine Million Schweizer Franken in den Unterhalt und die Weiterentwicklung der Infrastruktur. Das Bundesamt

für Zivilluftfahrt (BAZL) hat am 12. November seine Vorschläge zur angekündigten Anpassung der Verordnung über die Flughafengebühren präsentiert. Würde der Vorschlag des BAZL umgesetzt, würden die aviatischen Erträge am Flughafen Zürich in der nächsten Gebührenperiode um rund 25% oder über 150 Millionen Franken pro Jahr tiefer ausfallen, zugunsten der Fluggesellschaften. Die vorgeschlagene Anpassung der Gebührenverordnung steht damit diametral im Widerspruch zum luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates, in dem die begrenzte Infrastruktur als die grösste Herausforderung für die Zukunft der Schweizer Luftfahrt bezeichnet wird. Der Verordnungsentwurf ist deshalb abzulehnen.

Die Zivilluftfahrt ist für den Standort Schweiz von herausragender Bedeutung. Sie stellt die Anbindung der Schweiz an Europa und an die Welt sicher. Dafür braucht es eine leistungsfähige Infrastruktur sowie entsprechende betriebliche Rahmenbedingungen. Dies thematisiert die Studie «Ökosystem Schweizer Luftfahrt - Blindflug nach 2030» der Swiss-American Chamber of Commerce und der Boston Consulting Group. Um einen zukünftigen Blindflug zu verhindern und die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz auch zukünftig sicherzustellen, bedarf es einer langfristigen, nationalen Luftfahrtstrategie. Zu den Herausforderungen der Luftfahrtbranche äussert sich in seinem Gastbeitrag auch Jürg Müller, Präsident des Board of Airline Representatives Switzerland (B.A.R.).

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Stefan Tschudin
Chief Operation Officer

Teilrevision Verordnung über die Flughafenengebühren (FGV)

Verordnung über die Flughafenengebühren: BAZL gefährdet künftige Investitionen in die Flughafeninfrastruktur

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat seine Vorschläge zur angekündigten Anpassung der Verordnung über die Flughafenengebühren präsentiert. Würde der Vorschlag des BAZL umgesetzt, würden die aviatischen Erträge am Flughafen Zürich in der nächsten Gebührenperiode um rund 25% oder über 150 Millionen Franken pro Jahr tiefer ausfallen. Da in der Luftfahrt die Ticketpreise der Fluggesellschaften flexibel gemäss Nachfrage und Angebot bestimmt werden, käme diese Senkung nicht den Passagieren zugute. Sie hätte aber erhebliche Auswirkungen auf die Investitionen in die Luftverkehrsinfrastruktur. Die Verordnung ist deshalb zurückzuweisen.

Die aktuelle Verordnung über die Flughafenengebühren ist seit 2012 in Kraft. Sie ist Grundlage für die Festlegung der aktuell geltenden Flughafenengebühren. Am Flughafen Zürich wurden die Landegebühen seit 1995, die Passagiergebühren seit 2003 nicht mehr erhöht. Trotz den europaweit höchsten Bau- und Lebenshaltungskosten und der anerkannt hohen Qualität des Flughafens Zürich befinden sich die Gebühren im europäischen Mittelfeld.

Unverständlicher Vorschlag

Der nun vorliegende Vorschlag sieht vor, dass anstatt bisher 30% neu 50% des ökonomischen Mehrwertes aus dem kommerziellen Bereich auf der Luftseite und anstatt bisher 30% neu 75% der Parkingerträge für eine Quersubventionierung (Transferzahlung) der Flughafenengebühren abgeschöpft werden sollen. Statt die wettbewerbspolitisch bedenkliche Quersubventionierung aufzuheben, würde diese massiv angehoben. Nicht angepasst werden soll demgegenüber die Berechnungsformel für eine angemessene Kapitalverzinsung für die Flughafenbetreiberin, was aufgrund der anhaltenden Tief- bzw. Negativzinsen in der nächsten Gebührenperiode zu historisch noch nie dagewesenen tiefen kalkulatorischen Kapitalkosten führen würde.

Höhere Margen für Fluggesellschaften - Passagiere profitieren nicht

Die Passagiergebühr am Flughafen Zürich beträgt aktuell 21 Franken für Lokalpassagiere und 8 Franken für Transferpassagiere (exkl. Sicherheitsgebühr). Damit werden die Dienstleistungen und Infrastrukturen für Passagiere am Flughafen Zürich finanziert. Die Fluggesellschaften verlangen zusätzliche Gebühren in deutlich höherem Umfang, welche nicht reguliert werden (u.a. Buchungsgebühren, Zusatzgebühren für Zahlung mit Kreditkarten, Sitzplatzreservationsgebühren, internationale Zuschläge). Die Flugticketpreise werden aufgrund von Angebot und Nachfrage festgelegt. Werden die Flughafenengebühren gesenkt, findet deshalb keine Anpassung der Ticketpreise statt. Die Änderung käme folglich nicht dem Flugpassagier zugute, sondern steigert primär den Gewinn von Fluggesellschaften, auf Kosten von Investitionen in die Flughafeninfrastruktur. Keiner der mit dem Flughafen primär konkurrierenden Hubs kennt eine solche Quersubventionierung.

Geld fehlt für Investitionen in Infrastruktur und Ausschüttungen an die öffentliche Hand

Die Flughafenengebühren sind die Basis zur Finanzierung der aviatischen Flughafeninfrastruktur und Dienstleistungen und erlauben die stete Erneuerung und Erweiterung des Flughafens Zürich in der anerkannt hohen Qualität. Seit ihrer Privatisierung im Jahr 2000 investiert die Flughafenbetreiberin durchschnittlich rund eine Million Schweizer Franken pro Arbeitstag in die Infrastruktur des grössten Schweizer Flughafens. Ohne Subventionen ist es ihr damit gelungen, die Qualität, Sicherheit und Wettbewerbsfähigkeit der interkontinentalen Luftverkehrsdrehscheibe Zürich hochzuhalten und laufend zu verbessern. Vielmehr konnte die Flughafen Zürich AG seit ihrer Gründung im Jahr 2000 rund eine Milliarde Franken an Steuern und Dividenden an die öffentliche Hand ausschütten.



Hohe Qualität und Erreichbarkeit gefährdet

Würde allerdings der jetzt vorliegende Vorschlag des BAZL umgesetzt, hätte dies grosse Auswirkungen auf die langfristige Investitionskraft und damit auch die Qualität am Flughafen Zürich. Die Flughafen Zürich AG wäre gezwungen, künftige Investitionen in erheblichem Umfang in Frage zu stellen, die nötig sind, um die Qualität und Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Zürich langfristig auf hohem Niveau halten und die Voraussetzungen zu schaffen, die erwartete Nachfrage nach Luftverkehr befriedigen zu können. Beides ist wichtig, um die Erreichbarkeit und damit die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts hoch zu halten.

Zurückweisung des Verordnungsentwurfs

Die vorgeschlagene Anpassung der Gebührenverordnung steht diametral im Widerspruch zum luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates, in dem die begrenzte Infrastruktur als die grösste Herausforderung für die Zukunft der Schweizer Luftfahrt bezeichnet wird: «Der Bund ist gefordert, günstige Rahmenbedingungen für die Entwicklung dieser Luftfahrtinfrastruktur zu schaffen.» (Monitoring zum Bericht des Bundesrates über die Luftfahrtpolitik der Schweiz vom 24. Februar 2016; BAZL 02.07.2018)

Die durch das BAZL vorgeschlagene Anpassung der Verordnung über die Flughafenengebühren wird deshalb von der Flughafen Zürich AG zurückgewiesen. Gleichzeitig muss die Revision der Gebührenverordnung die Effekte der Negativzinsen adäquat berücksichtigen, wenn der Bund die in seinem luftfahrtpolitischen Bericht definierten Ziele erreichen will.





Gastbeitrag

Wird es der Markt wieder regeln?

Stellen Sie sich vor: In 17 Jahren sind auf Schweizer Strassen im Vergleich zu heute 17% weniger Fahrzeuge unterwegs. Diese befördern jedoch 30% mehr Reisende! Utopie oder Realität? Möglicherweise handelt es sich beim Strassenverkehr effektiv um eine Wunschvorstellung, in Bezug auf den Luftverkehr am Flughafen Zürich entsprechen diese Zahlen aber genau der Entwicklung zwischen 2000 und 2017: 17% weniger Flugbewegungen stehen 30% mehr Passagiere gegenüber! Notabene mit einem stetig sinkenden Anteil an Transferpassagieren.

Auch mich beeindruckt diese Tendenz, hier darf unsere Branche mit etwas Stolz den Begriff «Effizienzsteigerung» bemühen. Die Hintergründe dieser Entwicklung sind natürlich mehrschichtig, können aber auf einen gemeinsamen Nenner reduziert werden: den Markt! Eine stetig wachsende Nachfrage nach Mobilität kann auf die Dauer nur mit grösseren Flugzeugen und besseren Auslastungen befriedigt werden, wenn die operationellen Freiheiten seitens der Flughäfen aus den allseits bekannten Gründen eingeschränkt bleiben.

Das Board of Airline Representatives in Switzerland (B.A.R.) vertritt die Interessen der meisten in der Schweiz tätigen Fluggesellschaften gegenüber Behörden, Flughäfen und anderen für unsere Branche relevanten Institutionen. Ehrenamtlich, wohlverstanden. Es liegt in der Natur der Sache, dass wir mit den Landesflughäfen auch des Öfteren streiten, dann nämlich, wenn für uns und unsere Fluggäste relevante Infrastrukturanpassungen oder Gebührenänderungen anstehen. Unter dem Strich vereint uns aber natürlich das gemeinsame Interesse an einer qualitativ hochstehenden Flughafeninfrastruktur, die ein moderates Wachstum erlaubt. Mit Betonung auf «moderat». Das weiss man nämlich schon jetzt, Zürich und die Schweiz werden in Sachen Luftfahrt in den nächsten Jahren nicht am weltweiten Durchschnittswachstum teilhaben können. Was wiederum weder tragisch noch besorgniserregend ist, solange punktuelle Kapazitätserhöhungen das Wirtschaftswachstum in etwa abbilden können. Wer diese relativ einfache Logik nicht nachvollziehen will, verweigert sich in meinen Augen der historischen Bedeutung des Flughafens Zürich als einem der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren im Land.

Nüchtern betrachtet, ist aber auch dieser bescheidene Wunsch in Gefahr! In ganz Europa suchen Politik und Industrie nach einem Sommer voller Verspätungen und Streiks händeringend nach Lösungen. Aber Lösungsansätze gäbe es bereits. Als die EU im Jahr 2004 die Richtlinien für den «Single European Sky» verabschiedete, dem einheitlichen europäischen Flugsicherungs-luftraum, hätte sie genauso gut über die Verban-nung der Bise aus dem Luftraum Zürich verfügen können. Passiert ist nämlich gar nichts, die Umsetzung ist ein unsäglicher und kostspieliger Misserfolg. Die Politik – nicht Politiker mit Geldungsdrang – ist mehr gefragt denn je. Denn ohne mutige und vorausschauende nationale und internationale Lösungen wird es der Markt – diesmal – in den nächsten 17 Jahren nicht regeln können.

Jürg Müller
Präsident Board of Airline Representatives
Switzerland

Die Schweizer Luftfahrt im «Blindflug»

Eine unabhängige Studie bestätigt die oftmals unterschätzte Bedeutung der Landesflughäfen für die Volkswirtschaft und warnt vor politischer Untätigkeit. Es müssen Perspektiven über das Jahr 2030 hinaus geschaffen werden, damit die Schweizer Flughäfen wettbewerbsfähig bleiben und die für die nationale Wirtschaft unverzichtbare globale Vernetzung auch weiterhin gewährleistet ist. Die Autoren der Studie fordern vom Bund ein proaktives Handeln.

Die von der Swiss-American Chamber of Commerce und der Boston Consulting Group gemeinsam erarbeitete und im Oktober 2018 publizierte Studie «The Swiss Aviation Ecosystem – Flying Blind After 2030» ist Teil einer Untersuchung der beidseitig vorteilhaften Beziehung zwischen multinationalen Firmen und der Schweiz, die das Fundament für Wachstum, Beschäftigung und Innovationskraft des Landes bildet. Die Studie fokussiert auf eine der tragenden Säulen dieser Beziehung: die Landesflughäfen. Gemäss Studie schaffen die Schweizer Flughäfen fast 120'000 Arbeitsplätze und erwirtschafteten im Jahr 2016 ca. 6.3 Milliarden Franken, also fast 2 Milliarden Franken mehr als der Schweizer Landwirtschaftssektor. 4 Milliarden Franken dieser direkten Wertschöpfung wurden in Zürich generiert, was die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich, als grösster Landesflughafen und Hub für nationale sowie internationale Verbindungen, unterstreicht. Neben dieser rein monetären Wertschöpfung, nehmen die Autoren auch die weniger greifbaren Beiträge der Flughäfen für die Standortattraktivität der Schweiz unter die Lupe.

Schweizer Wirtschaft und Gesellschaft profitieren von internationaler Erreichbarkeit

Monetäre Aspekte reichen nicht aus, um die Signifikanz der nationalen Luftfahrt für die Schweiz vollständig darzustellen. Die Studie analysiert den «katalytischen Effekt», d.h. den Zuwachs der Standortattraktivität durch die Flughäfen. Die hervorragende internationale Anbindung bildet die Grundlage dafür, dass ca. 10'000 multinationale Unternehmen in der Schweiz präsent sind und sich hierzulande die Hauptquartiere von 49 internationalen Organisationen befinden. Die wirtschaftliche Bedeutung der multinationalen Unternehmen für die Schweiz ist weitreichend: 2012 trugen sie 35% des Schweizer BIP bei. Zudem sind die Schweizer Exportwirtschaft und der Tourismus auf raschen Zugang zu effektiver Luftfracht bzw. die Einfachheit von An- und Abreise angewiesen. Wirtschaft und Wissenschaft locken dank guter Erreichbarkeit hochqualifiziertes Personal aus der ganzen Welt in die Schweiz. Gleichzeitig ist die Schweiz wegen ihrer Flughäfen zu einer Hauptdestination für Kulturanlässe geworden und bietet der Bevölkerung ein breites Angebot von direkten Verbindungen naher und ferner Reiseziele.

Die Schweiz verschläft nachfragegerechte Anpassungen

Entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Zürich ist seine Drehkreuzfunktion. Viele der interkontinentalen Verbindungen rentieren nur dank den zusteigenden Transferpassagieren und würden ohne diese mittelfristig nicht mehr angeboten werden. Ein Verlust dieser Verbindungen hätte die Schwächung der internationalen Erreichbarkeit, einem wichtigen Standortfaktor, zur Folge. Die Studie macht darauf aufmerksam, dass der Druck auf das «Ökosystem Schweizer Luftfahrt» zunimmt. Der Wettkampf unter europäischen Hubs wird intensiver und ausländische Konkurrenten rüsten sich für die Zukunft, während in der Schweiz das Kapazitätsproblem ungelöst bleibt. Angesichts der steigenden Nachfrage, planen andere Hubs der Lufthansa-Gruppe bereits den Ausbau ihrer gegenwärtigen maximalen stündlichen Flugbewegungen, allen voran die Flughäfen München (+33%), Wien (+32%) und Frankfurt (+29%), während Zürich bereits heute nicht mehr mit der Nachfrage mithalten kann. In anderen Ländern wurde die Bedeutung der Luftfahrt für ihr zukünftiges Wachstum erkannt und klare, langfristige Luftfahrtstrategien verabschiedet. In der Schweiz gibt es hingegen keine über das Jahr 2030 hinausreichende Strategie. Die Untätigkeit in Anbetracht des Kapazitätsproblems verdeutlicht, so die Studie, die fehlende Weitsicht und gefährliche Planlosigkeit, mit welcher die Schweizer Luftfahrt in die Zukunft steuert. Es fehlt eine nationale Luftfahrtstrategie zur nachhaltigen Beseitigung der Kapazitätsprobleme sowie der Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Flughäfen und somit auch des Schweizer Wirtschaftsstandortes.

Verlust des Hub-Status als Worst-Case-Szenario

Die Studie hält fest, dass ohne politische Massnahmen, die Schweizer Flughäfen nicht mit dem Anstieg der Nachfrage mithalten können.

Es werden in diesem Zusammenhang zwei Szenarien geschildert, welche beide nicht im Interesse der Schweiz sein können.

Kontinuität des Status quo: Bei gleichbleibenden Kapazitäten können 2030 zirka 24% der Nachfrage für Passagierverkehr (25 Mio. Passagiere) und 19% der Nachfrage für Frachtverkehr (149'000 Tonnen) nicht bedient werden. Weiter können neue Destinationen, welche für den Standort Schweiz in Zukunft enorm wichtig werden, nicht direkt angebunden werden.

Verlust des Hub-Status: Blockierte Wachstumsaussichten, untragbar viele Verspätungen und der zunehmende Wettbewerb zwischen den Hub-Flughäfen führen in ihrer Kombination zu einem Verlust des Drehkreuzes am Flughafen Zürich. In diesem, laut Studie nicht unwahrscheinlichen Szenario, verliert Zürich den Grossteil seiner interkontinentalen Verbindungen, was wiederum eine massive Abnahme der Frequenzen der Europa-Verbindungen zur Folge hätte. Weit gravierender als die direkten ökonomischen Effekte wäre in diesem Fall der Schaden für die Standortattraktivität des Landes.

Schweizer Landesflughäfen strategisch als das betrachten, was sie sind: Infrastrukturanlagen von nationaler Bedeutung

Um langfristig wettbewerbsfähig zu bleiben und das effiziente Funktionieren der Luftverkehrsinfrastruktur sicherzustellen, müssen dringend Massnahmen zur Lösung des Kapazitätsproblems entwickelt werden. Die politische Trägheit wirkt sich negativ auf die Bewältigung der Herausforderungen der Schweizer Luftfahrt aus und steht im Widerspruch zu der von der Studie geforderten schnellen Behebung des Kapazitätsproblems. Die Tragweite der Herausforderungen in der Luftfahrt gehen weit über die lokalpolitische Ebene hinaus. Die Ausarbeitung von umfassenden Luftfahrtstrategien in anderen Ländern verdeutlicht dies. Die Schweiz tut gut daran, wie für andere Verkehrsträger auch, eine langfristige, nationale Strategie mit Lösungen für die anstehenden Herausforderungen zu erarbeiten.

Die englische Vollversion sowie die deutsche Zusammenfassung der Studie finden Sie unter: www.amcham.ch



Ungelöstes Kapazitätsproblem - Es besteht politischer Handlungsbedarf

Viele europäische Flughäfen sowie der europäische Luftraum stossen angesichts der steigenden Nachfrage nach Luftverkehr mit den heutigen Kapazitäten und Strukturen an ihre Grenzen. Dies macht strukturelle und flugbetriebliche Anpassungen mittelfristig unabdingbar. Mit hohen Investitionen und laufenden Prozessverbesserungen setzen der Flughafen Zürich und seine Partner wo möglich Optimierungen um, wobei der Handlungsspielraum immer kleiner wird. Zudem wird die Umsetzung durch lange Verfahren verzögert. Zur Behebung des Kapazitätsproblems sind deshalb politische Entscheide auf nationaler und internationaler Ebene gefordert, damit auch langfristig mit der Nachfrage Schritt gehalten werden kann.

Die Nachfrage nach internationaler Mobilität nimmt global zu. So sind die Passagierzahlen in den letzten zehn Jahren auch am Flughafen Zürich um 50%, auf heute über 30 Millionen, angestiegen. Gemäss den offiziellen Prognosen des Bundes wird sich die Zahl der Reisenden in den nächsten zehn Jahren um weitere 10 Millionen erhöhen. Der verspätungsreiche Sommer 2018 hat deutlich gemacht, dass es zeitnaher Massnahmen bedarf, um vorhandene Kapazitätsengpässe zu eliminieren.

Schnell steigende Nachfrage erfordert Verkürzung der Verfahren bei Anpassung der Infrastruktur

Für Flughäfen bedeutet die steigende Nachfrage auch höhere infrastrukturelle Anforderungen. Um diesen gerecht zu werden, tut der Flughafen Zürich - trotz äusserst begrenzter Entwicklungsräume - sein Möglichstes und investiert 1 Million Franken pro Arbeitstag. So wird bis 2025 beispielsweise die Gepäcksortieranlage für knapp 500 Millionen Franken erweitert und erneuert. Als standortgebundene Infrastrukturanlage, welche sich vollständig aus eigener Kraft finanziert, ist die Flughafenbetreiberin dabei auf eine

umsichtige Regulierung angewiesen. Lange und sich zum Teil widersprechende Verfahren behindern die nachfragegerechte Entwicklung zusätzlich. Nur mit einer investitionsfördernden Regulierung und einer Vereinfachung der Verfahrensendlosschlaufen kann sichergestellt werden, dass angemessene infrastrukturelle Erweiterungen weiterhin möglich sind und ein der Nachfrage entsprechendes Angebot auch in Zukunft zur Verfügung gestellt werden kann.

Konsolidierung der europäischen Flugsicherung würde Effizienz im Luftverkehr erhöhen

Wegen der steigenden Nachfrage nach Mobilität stösst auch der europäische Luftraum vermehrt an seine Grenzen, was zu Verspätungen in ganz Europa führt. Aufgrund des Personalmangels in der deutschen Flugsicherung wird sich die Lage in den kommenden Jahren kaum entspannen. Eine weitere Ursache liegt in der Aufteilung der EU-Flugsicherung in neun Luftraumblöcke, welche von oftmals staatlichen Flugsicherungsbehörden überwacht werden und einen beträchtlichen Mehraufwand generieren. Aus diesem Grund verabschiedete das EU-Parlament bereits vor vierzehn Jahren die gesetzlichen Grundlagen zur Integration, Harmonisierung und Modernisierung der europäischen Flugsicherung. Aufgrund nationaler Widerstände befindet sich das Projekt «Single European Sky (SES)» aber seit Jahren in einer Sackgasse und ist weit von seinen Zielen entfernt. Die Problematik im europäischen Luftraum sollte die politischen Entscheidungsträger, inklusive Schweizer Regierung, dazu bewegen, noch stärker auf die in allen Belangen sinnvolle Konsolidierung des Luftraums gemäss SES hinzuwirken.

Standortbezogene Optimierungsmöglichkeiten sind mit BR 2017 ausgeschöpft

Neben der Überlastung des europäischen Luftraums sorgen am Flughafen Zürich die instabilen und stark wetterabhängigen Betriebskonzepte für Verspätungen, die sich durch Rotationsverspätungen bis in die späten Abendstunden auswirken. Im strategischen Leitfaden des Bundesrates zur Luftfahrtpolitik (LUPO) wird deshalb zu Recht eine Beseitigung der bestehenden Kapazitätsengpässe in den Spitzenzeiten gefordert. Im Objektblatt für den Flughafen Zürich des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL), dem Raumplanungsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt, welches die Leitlinien für die nächsten Jahrzehnte festlegen sollte, sind bei der letzten Überarbeitung im August 2017 (SIL 2) aber schwerpunktmässig nur Massnahmen zur Erhöhung der flugbetrieblichen Sicherheit umgesetzt worden. Eine Erhöhung der Kapazität in den Wellenspitzen, welche die Verspätungssituation nachhaltig lösen würde, ist im aktuellen SIL nicht vorgesehen. Für die Zukunft bedarf es deshalb weiterer politischer Entscheidungen, welche mittel- und langfristig eine wachstumsgerechte Entwicklung erlauben.

Politisches Handeln auf nationaler und internationaler Ebene ist zur Bewältigung des Kapazitätsproblems unausweichlich

Aus den erläuterten Gründen braucht es Entscheide auf politischer Ebene, die dem einzigen interkontinentalen Luftverkehrsdrehkreuz der Schweiz ein nachfragerechtes Wachstum und die langfristige Wettbewerbsfähigkeit ermöglichen. Auf internationaler Ebene sollte die Schweiz im Rahmen ihrer Möglichkeiten auf Modernisierungen und Effizienzsteigerungen im Luftverkehr, etwa im Rahmen des SES, hinwirken.

Fachbegriffe kurz erklärt – ein Flughafenglossar

Instrumentenlandesystem (ILS)

Das Instrumentenlandesystem (engl. Instrument Landing System, ILS) ist ein bodenbasiertes System, das den Piloten eines Flugzeuges in den Flugphasen vor der Landung unterstützt. Eine Bodenstation sendet einen horizontalen und einen vertikalen Funkstrahl und leitet so die Flugzeuge auch bei schlechter Sicht sicher zur Piste. Entsprechend besteht das ILS aus jeweils zwei Antennen am Boden: Der sogenannte «Landekursender» (engl. Localizer) befindet sich am Ende der Landepiste und gibt den mit einem Empfänger ausgerüsteten Flugzeugen horizontal die Richtung zur Landepiste an. Die zweite Antenne ist der sogenannte «Gleitwegsender» (engl. Glidepath), der sich beim Aufsetzpunkt befindet und den Anflugwinkel vorgibt. Mit Hilfe der Instrumente im Flugzeug wird der Pilot damit auf dem richtigen Kurs und im korrekten Winkel zur Piste geleitet.

Das ILS ist seit den 1960er Jahren am Flughafen Zürich implementiert und wird von Skyguide betrieben und überwacht. Die Genauigkeit des ILS-Anflugs muss Skyguide periodisch durch Messflüge überprüfen, um sicherzustellen, dass die Richtung und der Anflugwinkel des Leitstrahls korrekt sind. Für die Überprüfung des ILS sind Anflüge seitlich, oberhalb und unterhalb des publizierten Flugweges sowie abseits der gewohnten Anflugrouten erforderlich. Die Messflüge werden möglichst tagsüber in verkehrsarmen Zeiten durchgeführt, aufgrund der Verkehrssituation erfolgen Anflüge teilweise aber auch nachts. Meist wird für die Messflüge ein zweimotoriges Propellerflugzeug vom Typ Beechcraft King Air 350 eingesetzt. Seit kurzem erfolgt ein Teil der Prüfflüge jedoch mittels Drohnen, wodurch die Lärmbelastung in der Umgebung des Flughafens weiter verringert wird.

Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils Januar bis September 2018

Die aktuellen Verkehrszahlen sind monatlich im Internet unter www.flughafen-zuerich.ch/investorrelations abrufbar.



28.5%
Transferanteil

Veränderung gegenüber 2017
+0.1 Prozentpunkte



6'730'692
Transferpassagiere

Veränderung gegenüber 2017
+6.2%



23'647'845
Total Passagiere

Veränderung gegenüber 2017
+5.9%



211'043
Flugbewegungen

Veränderung gegenüber 2017
+2.5%



385'093 t
Fracht und Post

Veränderung gegenüber 2017
+ 1.4%

