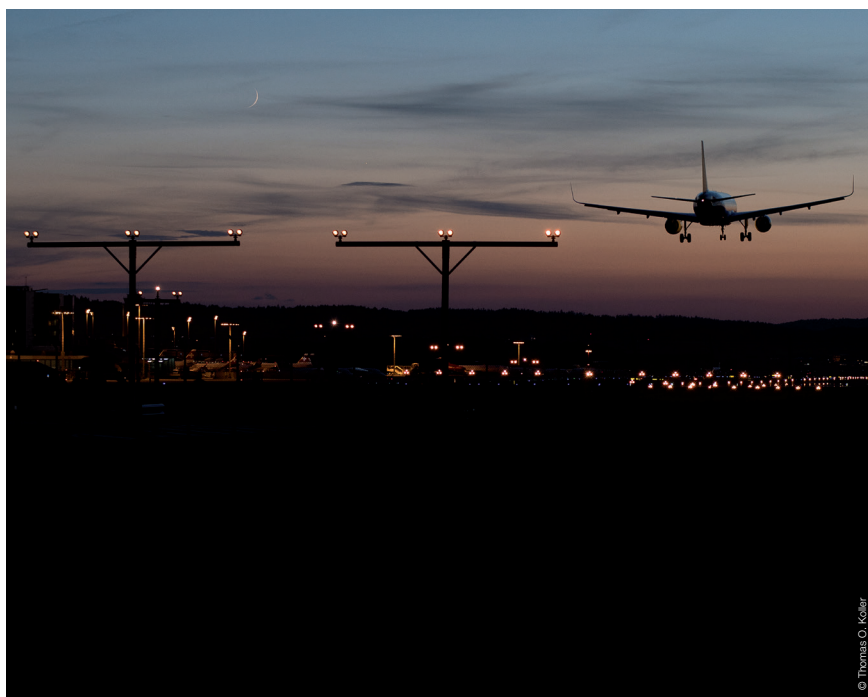


## Pünktlichkeit wieder gewährleisten!



### Zuverlässige, pünktliche Verkehrsanknüpfung: Ein Muss!

Es gibt nur wenige Volkswirtschaften, die ähnlich international ausgerichtet sind, wie jene der Schweiz. Ein dichtgesponnenes europäisches Luftverkehrsnetz und ein attraktives Netz von interkontinentalen Direktverbindungen bilden zentrale Voraussetzungen, damit unsere Volkswirtschaft im internationalen Wettbewerb konkurrenzfähig bleibt.

Unternehmen müssen sich auf rasche, zuverlässige und effiziente Verbindungen in alle ihre heutigen Absatzmärkte verlassen können. Und sie müssen sich noch viel mehr darauf verlassen können, dass vielversprechende Absatzmärkte zeit- und bedürfnisgerecht mit neuen Luftverkehrsverbindungen erschlossen werden können.

### Kapazitätsengpässe führen zu inakzeptablen Verspätungen

Heute krankt das Luftverkehrssystem in Zürich unter anderem an gravierenden betrieblichen Engpässen. Dies gilt vor allem für die Mittagsspitze. Die Folgen sind Verspätungen, die sich bis in die Nacht hinein fortsetzen. Nur dank des betrieblichen Puffers zwischen 23:00 Uhr und 23:30 Uhr kann das Interkontinentalnetz der Swiss noch leidlich zuverlässig betrieben werden. Trotz dieses Puffers bleibt der Flugbetrieb verspätungsanfällig und äusserst fragil. Pointiert ausgedrückt: Das Interkontinentalnetz der Swiss hängt heute an einer einzigen halben Stunde.

### SIL 3 muss kommen

Die regelmässige Beanspruchung des Zeitpuffers zwischen 23:00 Uhr und 23:30 ist weder im Sinne des Home-Carriers und seiner Passagiere, noch der Anwohner und des Flughafens.

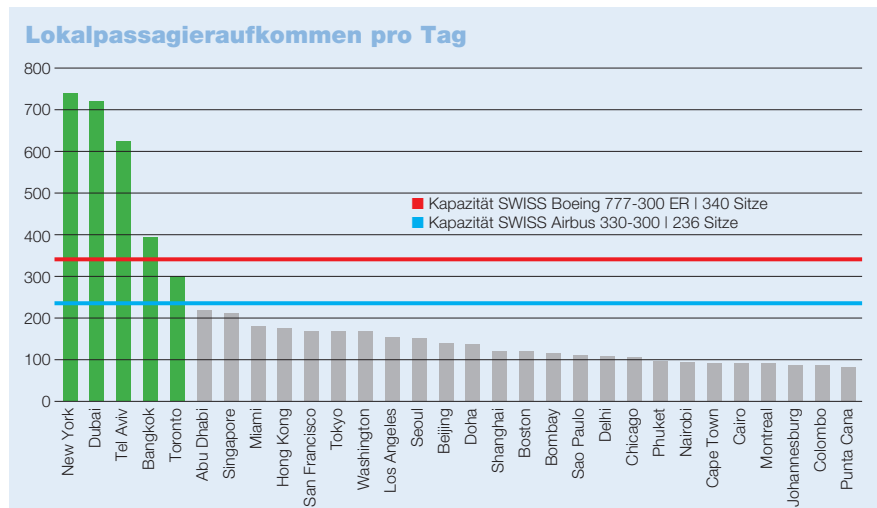
Erleichterung würde der gerade Abflug in Richtung Süden während der Mittagsspitze bringen. Dieses Verfahren muss raumplanerisch im Rahmen eines SIL 3 gesichert werden. Es ermöglicht in der Mittagsspitze einen stabilen, verspätungsarmen Betrieb. Die Zeit zwischen 23:00 und 23:30 Uhr könnte dann wieder als das genutzt werden, wofür sie vorgesehen ist: Als Reserve, um Verspätungen wegen ausserordentlicher Vorkommnisse aufzufangen.



# Ohne Hub kein Interkontinentalnetz

## Zugang zu bestehenden Märkten sichern

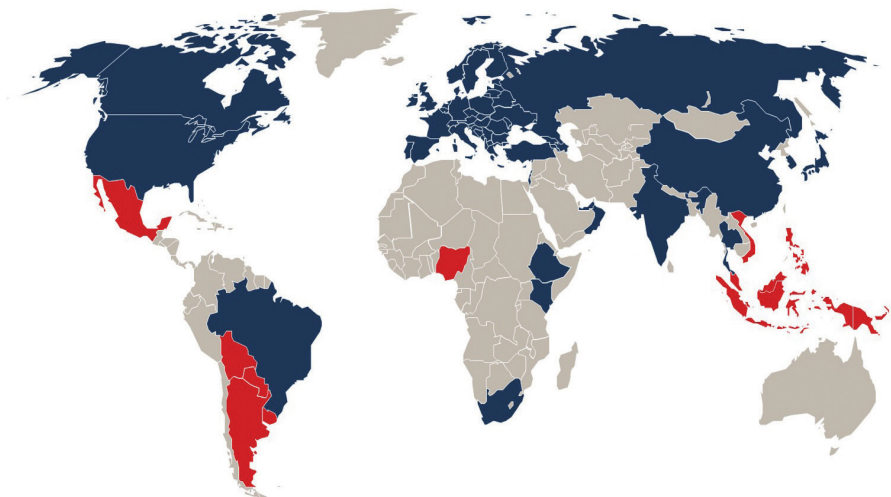
Der Schweizer Heimmarkt ist klein. Interkontinental-Destinationen, die alleine mit der lokalen Nachfrage rentabel betrieben werden können, lassen sich deshalb an einer Hand abzählen. Zurzeit sind das New York, Dubai, Tel Aviv, Bangkok und Toronto (grüne Säulen). Alle anderen interkontinentalen Direktverbindungen (graue Säulen) benötigen für einen rentablen Betrieb Passagiere, die nach Zürich reisen, um hier auf die Langstrecke umzusteigen. Zu diesen Destinationen gehören wirtschaftlich sehr bedeutende Zielorte wie Los Angeles, Boston, San Francisco, Shanghai oder Sao Paulo – um nur einige zu nennen.



Quelle: Bundesamt für Statistik, 2016

## Neue Märkte erschliessen

Unsere Wirtschaft entwickelt sich dynamisch. Der Home Carrier muss deshalb in der Lage sein, auch neu nachgefragte Destinationen bedürfnis- und zeitgerecht zu erschliessen. Es liegt in der Natur der Sache, dass neue Märkte nicht zu jenen Destinationen gehören, die allein mit Lokalpassagieren rentabel betrieben werden können. Auch hier braucht es Umsteigepassagiere, die helfen, die Flüge auszulasten.



■ bestehende Exportmärkte mit direkter Luftverkehrsanbindung aus der Schweiz heraus  
■ bedeutende potenzielle Exportmärkte ohne direkte Anbindung mit Luftverkehr aus der Schweiz heraus

Quelle: Swiss International Airlines Ltd. 2017.

Die Schweiz braucht eine Luftverkehrsgesellschaft, die ein Drehkreuz mit attraktiven Interkontinentaldestinationen betreibt. Ohne Umsteigepassagiere sind für die Schweizer Volkswirtschaft sehr wichtige Zielorte oder junge, noch wenig entwickelte Märkte nicht direkt erreichbar.

## Irgendwo auf der Welt ist immer Tag

Grundsätzlich kann rund um die Uhr geflogen werden. Dass dies in der Schweiz weder möglich noch wünschbar ist, liegt auf der Hand. Gemäss Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) gilt für Landesflughäfen eine Nachtflugsperre zwischen 00:30 Uhr und 05:00 Uhr. Die halbe Stunde zwischen 24:00 und 00:30 ist für den Verspätungsabbau reserviert. Bis Anfang des Jahrhunderts konnten diese Betriebszeiten voll genutzt werden.

### Wettbewerbsvorteile pflegen

Lange Betriebszeiten ergeben Wettbewerbsvorteile: Die Flugpläne können flexibel auf die Bedürfnisse der Wirtschaft abgestimmt werden. Nachtflüge sind gefragt: Am Ausgangs- und am Zielort stehen volle Arbeitstage zur Verfügung. Klassiker sind Zürich–Johannesburg, Zürich–Sao Paulo oder Singapur–Zürich. Eine frühe Ankunft in Zürich erlaubt aber auch den Weiterflug in eine europäische Destination, wo dann wenigstens noch ein halber produktiver Tag zur Verfügung steht. Frühe Ankünfte aus dem Mittleren und Fernen Osten sind typisch für dieses Kundenbedürfnis.



Die Flughafen Zürich AG hat unter dem Eindruck des Groundings der Swissair von sich aus die nach VIL mögliche Betriebszeit eingeschränkt. Gemäss gültigem Betriebsreglement darf erst ab 06:00 Uhr gelandet werden. Abflüge dürfen bis 23:00 geplant werden. Die halbe Stunde bis 23:30 Uhr ist für den Abbau von Verspätungen vorgesehen.

Die Nachtruhe wurde in den letzten Jahren von viereinhalb auf sechseinhalb Stunden ausgedehnt. Eine weitere Verschärfung der Nachtflugsperre gefährdet das interkontinentale Netz, das unsere Wirtschaft mit den globalen Märkten verbindet.

## Rührt nicht an dieser halben Stunde!

### Wichtige Zeitreserve

Die Zeit zwischen 23:00 und 23:30 Uhr ist für das Langstreckennetz des Home Carriers unverzichtbar. Sie schafft einen Puffer, der es erlaubt, Verspätungen aufzufangen, die sich im Laufe des Tages aufbauen. Ursachen für Verspätungen sind vielfältig: Besondere Wetterlagen, Passagiere mit gesundheitlichen Problemen, Streiks am Zielort, technische Pannen etc. spielen eine Rolle.

Die halbe Stunde zwischen 23:00 Uhr und 23:30 Uhr dient dem Abbau von Verspätungen, die sich wegen ausserordentlicher Ereignisse ergeben können. Dieser Puffer ist für den zuverlässigen Betrieb eines Interkontinentalflughafens zwingend.

# Das Ärgernis

An sich sollte die halbe Stunde zwischen 23:00 und 23:30 Uhr nur ausnahmsweise beansprucht werden. Weil aber Pistensystem und betriebliche Erschwernisse durch politische Auflagen den Flugbetrieb in Zürich zu einem einzigen «Murks» machen, bauen sich über Mittag regelmässig Verspätungen auf. Und dies, obwohl gegenüber dem Höchststand um die Jahrhundertwende jährlich 50'000 Flugbewegungen **weniger** zu verzeichnen sind. Dramatisch wird die Verspätungssituation bei schwierigen Wetterlagen.

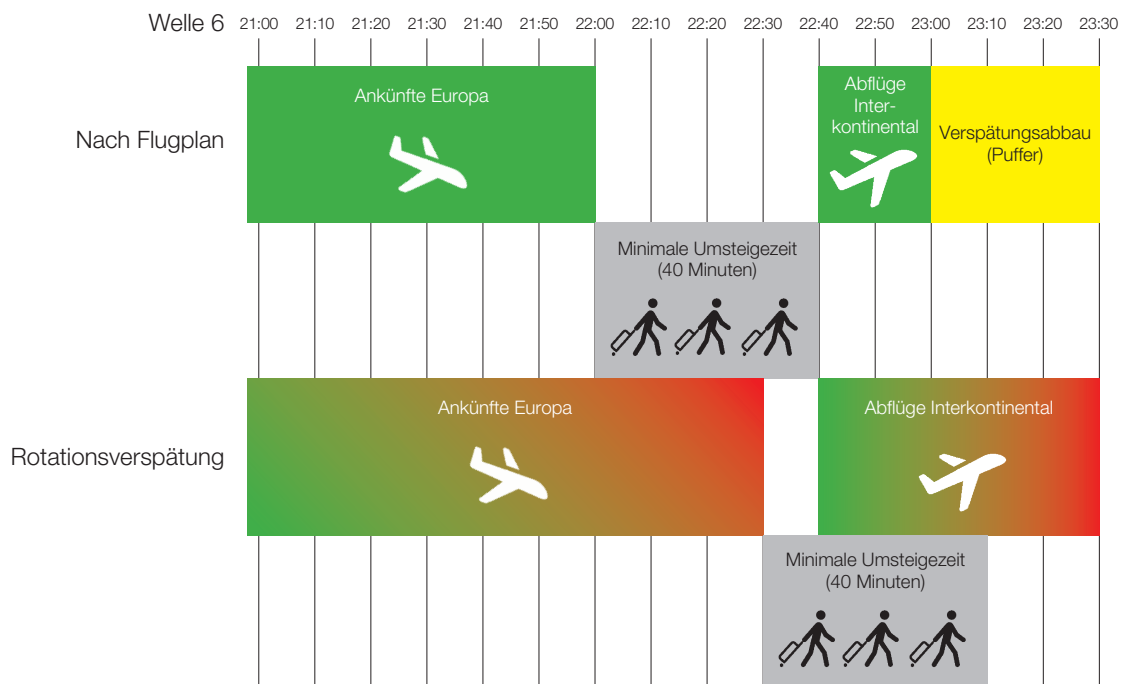
**Kettenreaktion** Die im Tagesverlauf aufgebauten Verspätungen führen dazu, dass die Zubringerflüge aus Europa am Abend zu spät in Zürich eintreffen. Die Langstreckenmaschinen, deren Abflug vor 23:00 Uhr publiziert ist, müssen warten, damit die umsteigenden Passagiere nicht in Zürich stranden. Bis 23:30 Uhr dürfen solche hubrelevanten Flüge starten, ganz offiziell. Dann aber ist Schluss. Die strenge Nachtflugregelung führte gemäss Flughafen Zürich AG in den letzten sechs Jahren zu über 200 Annullationen. Gesamthaft sind in dieser Zeit 20'000 Passagiere in Zürich gestrandet.

Niemand will Verspätungen – weder die Fluggesellschaften, noch der Flughafenbetreiber, noch die Bevölkerung. Abhilfe tut Not.

# Das Kernproblem

Des Übels Wurzel liegt in der ungenügenden Stundenkapazität über Mittag. Was in der Mittagsspitze an Verspätungen eingeflogen wird, kann im Tagesverlauf nicht mehr kompensiert werden. Das hat mit dem Hubsystem zu tun: Die Zubringerflüge aus Europa füttern die Langstrecke. Die Wegbringerflüge übernehmen Passagiere von der Langstrecke und bringen sie an europäische Ziele. Das wiederholt sich mehrmals täglich (Wellen).

**Systemkritische Verspätungen** Die Zu- und Wegbringerflüge müssen genau auf die Langstrecke abgestimmt sein. Verspätet sich ein Wegbringer, verspätet sich auch sein Rückflug (nun als Zubringer) nach Zürich. Man spricht von einer «Rotationsverspätung». Typischerweise macht ein Kurzstreckenjet drei solcher Rotationen pro Tag. Eine Rotationsverspätung kann in aller Regel nicht mehr aufgeholt werden. Im Resultat muss die Langstrecke auf die umsteigenden Passagiere warten. Tagsüber ist das lästig, abends systemkritisch.



Quelle: Swiss International Air Lines Ltd./eigene Darstellung.

## Feststellungen

Seit einigen Jahren läuft der Flughafen Zürich über Mittag am Limit. Aus geringstem Anlass können Verspätungen eingefahren werden, die sich bis zum Betriebsende nicht mehr auffangen lassen.

Dadurch ist die Zuverlässigkeit des interkontinentalen Netzwerks des Home Carriers, mithin auch die bedarfsgerechte Erreichbarkeit der Schweiz und ihrer Märkte infrage gestellt.

## Forderung

Am wirkungsvollsten können systemkritische Verspätungen im Tagesverlauf und die unerwünschte Beanspruchung der abendlichen Zeitreserve bekämpft werden, wenn in der Mittagsspitze mehr Kapazität zur Verfügung steht. Dafür braucht es zwischen 10:00 Uhr und 14:00 Uhr den Abflug nach Süden geradeaus. Dieser ist raumplanerisch zu sichern. Der SIL 3 muss kommen – so bald als möglich.

**Verfasser:**

Dr. Thomas O. Köller, Zürich, Oktober 2017.

Abdruck, auch auszugsweise, unter Quellenangabe gestattet.

**Das Komitee «Weltoffenes Zürich»**

Vorstand: Martin Naville (Präsident), Heinz Eberhard, Dr. Günter Heuberger, Andreas W. Keller, Dr. Thomas O. Köller.

Ehrenpräsident: Benno A. Maechler.

Mitglieder: Martin Albers, Dr. Dieter Bambauer, Christof Domeisen, Mario F. Galli, Balz Halter, Hans Hess, Dr. Daniel Hunziker, Dr. Martin Kessler, Urs Kessler, Andreas Koopmann, Andrea Kracht, Dr. Karin Lenzlinger, Klaus Lichtenstein, Dr. Christoph Lindenmeyer, Armin Meier, Dr. Dieter Neupert, Eric Perotti, Rudolf O. Schmid, Bruno Sidler, Andreas Umbach, Franz von Reding.

**Geschäftsstelle:**

Weinbergstrasse 131, Postfach, 8042 Zürich

Tel.: +41 43 299 66 11, E-Mail: kontakt@weltoffenes-zuerich.ch

[www.weltoffenes-zuerich.ch](http://www.weltoffenes-zuerich.ch)

[www.facebook.com/WeltoffenesZuerich](https://www.facebook.com/WeltoffenesZuerich)

**Bankverbindung/Gönnerbeiträge:**

Credit Suisse, 8070 Zürich, PC 80-500-4, Komitee „Weltoffenes Zürich“

IBAN: CH44 0483 5048 1883 0100 0

**MWST-Nr.:**

CHE-159.146.486 MWST