



# 40. Politikbrief

## Herbst 2018

Editorial	03	Politische Vorgaben im SIL Konzeptteil umsetzen	08	Regulierung von Drohnen: Rascher Schutz der Landesflughäfen nötig	10
Drehkreuz erfordert Investitionen in die Infrastruktur	04	Neues Betriebsreglement reduziert Verspätungen	09	Flughafenglossar: Unabhängige Zuteilung der Slots	11
Gastbeitrag: Andreas Schmid, Präsident des Verwaltungsrates der Flughafen Zürich AG	07			Verkehrsentwicklung	12

Die Online-Version der  
Politikbriefe finden Sie hier:  
[www.flughafen-zuerich.ch/politikbrief](http://www.flughafen-zuerich.ch/politikbrief)



### **Impressum**

Redaktion: Flughafen Zürich AG

Druck: [www.bmdruck.ch](http://www.bmdruck.ch)

Papier: Refutura blauer Engel, Recycling

© Flughafen Zürich AG

Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen

[politikbrief@zurich-airport.com](mailto:politikbrief@zurich-airport.com)

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



Editorial

## Geschätzte Leserinnen und Leser

Als CEO der Flughafen Zürich AG bin ich zusammen mit meinen Kollegen in der Geschäftsleitung ein Jongleur vieler Bälle.

Erstens sind wir ein privatwirtschaftliches und ohne Subventionen auskommendes Unternehmen mit mehr als einer Milliarde Umsatz, täglichen Investitionen von rund 1 Million Franken und rund 2'000 Mitarbeitenden, die sich jeden Tag von Neuem für einen gut laufenden Betrieb einsetzen. Damit alle Mitarbeitenden verlässlich ihren Lohn und unsere Kapitalgeber einen angemessenen Zins erhalten und uns auch für die anstehenden Investitionen Kapital zur Verfügung stellen, müssen wir das Unternehmen wertschöpfend führen und einen angemessenen Gewinn erzielen.

Zweitens sind wir als Konzessionärin des Bundes dessen Zielen und Aufträgen verpflichtet. So haben wir einen sicheren und reibungslosen Flugbetrieb zu garantieren, müssen ein qualitativ hochstehendes Angebot erbringen, sicherstellen, dass die Nachfrage von Wirtschaft und Gesellschaft nach Luftverkehr erfüllt werden und eine Fluggesellschaft erfolgreich ein Drehkreuz betreiben kann.

Drittens haben wir die berechtigten Anliegen der wachsenden Bevölkerung rund um den Flughafen zu berücksichtigen. Dabei orientieren wir uns am Balanced Approach der ICAO mit dem Ziel einer bestmöglichen Reduktion des Lärms an der Quelle und der Umsetzung von raumplanerischen Massnahmen sowie lärmoptimierten Flugverfahren, bevor als letzte Massnahme Betriebsbeschränkungen vorgesehen sind.

All diese Ziele zu erreichen, ohne dass ein Ball, bzw. die Interessen einer Gruppe verloren gehen, ist nicht selbstverständlich. Heute gelingt uns dies gut: die Qualität des Flughafens ist hoch und bei der Bevölkerung geniesst er eine breite Akzeptanz. Damit uns dies auch in Zukunft gelingt, braucht es die richtigen Rahmenbedingungen. Flughäfen sind Infrastrukturanlagen mit langen Planungszyklen, die politischen Entscheide von heute bilden oft die Planungsgrundlagen für das kommende Jahrzehnt. Insbesondere bedarf es guter Rahmenbedingungen, die ein nachfragegerechtes Wachstum und entsprechende Kapazitätserhöhungen ermöglichen. Hinsichtlich Gebühren sind die Anreize so zu setzen, dass wir als privates Unternehmen weiter in hochwertige und effiziente Infrastrukturen investieren und so unser Produkt verbessern können.

Im vorliegenden Politikbrief finden Sie die Gedanken unseres Verwaltungsratspräsidenten sowie unsere Überlegungen, Erwartungen und Ideen für eine erfolgreiche Weiterentwicklung der Regularien.

Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, dass der Flughafendirektor auch in zwanzig Jahren sagen kann: Auftrag erfüllt.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Stephan Widrig  
Chief Executive Officer

# Drehkreuz erfordert Investitionen in die Infrastruktur

**Die Flughafen Zürich AG finanziert als private Aktiengesellschaft all ihre Investitionen aus eigener Kraft und ohne Subventionen. Zudem zahlte sie seit der Privatisierung knapp eine Milliarde Franken an Steuern und Dividenden an die öffentliche Hand. In den nächsten zehn Jahren sind zudem weitere 4 Milliarden Franken an Investitionen für die Erneuerung der Flugbetriebsinfrastruktur und den Erhalt der qualitativ hochstehenden Drehkreuzinfrastruktur vorgesehen. Solche langfristigen Investitionen sind jedoch im preisregulierten Umfeld nur tragbar, wenn auch deren langfristige Refinanzierung gesichert ist und im nicht regulierten Bereich genügend Anreize für Investitionen bestehen.**

Seit der Privatisierung im Jahr 2000 hat die Flughafenbetriebersgesellschaft durchschnittlich 1 Million Franken pro Arbeitstag aus eigenen Mitteln investiert und damit den Flughafen Zürich zu einer national und international vielfach ausgezeichneten Verkehrsdrehscheibe für den Luft-, Fracht- und Landverkehr weiterentwickelt.

## Steigende Nachfrage erfordert laufende Investitionen

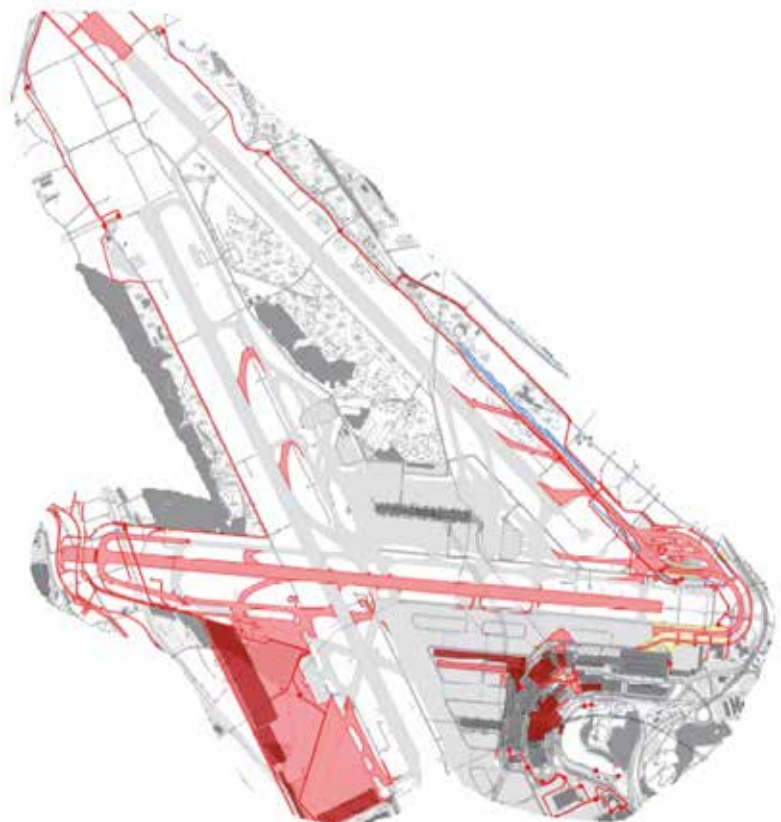
In den letzten zehn Jahren ist die Passagierzahl am Flughafen Zürich von rund 20 auf gegen 30 Millionen angestiegen und hat sich damit um knapp 50% erhöht. Alle aktuellen Prognosen zeigen, dass dieses Wachstum in ähnlichem Ausmass weitergehen wird, und sich die Anzahl Passagiere in den nächsten zehn Jahren nochmals um fast 10 Mio. erhöhen wird. Diese Nachfragesteigerung stellt die Flughafenbetreiberin und ihre Infrastruktur aufgrund der engen Platzverhältnisse und den kaum vorhandenen Entwicklungsräumen vor grosse betriebliche Herausforderungen und erfordert eine laufende Erneuerung und Ausweitung der luft- und landseitigen Flughafeninfrastruktur.

## Erhalt der Drehkreuzfunktion steht im Vordergrund

Der Bundesrat hat seine verfassungsmässigen Kompetenzen in der Luftfahrt mittels Konzessionserteilung und mit Zielvorgaben im Luftfahrtpolitischen Bericht (siehe auch S. 8) wahrgenommen. Bezogen auf den Landesflughafen Zürich ist die Erwartung klar: die Flughafen Zürich AG hat einen reibungslosen und sicheren Flugbetrieb zu garantieren sowie sicherzustellen, dass eine Fluggesellschaft gute Voraussetzungen erhält, um ein Drehkreuz zu betreiben und so die volkswirtschaftlich wichtigen Direkt-

### Ausgewählte Investitionen

Erneuerung Dock A
Schnellabrollwege Piste 28
Neue Standplätze
Erneuerung Terminal 1
Pistenverlängerungen
Umrollung Piste 28
The Circle / The Park
Gepäcksortiersystem



Die Flughafen Zürich AG investiert pro Arbeitstag eine Million Franken in die betriebliche Infrastruktur.



verbindungen zu den bedeutendsten Metropolen der Welt rentabel anzubieten. Die Flughafen Zürich AG beurteilt ihre Investitionen auch immer daran, wie diese die Erfüllung dieses Auftrags unterstützen können. Neben Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheitsmarge im Flugbetrieb stehen in den kommenden Jahren mit der Erneuerung der Gepäcksortieranlage, Massnahmen zur Stabilisierung des Betriebs und eines moderaten Ausbaus der Spitzenkapazitäten vorwiegend Investitionen an, welche zu einem grossen Teil dem Drehkreuz der Lufthansa Gruppe zugutekommen.

#### **Langfristige Konzession erfordert langfristigen Investitions- und Refinanzierungshorizont**

Als Infrastrukturbetreiberin mit einer laufenden Konzession bis ins Jahr 2051 investiert die Flughafen Zürich AG langfristig in stationäre Infrastrukturen. So wird heute über Investitionen in Milliardenhöhe entschieden, welche aufgrund der

langen Verfahrensdauer wohl erst in fünf bis zehn Jahren effektiv umgesetzt werden können und anschliessend bis zu 30 Jahren in Betrieb sein werden. Diese Langfristigkeit führt zu einem hohen Investitionsrisiko, da eine Krise in der Luftfahrt wie beispielsweise anfangs des Jahrtausends, schwere wirtschaftliche Turbulenzen oder weltweite Pandemien schnell zu Einbrüchen bei den Passagierzahlen und damit Einnahmen für die Flughafenbetreiberin führen können. Das Grounding der Swissair hat diese Effekte exemplarisch sichtbar gemacht und die Flughafen Zürich AG an den Rand der Existenz gebracht. Im Gegensatz zu Fluggesellschaften, welche durch den Verkauf bzw. die Auflösung des Leasings von Flugzeugen oder Verschiebungen von Flugrouten an andere Flughäfen relativ schnell auf eine sich verändernde Nachfrage reagieren können, bleiben die Kosten der Flughäfen langfristig auf hohem Niveau stabil. Dieser langfristige Investitionszyklus muss in einem preisregulierten Umfeld entsprechend berücksichtigt, und eine Refinanzierung der Infrastrukturen auch in turbulenteren Zeiten sichergestellt werden.





Gastbeitrag

## Die Privatisierung des Flughafens Zürich ist ein Erfolgsmodell – quovadis?

Das Zürcher Stimmvolk sagte im November 1999, wie zuvor bereits der Regierungsrat und der Kantonsrat, deutlich «Ja» zu einer Privatisierung des Flughafens Zürich. Die Flughafendirektion Zürich wurde in der Folge aus der kantonalen Verwaltung herausgelöst und mit der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft in einer neuen gemischt-wirtschaftlichen Aktiengesellschaft zusammengeführt mit dem Ziel «keine effiziente und rationale Organisation für den Flughafen zu schaffen», so die offizielle Abstimmungsbroschüre des Kantons.

Weitere Vorgaben und übergeordnete Zielsetzungen an die Betreiberin des Flughafens Zürich sind im Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates (LUPO), der Betriebskonzession des Bundes sowie im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) formuliert. Im Vordergrund steht dabei der Betrieb eines interkontinentalen Drehkreuzes in hochwertiger Qualität.

Nach wirtschaftlich turbulenten Zeiten zu Beginn der 2000er-Jahre wurde die Privatisierung des Flughafens Zürich zu einem Erfolgsmodell. Heute gibt es ein umfassendes Angebot an direkten

Verbindungen in die wichtigsten Metropolen der Welt und der Flughafen Zürich verfügt über einen hohen Qualitätsstandard, der immer wieder international prämiert wird. Um dies zu erreichen, hat die Flughafen Zürich AG seit dem Jahr 2000 durchschnittlich pro Tag fast eine Million Franken in die Flughafeninfrastruktur investiert. Davon wiederum profitieren viele KMU in der Region, die dank den Aufträgen Stellen erhalten oder neu schaffen können.

In erster Linie jedoch sind diese Investitionen, die ohne Staatsbeiträge auskommen, ein zentraler Beitrag, um das im Rahmen des LUPO vorgegebene Ziel zu erfüllen, in Zürich die Voraussetzungen für einen Drehkreuzbetrieb zu schaffen, der nota bene auch in puncto Gebühren wettbewerbsfähig ist: Der Home-Carrier Swiss prosperiert am Flughafen Zürich, verbindet die Schweiz mit den wichtigsten Zentren der Welt und gehört innerhalb der Lufthansa Gruppe zu den erfolgreichsten Fluggesellschaften.

Die Flughafen Zürich AG ist 18 Jahre nach ihrer Privatisierung ein gesundes Unternehmen mit solider Bilanz und hat seit ihrer Gründung mehr als 950 Millionen Franken an Steuern, Dividenden und Abgaben an die öffentliche Hand geleistet. Hauptnutzniesser ist der Kanton Zürich mit 517 Millionen Franken.

Wollen wir die Erfolgsgeschichte des einzigen Flughafendrehkreuzes der Schweiz auch in Zukunft weiterschreiben, braucht es nicht nur Rahmenbedingungen zur aviatischen Entwicklung der Infrastruktur, sondern auch eine ausgewogene Regulierung mit den richtigen Anreizen zur Finanzierung und laufenden Weiterentwicklung dieser nationalen Schlüsselinfrastruktur. Die Qualität des interkontinentalen Flughafendrehkreuzes Zürich belegt in internationalen Vergleichen stets einen Spitzenplatz. Dennoch und trotz Frankenstärke und überdurchschnittlichen Lebenshaltungskosten liegen die Gebühren für die aviatische Nutzung im moderaten europäischen Mittelfeld. Die Flughafen Zürich AG hat die Landegebühren seit 1995 und die Passagiergebühren seit 2003 nicht mehr erhöht, im Gegenteil wurden diese vor zwei Jahren sogar gesenkt. Dies zeigt, dass wir dank grosser Ausgabendisziplin und der kontinuierlichen Einführung innovativer Produkte und Dienstleistungen laufend Produktivitätsgewinne erzielen und an unsere Kunden weitergeben.

Nun sieht das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eine Revision der Verordnung über die Flughafengebühren (FGV) vor. Diese Verordnung, seit zwei Jahren in Kraft, soll ohne Not zum Nachteil des Flughafens – einer ortsgebundenen Infrastrukturanlage – geändert werden. Dieser Schritt und die Stossrichtung sind nicht nachvollziehbar.

Unser Bestreben ist es, die Finanzierung der wichtigsten Luftverkehrsinfrastruktur der Schweiz weiterhin auf eine solide, langfristige Basis zu stellen, sodass wir nicht von öffentlichen Mitteln abhängig sind. Dies geht aber nur, wenn die Flughafengebühren auch künftig so ausgestaltet sind, dass die Finanzierung der Flughafeninfrastruktur für private Investoren attraktiv bleibt. Nur so können wir das Erfolgsmodell im Sinne der Zürcher Regierung, des Kantonsrats und des Stimmvolks weiterschreiben.

Andreas G. Schmid  
Präsident des Verwaltungsrates  
der Flughafen Zürich AG

# Politische Vorgaben im SIL Konzeptteil umsetzen

**Im Luftfahrtpolitischen Bericht hat der Bundesrat die weiterhin überproportional steigende Nachfrage im Luftverkehr anerkannt und postuliert deutlich, dass die Landesflughäfen die Bedürfnisse des Marktes nach Flugverbindungen auch in Zukunft befriedigen sollen. Die anstehende Weiterentwicklung der Sachplanung und des Luftfahrtsrechts ist konsequent für die Umsetzung des Luftfahrtpolitischen Berichts zu nutzen und hat insbesondere die Standortgebundenheit der Landesflughäfen zu berücksichtigen.**

Das zunehmende Bedürfnis von Gesellschaft und Wirtschaft nach Flugreisen führt dazu, dass der Flughafen Zürich heute in den Tagesspitzen an seiner Kapazitätsgrenze operiert. Aufgrund seines Standorts in einem dicht besiedelten urbanen Gebiet, welches trotz oder wegen der Nähe zum Flughafen in den letzten Jahren bevölkerungsmässig weiter überproportional gewachsen ist, des bestehenden Umweltschutzrechts und generell fehlender potenzieller Ersatzstandorte, ist ein massgeblicher Ausbau, bspw. durch eine Parallelpiste, oder gar ein Neubau des Flughafens, nicht mehr möglich. Dieser Standortgebundenheit trägt der Luftfahrtpolitische Bericht (LUPO) ebenfalls Rechnung, indem er betriebliche und bauliche Optimierungen statt Neubauten als Lösungsansätze für die erkannten Kapazitätsprobleme ins Zentrum stellt.

## Sicherheit verbessert – Kapazitätsprobleme ungelöst

Die bisherigen vom Bund getroffenen Massnahmen auf Stufe Sachplanung oder Luftfahrtsrecht haben punktuell zu Verbesserungen geführt und ermöglichen der Flughafenbetreiberin, Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheitsmarge umzusetzen und eine Stabilisierung des Flugbetriebs bei ungünstigen Wetterbedingungen. Verspätungen können so zwar reduziert und teilweise verhindert werden, die bereits bestehenden und sich zukünftig verschärfenden Kapazitätsprobleme lassen sich damit aber nicht lösen. Im Gegenteil hat die kürzlich vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) verfügte Plafonierung der Slots in den Abendstunden sogar die Konsequenz,

dass verfügbare Kapazitäten nicht genutzt werden dürfen und so nachgefragte und bereits geplante neue Flugverbindungen nach Südamerika nun nicht angeboten werden können.

## SIL Konzeptteil zur Verbesserung der Rahmenbedingungen nutzen

Die anstehende Revision des Konzeptteils des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) ist daher dafür zu nutzen, die Voraussetzungen für eine nachfragegerechte Luftfahrtentwicklung zu schaffen. Erstens sind Lösungsvorschläge für die bekannten Herausforderungen hinsichtlich Kapazitätsengpässe mit höchster Priorität zu erarbeiten und in der Sachplanung festzusetzen. Zweitens sind die unterschiedlichen öffentlichen Interessen transparent gegeneinander abzuwägen, unter Nutzung des vorhandenen Spielraums zugunsten der Luftfahrt zu priorisieren und die vorgenommene Priorisierung ist nachvollziehbar zu begründen. Eine solche nachvollziehbare und lückenlose Sachplanung stärkt die Luftfahrt, reduziert Unsicherheiten und Interpretationsspielräume und führt damit zu mehr Rechtssicherheit und einer Verkürzung der nachgelagerten Bewilligungsverfahren. Nur durch diese punktuellen Ergänzungen des SIL-Konzeptteils können die Voraussetzungen zur Erreichung der im LUPO formulierten Ziele geschaffen werden und kann verhindert werden, dass das bundesrätliche Strategiepapier Makulatur wird.

Bereits heute gibt es Kapazitätsengpässe in den Spitzenzeiten.





# Neues Betriebsreglement reduziert Verspätungen

**Im August 2017 hat der Bundesrat das Objektblatt Flughafen Zürich zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL2) angepasst und verabschiedet. Die Flughafen Zürich AG hat darauf basierend ein neues Betriebsreglement (BR 2017) erarbeitet. Dieses Gesuch zur Anpassung des Betriebsreglements liegt nun vom 3. September bis zum 2. Oktober 2018 in den betroffenen Gemeinden und Kantonen öffentlich auf. Mit den beantragten Änderungen will die Flughafen Zürich AG die Sicherheit und die Kapazitäten bei Bise erhöhen und die Verspätungen durch Betriebsoptimierungen und Entflechtungen der Flugrouten reduzieren.**

Am Flughafen Zürich herrschen aufgrund der heute geltenden Flugrouten und Sicherheitsvorschriften bei gewissen Wettersituationen im Vergleich zum Normalbetrieb stark kapazitätseinschränkende Bedingungen. Insbesondere bei Bise sind aufgrund der sich mehrfach kreuzenden Flugrouten anstatt den üblichen 66 Bewegungen pro Stunde lediglich gut 40 Bewegungen möglich. Das hat an Bisentagen regelmässig Verspätungen zur Folge und führt dazu, dass auch die letzten Flüge am Abend verspätet ankommen, bzw. abfliegen. Der Bundesrat hat darum mit dem SIL2 die Voraussetzungen geschaffen, um die Kapazitäten am Flughafen Zürich so zu erhöhen, dass bei allen Wetterbedingungen 70 Bewegungen pro Stunde abgewickelt und somit Verspätungen reduziert werden können. Mit dem Betriebsreglement 2017 beantragt die Flughafen Zürich AG nun die nötigen Änderungen an Flugrouten und Pistennutzungsvorgaben.

## Südstarts bei Bise steigern Pünktlichkeit und erhöhen Sicherheitsmarge

Die bedeutendste Massnahme ist dabei die Einführung von Südstarts geradeaus bei Bise. Damit werden die mehrmaligen Kreuzungen der Flugrouten am Boden und in der Luft sowie mögliche Konfliktpunkte zwischen Abflugroute und dem Durchstartkorridor von landenden Flugzeugen eliminiert (siehe Grafik). Weniger Kreuzungen erhöhen die Sicherheitsmarge massgeblich und erlauben zudem eine Erhöhung der Kapazität auf das normale Niveau. Durch diese neue Startroute werden künftig an Bisentagen keine flugroutenbedingten Verspätungen mehr entstehen. Das führt zu einem pünktlicheren Flugbetrieb und weniger Flügen nach 22 Uhr.

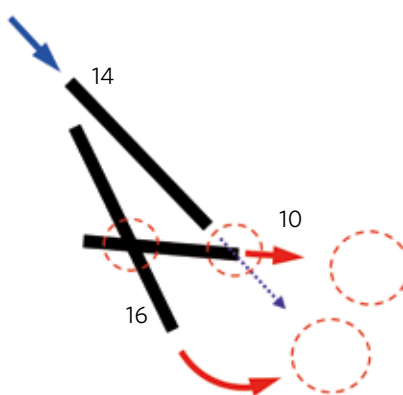
## Flexiblere Pistennutzungen stabilisieren den Flugbetrieb

Das gleiche Ziel wird mit der geplanten Flexibilisierung der Pistennutzung verfolgt. Heute ist die Nutzung der Piste 28 am frühen Morgen untersagt, was insbesondere bei ungünstigen Wetterbedingungen zu einem «Sackbahnhof-Betrieb», also Starts und Landungen von, bzw. in Richtung Norden, mit entsprechenden Kapazitätsbeschränkungen führt. Eine Öffnung der Piste 28 bei speziellen Wetterbedingungen bereits ab 6 Uhr kann dem entgegenwirken und dazu beitragen, dass die vom Bundesrat geforderte Kapazität von 70 Flugbewegungen zu allen Zeiten angeboten werden kann. Der Flugbetrieb wird so gegenüber heute am frühen Morgen stabilisiert und Verspätungen reduziert.

## Weniger Kreuzungen dank Entflechtung der Flugrouten

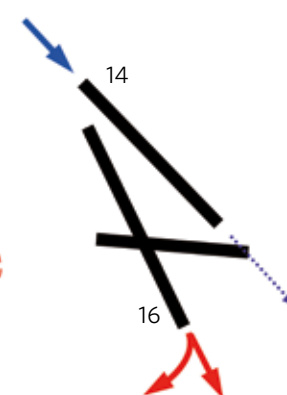
Als dritte Massnahme sollen die Abflugrouten im Nordkonzept so angepasst werden, dass zum einen bei Starts auf der Piste 16 zwei von drei Kreuzungspunkten in der Luft eliminiert werden können. Zum anderen werden die Startrouten ab Piste 28 für Ziele im Westen und Norden bzw. im Osten und Süden neu frühzeitig aufgetrennt. Beide Massnahmen tragen zusätzlich dazu bei, die Kapazitätsvorgabe des Bundes besser zu erfüllen und reduzieren die Anfälligkeit für Verspätungen.

Bisenkonzept heute



1 abhängige Landepiste (14)  
2 abhängige Startpisten (10, 16)  
Rund 44 Flugbewegungen/h

Bisenkonzept BR 2017



1 unabhängige Landepiste (14)  
1 unabhängige Startpiste (16)  
Rund 80 Flugbewegungen/h



Drohnen - Die Risiken und Chancen dieses Flugobjekts liegen am Flughafen Zürich nahe beieinander.

## Regulierung von Drohnen: Rascher Schutz der Landesflughäfen nötig

**Die zunehmende Anzahl von Drohnen und deren vielfältige Einsatzmöglichkeiten bieten Chancen und interessante Anwendungsmöglichkeiten, stellen die Luftfahrt aber gleichzeitig vor wachsende Herausforderungen hinsichtlich Sicherheit, Kapazitäten und Luftraumüberwachung. Die Flughäfen und kritische Infrastrukturen sind dabei einem besonderen Risiko ausgesetzt. Die anstehende und anzugehende Regulierung hat dies zu berücksichtigen und muss den Luftraum und den reibungslosen und sicheren Flugbetrieb schützen, ohne zukunftsorientierte Einsatzmöglichkeiten von Drohnen unnötig zu behindern.**

Drohnen boomen, im geschäftlichen und privaten Bereich. Der Forschungs- und Entwicklungsstandort Schweiz ist dabei innerhalb Europas ein Vorreiter, massgeblich an vielen positiven Entwicklungen beteiligt und Heimat einer steigenden Anzahl innovativer Unternehmen im Bereich der Drohnen. Gleichzeitig nehmen auch die private Nutzung und die einfache Verfügbarkeit von Drohnen rasant zu. Dieses Wachstum und die schnelle technologische Entwicklung führen dazu, dass die heutige Regulierung den Herausforderungen nicht mehr gerecht wird und angepasst werden muss.

### **International einheitliche Regelung braucht Zeit**

Der Bund hat den Handlungsbedarf erkannt und arbeitet gemeinsam mit den verschiedenen Anspruchsgruppen, insbesondere der Flugsicherung, den Drohnenverbänden, den Forschungseinrichtungen aber auch den übrigen Luftraumnutzern und den Flughäfen an Lösungen. Dabei spricht man sich richtigerweise international ab und koordiniert die anstehenden Regulierungstätigkeiten international und insbesondere inner-

halb Europas. Das Abwarten einer im Genehmigungsprozess befindlichen europäischen Mantelregelung und die Koordination der nationalen Tätigkeiten mit dieser, führt aber dazu, dass eine nationale, nachhaltige Regulierung auf Gesetzesstufe noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Trotzdem ist dieser Ansatz zu begrüßen, denn eine nationale, umfassende Regelung trägt dazu bei, dass für professionell und national tätige Drohnenunternehmen klare und transparente Rahmenbedingungen herrschen, was letztlich auch für die privaten Drohnenpiloten die Sachlage vereinfacht.

### **Rascher Schutz von kritischen Infrastrukturen nötig**

Am Flughafen Zürich hat eine Arbeitsgruppe unter Leitung der Flughafen Zürich AG und mit Beteiligung von Partnern wie Fluggesellschaften, Kantonspolizei, Flugsicherung und weitere mehr eine umfassende und breit abgestützte Risikoanalyse durchgeführt und den Handlungsbedarf für den Flughafenbetrieb identifiziert. Es hat sich gezeigt, dass neben der wichtigen, vom Bund bereits angestossenen Langfristlösung auf Basis des Lösungsansatzes der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA), eine schnellere Lösung zum Schutz von kritischen Infrastrukturen wie Landesflughäfen notwendig ist. Diese muss im Sinne eines Minimalziels beinhalten, dass im, über und in unmittelbarer Nähe zum abgegrenzten Sicherheitsbereich der Landesflughäfen die Operation von Drohnen verboten ist. Ausnahmen sollen nur möglich sein, sofern die ausdrückliche Zustimmung des Flughafenbetreibers bzw. der Flugsicherung vorliegt. Damit wird sichergestellt, dass auch kleine Drohnen von weniger als 500 Gramm Gewicht nur mit ausdrücklicher Genehmigung innerhalb des Flughafengebiets fliegen dürfen. Neben dem Verbot im Verordnungstext sind weitere flankierende Massnahmen zu entwickeln und umzusetzen. Hierzu gehören beispielsweise die Ausbildung und Registrierung von Piloten und Drohnen, Awareness-Kampagnen sowie Methoden zur Detektion und Abwehr für die Rechtsdurchsetzung.

Gleichzeitig ist zu gewährleisten, dass sinnvolle, professionelle Drohnenoperationen, beispielsweise zur Reduzierung von nächtlichen Vermessungsflügen mit Propellerflugzeugen, in einem kontrollierten Rahmen im Sinne aller Beteiligten möglich bleiben.

Fachbegriffe kurz erklärt – ein Flughafenglossar

## Slotallokation: Unabhängige Zuteilung der Slots

Am Flughafen Zürich braucht jedes startende oder landende Flugzeug einen sogenannten Slot, das heisst ein Zeitfenster, in welchem es starten bzw. landen darf. Da auch an fast allen grösseren Flughäfen weltweit eine solche Slotpflicht besteht, braucht ein Flugzeug jeweils zwei zueinander passende Slots, ein sogenanntes Slotpaar. Dieses kann die Fluggesellschaft bei den jeweiligen Slotkoordinationsstellen der entsprechenden Länder beantragen; erhält sie zwei zueinanderpassende Slots, kann sie eine Flugverbindung anbieten. Um die Koordination zwischen Flughäfen, Fluggesellschaften und Slotkoordinatoren zu vereinfachen, findet zweimal jährlich eine weltweite Slotkonferenz statt. Die an den Schweizer Flughäfen aufgrund der Kapazität zur Verfügung stehenden Slots werden dabei vom unabhängigen Verein «Slot Coordination Switzerland» nach genau festgelegten Kriterien und kostenlos (abgesehen von einer tiefen Slotgebühr) zugeteilt. Diese Kriterien sind international durch die International Air Transport Association (IATA) und die Europäische Union festgelegt. Grundsätzlich gilt, dass ein einmal zugeteilter Slot bei der ausführenden Fluggesellschaft bleibt, solange diese den Slot auch regelmässig nutzt. Werden neue Slots geschaffen oder neu zugeteilt, werden verschiedene Kriterien berücksichtigt, wie z. B. Angebotsdauer und -häufigkeit einer Flugverbindung oder eine ausgewogene Verfügbarkeit von Lang- und Kurzstreckenverbindungen. Dabei müssen 50 Prozent der neu vergebenen Slots einem «New Entrant», also einem neuen Mitbewerber, vergeben werden. Dieses Zuteilungsprozedere erfolgt zweimal jährlich, jeweils für den Sommer- und den Winterflugplan.

**Weitere Informationen finden Sie unter [www.slotcoordination.ch](http://www.slotcoordination.ch)**

# Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils Januar bis Juli 2018

Die aktuellen Verkehrszahlen sind monatlich im Internet unter [www.flughafen-zuerich.ch/investorrelations](http://www.flughafen-zuerich.ch/investorrelations) abrufbar.



**28.4 %**  
**Transferanteil**

Veränderung gegenüber 2017  
+0.1 Prozentpunkte



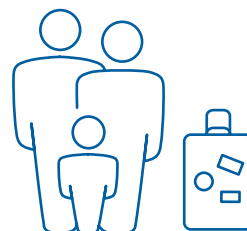
**4'997'024**  
**Transferpassagiere**

Veränderung gegenüber 2017  
+5.9 %



**17'709'643**  
**Total Passagiere**

Veränderung gegenüber 2017  
+6.1 %



**160'479**  
**Flugbewegungen**

Veränderung gegenüber 2017  
+2.5 %



**300'727 t**  
**Fracht und Post**

Veränderung gegenüber 2017  
+3.0 %

