

Die Konkurrenz fliegt Zürich davon

► Pistensystem am Anschlag
 ► Rigides Nachtflugverbot
 ► Dauerstreit um Fluglärm

René Lüchinger

Am Flughafen Zürich wird gebaut, wo das Auge hinblickt. Zum Beispiel wenige Gehminuten entfernt am Fuss des Butzenbühl-Hügels in Kloten ZH. Hier entsteht eine neue Stadt mit Gebäuden für Kongresse, Gesundheitstourismus und Events. Milliarden von Franken verschlingt das Megaprojekt «The Circle».

Geklotzt wird auch unter dem Flughafen. Das Gepäcksystem wird bis 2025 um eine Fläche von 30 000 Quadratmetern erweitert. Investitionskosten: 470 Millionen Franken. In Planung ist auch der Neubau des Terminals 1 samt zusätzlichen Docks sowie Bus-Gates.

Doch das alles reicht nicht. «In zehn Jahren», sagte Swiss-Chef Thomas Klühr kürzlich in der «SonntagsZeitung», «haben wir ein riesiges Problem.» Er meint damit nicht nur seine Airline, sondern auch den Airport.

Dieser Ansicht sind auch Ex-Swissair-Pilot Stefan Tschudin, heute für den Flugbetrieb zuständiger Operationen-Chef beim Flughafen, und Martin Apsel-von zur Gathen, Netzwerk-Chef bei der Swiss. Beide sprachen kürzlich am Aviatik-Symposium Klartext. Ihr Fazit: der Flughafen Zürich ist am Limit.

Mehr noch: Die europäische Konkurrenz fliegt dem Flughafen Zürich davon.

Eine Auswahl vieler Gründe: Das Pistensystem ist komplex,



«Im äussersten Fall müssten Langstreckenflüge gestrichen werden.»
 Martin Apsel-von zur Gathen



ZRH
 Flughafen Zürich am Limit
 Serie Teil 1

Das komplexe Pistensystem verschärft die Probleme des Flughafens.



«Grössere Flugzeuge würden helfen, den Flugverkehr zu drosseln.»
 Stefan Tschudin

weil sich Starts und Landungen kreuzen. Das Gebiet um den Flughafen herum ist dicht besiedelt. Die Bevölkerung leidet unter dem Fluglärm – ein Dauerstreithema. Schliesslich muss der Airport in Zürich im Auftrag des Bundes die Schweiz direkt mit den wichtigsten Handelszentren der Welt verbinden.

«Mit den derzeit technisch möglichen 66 Flugbewegungen pro Stunde können wir die Verkehrsnachfrage in Spitzenzeiten um die Mittagszeit nicht mehr bewältigen», sagt Flughafen-Manager Tschudin. «Die Folge ist, dass das Wachstum in den für die Swiss als Netzwerkcarrier zentralen Spitzenstunden stagniert.»

Selbst beim regulären Flugbetrieb, dem sogenannten Nordkonzept, «liegt die Pünktlichkeit der Swiss nur bei etwas über 80 Prozent», weiss Swiss-Mann Apsel-von zur Gathen. Bei Westwind, Nebel oder gar Bise muss das Start- und Landekonzept umgestellt werden. Die Kapazität kann bis auf 45 Flugbewegungen in den Keller rutschen.

Der Bau einer parallelen Landepiste, über die vergleichbare Airports wie München (D), Paris, London oder Frankfurt a. M. (D)

verfügen, ist schon vor Jahren verworfen worden. Das hätte grundsätzlich bei jeder Wetterlage unabhängige Starts und Landungen und eine «Entwicklung ohne Engpässe» ermöglicht, sagt Tschudin. So bleibt alles beim Alten – durch neue Flugrouten, wie sie die Entflechtung im Ostkonzept vorsieht, versucht der Flughafen den Status quo wenigstens zu stabilisieren.

Reicht das angesichts der Prognosen, die in Zürich von einem Wachstum auf rund 50 Millionen Passagiere im Jahr 2040 ausgehen? Flughafen-Manager Tschudin hofft auf grössere Flugzeuge, welche das Wachstum der Starts und Landungen drosseln. «Heute zählen wir durchschnittlich 120 Passagiere pro Flugzeug», sagt er, «das wird mit zukünftigen grösseren Fliegern bis gegen 160 gehen.»



Eine der grössten Baustellen der Schweiz: «The Circle» wird ein neuer Stadtteil rund um den Flughafen.

Swiss-Netzwerk-Manager Apsel-von zur Gathen sagt: «Das heutige Betriebskonzept rund um den Flughafen Zürich kommt bei An- und Abflügen insbesondere in Spitzenzeiten an seine Grenze.»

Um die Schweiz mit der Welt zu verbinden, fliegt die Swiss über den Tag in sechs Wellen in das Dreieck Zürich hinein und hinaus. Dabei werden auch im grossen Stil Umsteigepassagiere von Europa- auf Langstreckenflieger der Swiss befördert. Der Heimmarkt Schweiz ist zu klein, um täglich interkontinentale Direktflüge zu ermöglichen, die für den Wirtschaftsstandort Schweiz essenziell sind.

Auch dieses Hub-System, Herzstück der Swiss-Operation, ist nun bereits am Limit angelangt. Der Grund: Kein anderer Flughafen in Europa verfügt über eine rigide Nachtflugsperrre als Zürich. Zwischen 23.30 Uhr und 6.00 Uhr dürfen keine Flugbewegungen stattfinden.

Dazu kommt: Während selbst innerhalb des Lufthansa-Konzerns konkurrierende Airports in München, Frankfurt oder Wien planen, ihre stündlichen Kapazitäten auf 90, 120 oder gar 126 Bewegungen hochzuschrauben, verharrt Zürich auf dem heutigen Pfad. Apsel-von zur Gathen: «Wenn wir aber nach 23 Uhr nicht mehr fliegen könnten, kann das für die Swiss überlebenswichtiges Wellensystem nicht mehr aufrechterhalten werden.» Das könnte bedeuten, dass im äussersten Fall Langstreckendestinationen aus dem Netzwerk gestrichen werden müssten.

Im milden Fall hiesse das, dass Passagiere aus der Schweiz

für Übersee-Destinationen vermehrt in Frankfurt oder München umsteigen müssten. Im schlimmsten Fall würde der Zürcher Airport langfristig zum Zubringer für Grossflughäfen wie Frankfurt oder den in Bau befindlichen Airport Berlin degradiert.

Für den Swiss-Manager ist klar, was die Zukunft bringen wird: Mit der heutigen Infra-

struktur am Flughafen Zürich wird das prognostizierte Wachstum der Luftfahrt nicht in der Schweiz stattfinden. Das trifft eine Branche, die im Land 190 000 Arbeitsplätze sichert und jährlich eine Wertschöpfung von 30 Milliarden Franken generiert.

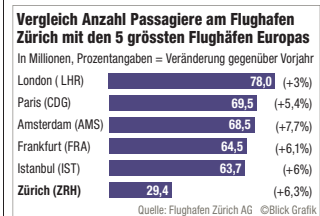
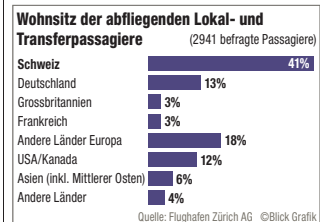
Lesen Sie morgen Teil 2: Der Stress der Fluglotsen

So viele Passagiere wie noch nie

Mehr als 29 Millionen Menschen sind im letzten Jahr am grössten Schweizer Flughafen angekommen, umgestiegen oder abgehoben. Das ist ein Rekord. Es gab deutlich mehr Spitzentage mit mehr als 100 000 Passagieren. Statt wie im Vorjahr sieben waren es 2017 22 solcher Tage. Der Jahresumsatz des Flughafens Zürich beträgt 1037 Millio-

nen Franken. Fast zwei Drittel davon entfallen auf das Flugeschäft. Gemessen an der Anzahl Passagiere ist die Swiss mit einem Anteil von 52 Prozent wichtigste Airline am Flughafen. Fast die Hälfte der Passagiere verbringt mehr als 90 Minuten am Airport.

Der Wohnsitz der abfliegenden Lokal- und Transferpassagiere ist meist die Schweiz (41 Prozent). Im Vergleich zu den fünf grössten Flughäfen in Europa hat der Airport in Zürich grosso modo die Hälfte weniger Passagiere. Ab Zürich kann man direkt 66 Länder anfliegen. Der Flughafen Zürich hält Beteiligungen an anderen Airports, etwa in Chile oder Brasilien. Laut eigenen Angaben werden fünf Milliarden Franken Wertschöpfung direkt und indirekt durch alle Unternehmen am Flughafen Zürich generiert.



Thomas Klühr, CEO Swiss

Ulrich Rotzinger