

# Politikbrief Sommer 2026

NR. 71

34

Editorial	3
Erste Ratsdebatte zur Flughafen-Nachruhe-Initiative und zum Gegenvorschlag im Kantonsrat	4
Sotomo-Studie: Klares Ja zu Betriebszeiten und Direktverbindungen	5
Gastbeitrag: Jens Fehlinger, «Wettbewerbsfähigkeit sichern – damit die Schweiz mit der Welt verbunden bleibt»	7
Wichtige Weichenstellung für die Landesflughäfen im Luftfahrtgesetz	8
Abstimmungsempfehlungen zur Beratung des Luftfahrtgesetzes im Nationalrat	10
Flughafen-ABC: I wie Instrumentenlandesystem	11
Verkehrszahlen	12

Flughafen Zürich



Das Online-Archiv der  
Politikbriefe finden Sie hier:  
[flughafen-zuerich.ch/politikbrief](https://flughafen-zuerich.ch/politikbrief)

### **Impressum**

Redaktion: Flughafen Zürich AG  
Public Affairs  
[politikbrief@zurich-airport.com](mailto:politikbrief@zurich-airport.com)

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

Papier: Refutura blauer Engel, Recycling

© Flughafen Zürich AG, Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen  
[flughafen-zuerich.ch/unternehmen](https://flughafen-zuerich.ch/unternehmen)

# Geschätzte Leserinnen und Leser

Die Schweiz ist in hohem Mass auf eine leistungsfähige und verlässliche internationale Anbindung angewiesen. Als exportorientierte Volkswirtschaft mit hohem Mobilitätsbedürfnis brauchen die Schweizer Bevölkerung, der Tourismus und die Wirtschaft eine Luftfahrt, die unter klaren, stabilen und planbaren Rahmenbedingungen betrieben werden kann. Genau diese Rahmenbedingungen stehen derzeit gleichzeitig auf Kantons- und Bundesebene zur Diskussion.

Auf kantonaler Ebene hat der Kantonsrat in erster Lesung den Gegenvorschlag zur Flughafen-Nachruhe-Initiative beraten, über die voraussichtlich Mitte Juni abgestimmt wird. Auf Seite 4 ordnen wir unsere Haltung, neben der Initiative auch den Gegenvorschlag abzulehnen, nochmals ein. Obwohl der Gegenvorschlag im Vergleich zur Initiative moderatere Forderungen enthält, bringt er zusätzliche Auflagen mit nur begrenzter Wirkung mit sich.

Auf Seite 5 beleuchten wir in einem ersten von mehreren Artikeln die Resultate einer repräsentativen Sotomo-Studie zur Haltung der Bevölkerung gegenüber der Schweizer Luftfahrt. Erfreulich ist das klare Bekenntnis zu den aktuellen Betriebszeiten am Flughafen Zürich. Auch geht klar hervor, dass die Schweizer Luftfahrt einen hohen Stellenwert hat und insgesamt positiv wahrgenommen wird.

Im Gastbeitrag auf Seite 6 legt der CEO der SWISS, Jens Fehlinger, dar, wie die internationale Luftfahrt zunehmend unter Druck gerät. Neben geopolitischen Unsicherheiten und steigenden Kosten würden auch zusätzliche regulatorische Anforderungen eine verlässliche Planung erschweren und die Wettbewerbsfähigkeit der Airlines schwächen.



Mit der Beratung des Nationalrats zur Revision des Luftfahrtgesetzes bietet sich die Möglichkeit, zentrale Grundlagen der Schweizer Luftfahrt zu präzisieren und rechtlich abzusichern. Im Fokus stehen dabei insbesondere der Bestandesschutz für die Landesflughäfen, sicherheitsrelevante Verbesserungen sowie raumplanerische Verfahrensfragen. Ziel muss es sein, die notwendige Rechtssicherheit zu stärken, damit die Landesflughäfen ihren vom Bund zugewiesenen Auftrag langfristig und ohne zusätzliche Rechtsunsicherheiten erfüllen können. Dabei ist die Einführung einer Konzessionsabgabe, wie sie eine Minderheit beantragt, abzulehnen. Für die Lösung der Finanzierungsfragen der Flugsicherung ist eine gesamtheitliche Betrachtung notwendig. Unsere Einschätzung zur Revision des Luftfahrtgesetzes inklusive einer Abstimmungsempfehlung finden Sie ab Seite 8.

Die anstehenden politischen Entscheide zeigen, wie wichtig ein sachlicher Dialog und ein ganzheitlicher Blick auf die Auswirkungen der Luftfahrt für den Wirtschafts- und Lebensstandort Schweiz sind. Der Flughafen Zürich setzt sich weiterhin für verhältnismässige und zukunftsorientierte Lösungen ein.

Ich wünsche eine spannende Lektüre.

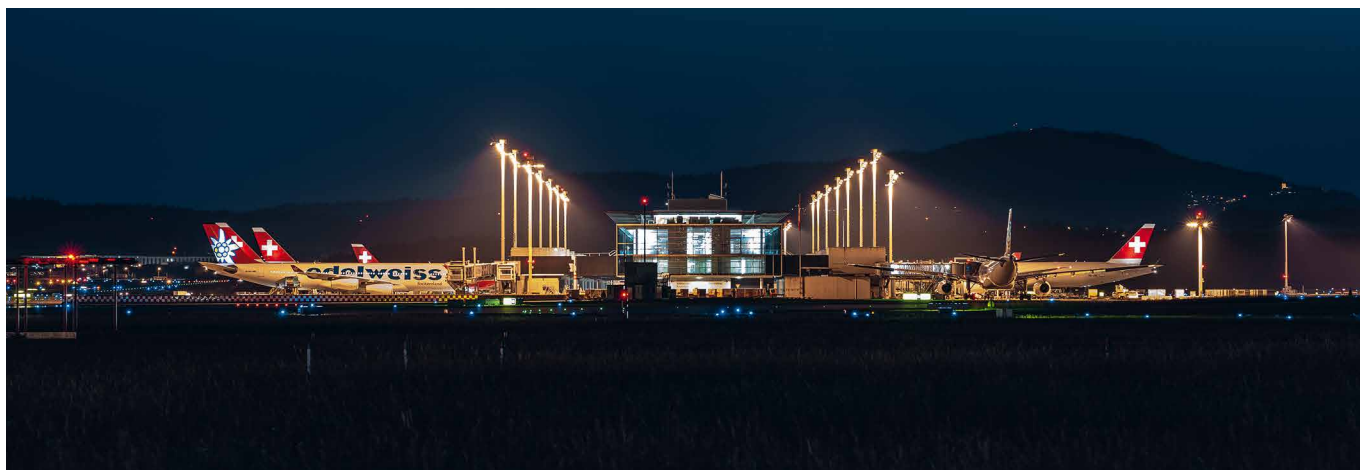
Herzliche Grüsse

Lukas Brosi  
Chief Executive Officer  
Flughafen Zürich AG

# Erste Ratsdebatte zur Flughafen-Nachruhe-Initiative und zum Gegenvorschlag im Kantonsrat

von Michelle Beeler

Der Zürcher Kantonsrat hat in seiner ersten Lesung über die Flughafen-Nachruhe-Initiative sowie einen Gegenvorschlag beraten. Mit 103 zu 70 Stimmen ist der Rat auf den von der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt ausgearbeiteten Gegenvorschlag eingetreten. Die zugehörigen Minderheitsanträge wurden allesamt abgelehnt. Nach der Beurteilung durch die Redaktionskommission dürfte voraussichtlich Mitte Juni in zweiter Lesung über die Initiative und den Gegenvorschlag abgestimmt werden.



## Was sind die Betriebszeiten am Flughafen Zürich?

- Der Flugverkehr am Flughafen Zürich darf zwischen 06:00 und 23:30 Uhr abgewickelt werden.
- Der letzte Startslot wird um 22:45 Uhr, der letzte Landeslot 22:55 Uhr vergeben.
- Der Zeitraum zwischen 23:00 und 23:30 Uhr ist ausschliesslich für verspätete Starts und Landungen vorgesehen; diese können bewilligungsfrei abgewickelt werden.
- Am Flughafen Zürich gelten damit bereits heute die kürzesten Betriebszeiten vergleichbarer Drehkreuzflughäfen in Europa.

## Kann der Kanton Zürich die Betriebszeiten des Flughafens gesetzlich regeln?

- Die umfassende Kompetenz zur Regelung der Betriebszeiten liegt abschliessend beim Bund.
- Für den Kanton ist das Luftfahrtrecht des Bundes verbindlich.
- Das kantonale Flughafengesetz wurde im Rahmen der Privatisierung erlassen, es regelt also primär die Beteiligung des Kantons an der Flughafen Zürich AG und die Ausgestaltung der Aktionärsrechte anlässlich der Privatisierung. In gewissen Entscheiden sieht es einen – über gesellschaftsrechtliche Instrumente sicherzustellenden – Zustimmungsvorbehalt («Vetorecht») des Kantons vor und regelt die Funktion des kantonalen Monitorings (Einhaltung von An-/Abflugrouten und der Nachtflugordnung).

## Wie wirkt sich eine Kürzung der Betriebszeiten auf den Drehkreuz-Betrieb der SWISS aus?

- Bei einer Kürzung der Betriebszeiten um 30 Minuten könnte die letzte Langstreckenwelle der SWISS am Abend nicht mehr stattfinden.
- Die SWISS rechnet mit einem Verlust der Langstreckenverbindungen von mindestens 30%, dazu kommt der Verlust von europäischen Zubringerflügen.
- Sollte der Flughafen seine Drehkreuzfunktion verlieren, wird sich das Flugangebot auf wichtige Kernstrecken reduzieren.

## Was bedeutet der Gegenvorschlag für den Flughafen Zürich?

- Für den Flughafen ist entscheidend, dass die Rahmenbedingungen nicht verschlechtert werden und der administrative Aufwand nicht zunimmt.
- Der vorliegende Gegenvorschlag ist gegenüber der Initiative deutlich abgeschwächt. Trotzdem beinhaltet er zusätzliche Auflagen und stellt daher eine Verschlechterung des Status quo dar.
- Weitere administrative Pflichten schaffen vor allem Zusatzkosten ohne konkreten Nutzen oder eine Verbesserung der Verspätungssituation.
- Die Betriebszeiten sind im Bundesrecht abschliessend geregelt. Der Kanton hat hier keinen Spielraum, wenn es sich um verspätete Einzelflüge nach 23:30 Uhr handelt.
- Der Gegenvorschlag ist kein zielführender Ansatz für einen pünktlicheren Flugbetrieb und ist abzulehnen.

# Sotomo-Studie: Klares Ja zu Betriebszeiten und Direktverbindungen

von Simon Locher

**Die kürzlich publizierte Sotomo-Studie zur Schweizer Luftfahrt zeigt ein deutliches Bild: Eine Mehrheit sieht die Luftfahrt als Chance für die Schweiz und anerkennt die grosse volkswirtschaftliche Bedeutung. Den Direktverbindungen, dem Drehkreuz und den bestehenden Betriebszeiten am Flughafen Zürich werden mit rund 80% Zustimmung eine hohe Bedeutung zugemessen.**

Wie denken die Schweizerinnen und Schweizer über die Luftfahrt? Dies wollte die von Aviationsuisse in Auftrag gegebene Studie herausfinden. Die Studie beleuchtet unter anderem, was die Menschen persönlich mit dem Fliegen verbinden, welche volkswirtschaftliche Bedeutung sie der Luftfahrt beimessen und wie sie zu den aktuellen Nachtflugregelungen steht. Die Ergebnisse der vom Forschungsinstitut Sotomo gemachten repräsentativen Erhebung sind aufschlussreich und deutlich.

Rund  $\frac{2}{3}$  der Bevölkerung ist in den letzten zwei Jahren geflogen und Flugreisen werden grossmehrheitlich positiv bewertet. Fliegen ist für viele ein selbstverständlicher Teil moderner Mobilität. Die meisten verbinden die Luftfahrt allen voran mit Ferienreisen (73%). Ausschlaggebend ist dabei vor allem die Zeitersparnis. Für  $\frac{3}{4}$  der Befragten ist die kürzere Reisezeit das zentrale Argument für das Flugzeug als Verkehrsmittel.

## Grosse Bedeutung des Flughafens Zürich

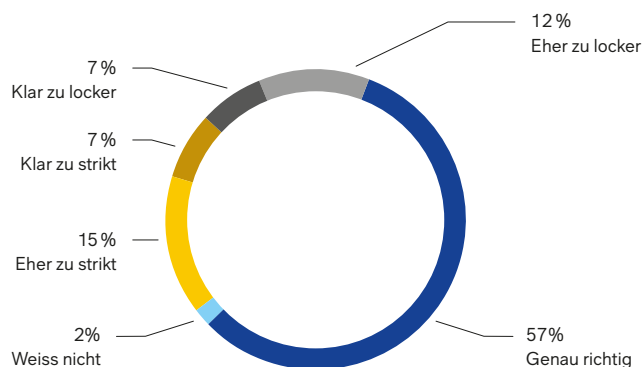
Entsprechend hoch ist die Bedeutung von Direktverbindungen, die von 76 Prozent als sehr wichtig bzw. wichtig angesehen werden. Diese globale Anbindung bildet die Basis für jene direkten und effizienten Verbindungen, die für die Bevölkerung, die Schweizer Exportwirtschaft, die Wissenschaft und den Tourismus zentral sind und eine wichtige Grundlage für unseren Wohlstand bilden. Dem Flughafen Zürich kommt dabei eine Schlüsselrolle zu: Als einziges interkontinentales Drehkreuz des Landes verbindet er die Schweiz mit über 200 Destinationen auf allen Kontinenten und erfüllt damit den Bundesauftrag. Dies anerkennt auch die Bevölkerung: 79 Prozent messen dem interkontinentalen Drehkreuz in Zürich grosse wirtschaftliche Bedeutung bei. Sotomo kommt daher zum Schluss, dass «ein interkontinentales Drehkreuz wie in Zürich ... dabei sinnbildlich für eine Schweiz [steht], die global vernetzt und ohne grössere Umwege erreichbar ist.»

## Keine Kürzung der Betriebszeiten

Bei den Betriebszeiten, welche auf Bundesebene geregelt werden, zeigt sich ein ebenso klares Bild. Im internationalen Vergleich verfügt die Schweiz über strenge Nachtflugregelungen. Dieser Umstand ist einer grossen Mehrheit der Bevölkerung (83%) bewusst. Mit den heute geltenden Betriebszeiten am Flughafen Zürich von 06:00 bis 23:30 Uhr weist der Flughafen Zürich die kürzesten Betriebszeiten vergleichbarer europäischer Drehkreuz-

Flughäfen aus. Diese sollen gemäss der Studie «weder ausgeweitet noch verkürzt werden». Knapp 80% sind gegen eine Verkürzung der Betriebszeiten, 57% der Befragten beurteilt die heutige Nachtruhe als genau richtig.

## Bewertung der Nachtruhe-Sperre



Grafik: Nachtflugsperre Sotomo-Umfrage

Mit anderen Worten: Die Umfrageergebnisse zeigen klar, dass die Bevölkerung keine Kürzung der Betriebszeiten will. Dies ist ein wichtiges Signal aus der Gesellschaft im Hinblick auf die Beratungen zum Luftfahrtgesetz und die kantonale «Flughafen-Nachtruhe-Initiative».

In den kommenden Politikbrief-Ausgaben werden jeweils ausgewählte Aspekte und Aussagen aus der Sotomo-Studie detaillierter beleuchtet.



Die komplette Studie zur Bedeutung der Schweizer Luftfahrt.



St. GALLEN

SWISS

HD

## «Wettbewerbsfähigkeit sichern – damit die Schweiz mit der Welt verbunden bleibt.»

Die Luftfahrt steht vor einer Vielzahl an Herausforderungen: Die zahlreichen internationalen Krisen und geopolitischen Unsicherheiten haben direkte Auswirkungen auf den Flugbetrieb. Sie steigern die Treibstoffpreise, erschweren eine verlässliche Planung und rücken Fragen der Versorgungssicherheit zunehmend in den Fokus.

Gleichzeitig nehmen die regulatorischen Anforderungen zu: Neue Vorgaben, steigende Gebühren und zusätzliche Abgaben belasten die Branche. Hinzu kommen Störungen in den Lieferketten, etwa bei Flugzeugen oder Ersatzteilen. Diese Faktoren wirken kumulativ und setzen die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt stark unter Druck.

Umso wichtiger ist es, gezielt gegenzusteuern. Als SWISS investieren wir kontinuierlich in Effizienz, Qualität, Nachhaltigkeit und operative Zuverlässigkeit. Damit das möglich bleibt, braucht es neben internen Anstrengungen verlässliche und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen. Dazu gehört insbesondere, dass die Schweiz im internationalen Vergleich keine zusätzlichen finanziellen Belastungen für die Luftfahrt schafft. Planungssicherheit und ein enger Schulterschluss zwischen Branche, Politik und Behörden sind zentral, um ein zukunftsfähiges Luftfahrtsystem zu sichern.

Eine Schlüsselrolle kommt dabei dem Flughafen Zürich zu. Als wichtiger Partner im Drehkreuzbetrieb sind wir eng miteinander verbunden. Ein leistungsfähiger Hub mit stabilen Betriebszeiten, ausreichenden Spitzenkapazitäten und verlässlichen Rahmenbedingungen ist entscheidend für den Erfolg des gesamten Systems. So ziehen wir beispielsweise bei der Änderung des Betriebsreglements am gleichen Strick, mit dem Ziel die operative Stabilität zu verbessern, die Sicherheit zu erhöhen und Verspätungen zu reduzieren. Die jüngsten Gebührensenkungen und die Vereinfachung der Gebührenstruktur sind positiv zu bewerten und tragen zur Entlastung bei. Ein Schritt in die richtige Richtung.

Handlungsbedarf besteht weiterhin bei der Flugsicherung. Eine leistungsfähige, effiziente und sichere Flugsicherung ist für einen stabilen Drehkreuzbetrieb unerlässlich und damit ein zentraler Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt.

Denn eines ist klar: Wettbewerbsfähigkeit ist die Voraussetzung für Investitionen – in Qualität, Nachhaltigkeit und die Weiterentwicklung des Angebots. Ohne wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen sinken die Spielräume, um im



harten globalen Wettbewerb erfolgreich zu agieren und die internationale Anbindung der Schweiz langfristig sicherzustellen.

Was auf dem Spiel steht, geht weit über die Luftfahrtbranche hinaus. Eine gut angebundene und bezahlbare Luftfahrt ist Voraussetzung dafür, dass die exportorientierte Schweizer Volkswirtschaft im globalen Wettbewerb bestehen und Wertschöpfung im Inland erzielen kann. SWISS trägt als grösste Schweizer Fluggesellschaft wesentlich zur internationalen Anbindung bei, indem sie die Schweiz mit internationalen Märkten verbindet und damit die Leistungsfähigkeit von Exportwirtschaft und Tourismus entscheidend stärkt. Diese Anbindung fällt nicht vom Himmel. Sie erfordert einen wettbewerbsfähigen Standort, verlässliche Rahmenbedingungen und den gemeinsamen Willen aller Systempartner, Verantwortung zu übernehmen.

Wettbewerbsfähigkeit ist keine Selbstverständlichkeit. Sie muss aktiv gesichert werden, damit die Schweiz auch in Zukunft mit der Welt verbunden bleibt.

Jens Fehlinger  
CEO SWISS

# Wichtige Weichenstellung für die Landesflughäfen im Luftfahrtgesetz

von Andrew Karim

**Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) hat die Beratungen zum Luftfahrtgesetz (LFG) abgeschlossen. Sie empfiehlt die Präzisierung der Besitzstandsgarantie für die Landesflughäfen deutlich zur Annahme. Auch in raumpolitischen und sicherheitsrelevanten Aspekten stellt die Kommission wichtige Weichen für die Schweizer Luftfahrt. Der Nationalrat wird aufgerufen, seiner Kommission in den zentralen Punkten zu folgen und den Minderheitsantrag zur Einführung einer Konzessionsabgabe entschieden abzulehnen.**

Die internationale Anbindung ist für die Schweiz von elementarer Bedeutung – sei es für den Tourismus, die Wirtschaft, die Wissenschaft oder die Gesellschaft insgesamt. Sichergestellt wird sie durch die Landesflughäfen, auch über interkontinentale Distanzen. Dafür sind die Landesflughäfen auf konkurrenzfähige Betriebszeiten angewiesen, um im europäischen Vergleich wettbewerbsfähig zu bleiben. Im Fall des Flughafens Zürich bedeutet dies, den Drehkreuzbetrieb der SWISS zu ermöglichen. Gleichzeitig gilt: Der Flughafen Zürich operiert bereits heute mit den kürzesten Betriebszeiten und der tiefsten Kapazität vergleichbarer Drehkreuzflughäfen in Europa.

Dennoch stehen die heute geltenden und im SIL festgesetzten Betriebszeiten von 06:00 bis 23:30 Uhr in den Genehmigungs- und Rechtsmittelverfahren immer wieder zur Debatte. Aus diesem Grund will der Bundesrat mit dem vorgeschlagenen Art. 36a<sup>bis</sup> Abs. 3 den Bestandsschutz, den es schon heute im LFG gibt, rechtlich präzisieren. Damit soll weiterhin sichergestellt werden, dass zentrale Eckwerte wie die Betriebszeiten auch in Rechtsmittelverfahren vorgegeben sind.

## Rechtssicherheit durch Präzisierung der Besitzstandsgarantie

Die vorberatende Kommission des Nationalrats anerkennt mit ihrer deutlichen Zustimmung zum Vorschlag des Bundesrats die Wichtigkeit der geltenden Betriebszeiten für die Landesflughäfen. Die Präzisierung der Besitzstandsgarantie bringt Rechtssicherheit. Dabei ist wichtig zu betonen: Sie ändert nichts am Status quo und den bisherigen Betriebszeiten, wie der Bundesrat bestätigt. Sie verhindert aber, dass die Betriebszeiten durch Behörden und Gerichte einseitig eingeschränkt werden können. Dies hätte am Flughafen Zürich den Verlust von mindestens 30% der Langstrecken zur Folge. Die internationale Anbindung der Schweiz wäre damit spürbar geschwächt – mit negativen Auswirkungen auf Gesellschaft, Tourismus und Wirtschaft. Der Nationalrat wird deshalb aufgerufen, der Mehrheit seiner Verkehrskommission beim Artikel 36a<sup>bis</sup> gänzlich zu folgen (siehe Aufstellung auf S.10).

## Raumpolitische Entwicklungsfähigkeiten sicherstellen

Landesflughäfen sind von nationaler Bedeutung und per se standortgebunden. Es ist deshalb wichtig, die möglichen räumlichen Entwicklungsgebiete für die Landesflughäfen frühzeitig und langfristig zu sichern. Mittels Projektierungszonen werden Grundstücke freigehalten, welche für künftige Flughafen- oder Flugsicherungsanlagen beansprucht werden. Die KVF-N hat erkannt, dass mit der ursprünglichen Formulierung Doppelspurigkeiten zu späteren Plangenehmigungsverfahren eingeführt würden. Sie beantragt ihrem Rat eine Präzisierung, damit die Verfahren nicht unnötig und zusätzlich verlängert werden. Einstimmig beantragt sie zudem, dass die Gewährung von Ausnahmen vom Sicherheitszonenplan den Landesflughäfen übertragen werden kann. Der Schutz der An- und Abflugrouten gehört bereits heute in die Kompetenz der Landesflughäfen.

## Sicher am Boden

Strassen und befahrbare Flächen innerhalb des eingezäunten Flughafenareals fallen nicht in den Geltungsbereich der Strassenverkehrsgesetzgebung. Die KVF-N beantragt deshalb, dass das Fahren unter Alkoholeinfluss auf den Betriebsflächen eines Flughafens analog zu den Regeln des Strassenverkehrsgesetzes sanktioniert werden kann. Mit der beantragten Anpassung kann eine wichtige Sicherheitslücke geschlossen und die Sicherheit – das höchste Gut der Luftfahrt – an den Landesflughäfen weiter erhöht werden. Es braucht jedoch noch weitere Präzisierungen, damit auch Alkoholkontrollen auf dem Flughafengelände gesetzeskonform erfolgen können.



Das Fahren unter Alkoholeinfluss auf den Betriebsflächen eines Flughafens soll analog zu den Regeln des Strassenverkehrsgesetzes sanktioniert werden können.

## Finanzierungsfragen der Flugsicherung sind ganzheitlich anzugehen

Eine sichere und leistungsfähige Flugsicherung ist wichtig für die Aviatik und die Schweiz – doch ihre Finanzierung steht zunehmend unter Druck. Richtigerweise bezahlen die Fluggesellschaften für die von ihnen beanspruchten Dienstleistungen der Flugsicherung direkt, womit die Finanzierung bereits heute nutzerbasiert erfolgt. Ergänzt wird sie durch Gelder der öffentlichen Hand, was angesichts der Sparbemühungen im Bundeshaushalt kritisch gesehen wird. Die Verkehrskommission des Nationalrats hat deshalb auch Finanzierungsfragen der Flugsicherung beraten. Dabei ist sie zum Schluss gekommen, dass eine gesamtheitliche Betrachtung notwendig und in abgestimmten Schritten vorzugehen ist, um die verschiedenen Herausforderungen der Flugsicherung anzugehen.

## Konzessionsabgabe ist nicht durchdacht

Diese Haltung der Kommissionsmehrheit ist zu begrüßen. Ein Minderheitsantrag verlangt jedoch die Einführung einer Konzessionsabgabe für konzessionierte Flugplatzbetreiber. Diese schein-

bar schnelle Lösung ist nicht durchdacht und lässt die komplexen Gebührenmodelle und die eng verzahnte Aufgabenteilung in der Aviatik ausser Acht. Eine solche Konzessionsabgabe wäre zudem verfassungswidrig und wirtschaftlich nicht verhältnismässig. Zudem schwächt jede zusätzliche Abgabe den Luftfahrtstandort Schweiz und die Zukunft der Landesflughäfen. Dies kann nicht im Interesse des Bundes und der Schweiz sein, zumal die strukturellen Herausforderungen der Flugsicherung sowie ihre Ursachen kaum beleuchtet wurden und anderweitig angegangen werden müssen.

Der Nationalrat wird aufgerufen, den Minderheitsantrag Roth (Art. 36a<sup>bis0</sup>) zur Einführung einer Konzessionsabgabe abzulehnen und seiner Kommission zu folgen, welche abgestimmte Schritte und eine ganzheitliche Betrachtungsweise bei der Lösung der Finanzierungsfragen der Flugsicherung als bessere Lösung beurteilt.

# Abstimmungsempfehlungen für die Beratung des Luftfahrtgesetzes im Nationalrat

von Andrew Karim

Das Luftfahrtgesetz (25.086) wird in der Sommersession im Nationalrat behandelt. Der Nationalrat wird aufgerufen, seiner vorberatenden Kommission in den zentralen Punkten zu folgen. Die folgende Detailaufstellung zeigt, welche Präzisierungen und Anträge der Kommission aus Sicht der Flughafen Zürich AG begrüsst werden. Der Minderheitsantrag Roth David zur Konzessionsabgabe ist abzulehnen.

Art. 36 Abs. 3 (Zuständigkeit, Sachplan)

→ Zustimmung zur Minderheit Jauslin

Art. 37n<sup>bis</sup> (Festlegung)

→ Zustimmung zur Mehrheit

Art. 36a<sup>bis0</sup> (Konzessionsabgabe)

→ Ablehnung zur Minderheit Roth David

Art. 37o (Wirkung)

→ Zustimmung zur Mehrheit

Art. 36a<sup>bis</sup> (Besitzstandsgarantie)

→ Zustimmung zur Mehrheit

Art. 42 (Beschränkung des Grundeigentums)

→ Gemäss Entwurf Kommission

Art. 37m (Nebenanlagen)

→ Zustimmung zur Mehrheit

Art. 90<sup>bis</sup> (Beeinträchtiger Zustand der Besatzung)

→ Gemäss Entwurf Kommission

Art. 37m Abs. 1 (Nebenanlagen)

→ Zustimmung zur Minderheit I Schaffner

Art. 100<sup>ter</sup> (Feststellung der Angetrunkenheit und ähnlicher Zustände)

→ Gemäss Entwurf Kommission





## FLUGHAFEN-ABC

# I wie Instrumentenlandesystem (ILS)

Wenn am Flughafen Zürich dichter Nebel liegt und die Sicht für das blosse Auge eingeschränkt ist, dann läuft der Flugbetrieb trotzdem reibungslos weiter. Möglich macht dies unter anderem das Instrumentenlandesystem (ILS), welches den Piloten im Cockpit die notwendige Orientierung bietet, wenn visuelle Anhaltspunkte fehlen.

Das ILS ist ein bodengestütztes Flugnavigationsfunksystem, das die Piloten beim Anflug und der Landung unterstützt. Beim Landeanflug sendet das ILS zwei elektronische Leitsignale aus, die im Flugzeug empfangen und im Cockpit angezeigt werden. Der sogenannte Localizer liefert die seitliche Führung und zeigt dem Piloten an, ob sich das Flugzeug exakt auf der Mittellinie der Piste befindet. Ergänzt wird er durch den Gleitpfad, auch Glide Slope genannt, welcher die vertikale Führung vorgibt und damit einen stabilen, kontrollierten Sinkflug zur Landebahn ermöglicht.

Durch dieses Zusammenspiel entsteht ein präziser, stabiler Anflug, der unabhängig von Sichtverhältnissen durchgeführt werden kann. Besonders bei Nacht, Nebel oder tiefer Bewölkung ist das ILS ein wertvolles Hilfsmittel. Es erlaubt Präzisionsanflüge und sorgt dafür, dass sich Flugzeuge an die Mittellinie der Landebahn halten können.

Das ILS ist aber nur ein Teil von mehreren Technologien, die gemeinsam eine sichere Landung ermöglichen. Während das ILS mit Funksignalen arbeitet, unterstützen die Anflugbefeuerung vor und entlang der Piste sowie die optische Anzeige des Gleitpfades die Orientierung und Ausrichtung im Endanflug.

Während das ILS bereits seit 1950 von der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) standardisiert ist, zählt es heute noch zu den weltweit am häufigsten genutzten Anflugverfahren. Am Flughafen Zürich sind die Pisten 14 und 16 mit einem ILS für besonders schlechte Sichtbedingungen ausgerüstet. Auch bei den beiden anderen Landepisten 28 und 34 ist ein ILS installiert.

### Rubrik Flughafen-ABC

In der Politikbrief-Rubrik «Flughafen-ABC» stellen wir bekannte und weniger bekannte Aspekte aus dem Flughafenbetrieb näher vor.

# Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils von Januar bis März 2026



LOKALPASSAGIERE

**4'718'245**

Veränderung gegenüber 2025  
**+5.3%**



TRANSFERPASSAGIERE

**2'159'306**

Veränderung gegenüber 2025  
**+9.2%**



TOTAL PASSAGIERE

**6'892'555**

Veränderung gegenüber 2025  
**+6.5%**



TRANSFERANTEIL

**31.4%**

Veränderung gegenüber 2025  
**+0.8 Prozentpunkte**



FLUGBEWEGUNGEN

**60'282**

Veränderung gegenüber 2025  
**+3.0%**



FRACHT

**108'276 t**

Veränderung gegenüber 2025  
**-0.8%**



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