

Sitzung vom 7. Februar 2018

**98. Anfrage (Aussagekräftige Zahlen zum Umsteigeverkehr am Flughafen Zürich)**

Kantonsrat Ruedi Lais, Wallisellen, hat am 27. November 2017 folgende Anfrage eingereicht:

Für die politische Diskussion über die Funktion der Drehscheibe (Hub) Kloten von Swiss / Lufthansa / Star Alliance sind aussagekräftige Zahlen zum Umsteigeverkehr unerlässlich. Grosse Umwälzungen betreffen sowohl den Luftverkehrsmarkt als auch die Vertriebskanäle und die Transporttitel.

Die Flughafen Zürich AG publiziert die Passagierzahlen in den Publikationen «Zahlen und Fakten» jährlich und «Verkehrsstatistik» monatlich. Dabei werden die Passagiere eingeteilt in Ziel-/Quellverkehr (Local Passagiere), Umsteigeverkehr (Transfer-Passagiere) und Transitpassagiere, welche im Flugzeug oder im Transitbereich den Weiterflug abwarten.

Ich bitte den Regierungsrat um Klarstellung bezüglich der Abgrenzung zwischen Local- und Transfer-Passagieren:

1. Wie gross ist der Anteil an ausgewiesenen Local-Passagieren (inkl. General Aviation 1.1.–31.10.2017 18088273), welche mit einer Buchung nach ZRH und mit einer zweiten Buchung an ihr eigentliches Ziel weiterreisen und somit als je 2 Local-Passagiere gezählt werden, obwohl es sich um Umsteigeverkehr handelt?
2. Wie gross ist auf der anderen Seite der Anteil an ausgewiesenen Transfer-Passagieren (Total 1.1.–31.10.2017 7035222), welche bewusst einen Zwischenstopp von weniger als 24 Stunden in Zürich einplanen, aber mit einem einzigen Ticket via ZRH reisen und deshalb als 2 Transfer-Passagiere gezählt werden, obwohl sie Ziel/Quellverkehr darstellen?
3. Falls aussagekräftige Zahlen zu dieser politisch wichtigen Abgrenzung fehlen: Ist der Regierungsrat bereit, sich bei der Flughafen Zürich AG dafür einzusetzen, dass entsprechende Angaben in der jährlichen Umfrage «Airport Service Quality-Studie (ASQ)» erhoben werden?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ruedi Lais, Wallisellen, wird wie folgt beantwortet:

Zu Fragen 1 und 2:

Die Flughafen Zürich AG (FZAG) als Betreiberin des Flughafens Zürich wurde zum Mitbericht eingeladen. Deren Stellungnahme ist in die Beantwortung der Fragen eingeflossen. Die FZAG erfasst die folgenden drei Kategorien von Passagierinnen und Passagieren:

1. *Lokalpassagier*: Passagier, dessen Flugreise mit einem Abflug am Flughafen Zürich beginnt bzw. mit einer Ankunft am Flughafen Zürich endet und der nicht Transfer- oder Transitpassagier ist.
2. *Transferpassagier*: Passagier, der seine Flugreise (d. h. mit einem Ticket bzw. einer Buchung reisend) am Flughafen Zürich unterbricht und spätestens 24 Stunden nach flugplanmässiger Ankunft mit einem anderen Flugzeug unter anderer Flugnummer fortsetzt. Hierbei dürfen Abflugs- und Zielort nicht identisch sein.
3. *Transitpassagier*: Passagier, der seine Flugreise (d. h. mit einem Ticket bzw. einer Buchung reisend) am Flughafen Zürich unterbricht und spätestens 24 Stunden nach flugplanmässiger Ankunft unter gleicher Flugnummer fortsetzt. Hierbei dürfen Abflugs- und Zielort nicht identisch sein.

Die Transitpassagierinnen und -passagiere haben stetig an Bedeutung verloren. 2000 wurden 181 000 Transitpassagierinnen und -passagiere gezählt, die 0,8% der gesamten Passagierzahl ausmachten. 2017 waren es nur noch knapp 17 000 Transitpassagierinnen und -passagiere mit einem Anteil von gerade noch 0,06%. Damit sind sie in einer Gesamtbetrachtung unbedeutend und werden in den weiteren Ausführungen deshalb nicht mehr berücksichtigt.

Die Fragen 1 und 2 verlangen somit Auskunft über Passagierkategorien, die von der FZAG so nicht erhoben werden. Die Kategorisierung der FZAG entspricht internationalen Standards und stützt sich auf die tatsächlichen Abflugs- und Zielorte der Flugbuchungen. Sie decken das übliche Passagierverhalten ab. Dass die in der Anfrage erwähnten Kategorien nicht erhoben werden, dürfte im Wesentlichen damit zu tun haben, dass solche Flüge für die Passagierinnen und Passagiere nicht attraktiv sind und daher auch kaum gebucht werden.

Passagierinnen und Passagiere, die ein Flugticket von ihrem Startort nach Zürich buchen und von Zürich innerhalb von 24 Stunden individuell einen von ihrem ersten Flug unabhängigen Weiterflug an ihre Zieldestination buchen, werden gestützt auf die vorstehende Kategorisierung als Lokalpassagierinnen und -passagiere gezählt. Nur wenn für die gesamte Reise eine einzige Flugbuchung vorliegt, kann ein Teil der Risiken auf die verantwortliche Fluggesellschaft oder Allianz überwältzt werden. Ist der erste Flug vom Startort nach Zürich verspätet und verpasst die Passagierin oder der Passagier daraufhin in Zürich den Weiterflug an den Zielort, muss die Fluggesellschaft, die das Ticket ausgestellt hat, die Weiterreise der Passagierin oder des Passagiers organisieren, für Auslagen wie für Verpflegung oder Übernachtungen aufkommen und allenfalls für die verspätete Ankunft am Zielort Schadenersatz leisten. Besitzt die Passagierin oder der Passagier zwei unabhängige Tickets, liegt das Risiko gänzlich bei ihr bzw. ihm. Sodann sind zwei unabhängige Flüge oftmals deutlich teurer als eine als Ganzes gebuchte Umsteigeverbindung. Und schliesslich bedingen zwei unabhängige Flugbuchungen oftmals, dass Passagierinnen oder Passagiere in Zürich einreisen, ihr Gepäck entgegennehmen und anschliessend wieder einchecken und ausreisen müssten. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass solche Buchungen zahlenmässig bedeutungslos sind. Trotzdem ist es möglich, dass diese vereinzelt vorkommen. Eine statistische Erfassung ist aber nicht möglich, weil infolge der fehlenden Verknüpfung der Daten weder die ausführenden Fluggesellschaften noch der Flughafen davon erfährt.

Unbekannt sind den Fluggesellschaften und dem Flughafen auch jene Passagierinnen und Passagiere, die ein Flugticket für eine Umsteigeverbindung in Zürich besitzen, ihren Aufenthalt in Zürich aber nicht nur für den Umstieg nutzen, sondern in den gemäss der Definition zur Verfügung stehenden 24 Stunden einen privaten oder geschäftlichen Aufenthalt in Zürich einplanen und erst danach an ihren definitiven Zielort weiterreisen. Auch hier ist davon auszugehen, dass die Anzahl gemessen an der Gesamtheit aller Passagierinnen und Passagiere verschwindend klein ist. So scheint eine Aufenthaltsdauer von weniger als 24 Stunden insbesondere für private Besuche eher knapp. Für geschäftliche Termine wäre ein solches Vorgehen zwar möglich, diese wären aber wegen möglicher Flugverspätungen oder Wartezeiten nur schlecht planbar.

Zu Frage 3:

Nach dem Gesagten müssten die in der Anfrage umschriebenen Kategorien von Passagierinnen und Passagieren separat erhoben werden. Infolge der hohen Standardisierung der ASQ-Umfrage (Airport Service Quality), die eine Vergleichbarkeit der Werte von über 300 teilnehmenden Flughäfen gewährleistet, könnte diese Umfrage allerdings nicht in die ASQ-Umfrage eingebunden werden. Zudem könnten Umfragen wohl kaum brauchbare Ergebnisse liefern. Wegen der kleinen Anzahl von Personen, die das in der Anfrage beschriebene Reiseverhalten aufzeigen, bestünde die Gefahr, dass solche Umfragen nur sehr ungenaue und jährlich stark schwankende Ergebnisse hervorbringen würden. Die Aussagekraft wäre damit verschwindend klein. Deshalb ist der Regierungsrat auch nicht bereit, sich für die Erhebung von nicht aussagekräftigen Zahlen einzusetzen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Die Staatsschreiberin:  
**Kathrin Arioli**