



38. Politikbrief

Frühling 2018

Editorial	03	Gastbeitrag: Karin Egli-Zimmermann, Präsidentin Kantonsrat Zürich	07	Schutzkonzept Süd Phase 2: Weitere Investitionen in den Lärmschutz	09
Luftfahrtpolitischer Bericht – Massnahmen umsetzen	04	Messflüge garantieren Präzision der Navigationsanlagen	08	Flughafenglossar: Betriebskonzepte am Flughafen Zürich	11
				Verkehrsentwicklung	12

Die Online-Version der
Politikbriefe finden Sie hier:
www.flughafen-zuerich.ch/politikbrief



Impressum

Redaktion: Flughafen Zürich AG

Druck: www.bmdruck.ch

Papier: Refutura blauer Engel, Recycling

© Flughafen Zürich AG

Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen

politikbrief@zurich-airport.com

www.flughafen-zuerich.ch



Editorial

Geschätzte Leserinnen und Leser

Die Zivilluftfahrt ist für den Standort Schweiz von herausragender Bedeutung. Sie stellt die Anbindung der Schweiz an Europa und an die Welt sicher. Mit einer Wirtschaftsleistung von nahezu 10 Milliarden Franken und über 50'000 Vollzeitstellen trägt sie wesentlich zum Wohlstand der Schweiz bei. Gut die Hälfte dieser Wertschöpfung wird am Flughafen Zürich generiert, wie eine volkswirtschaftliche Studie aufzeigt und was Schwerpunktthema der letzten Ausgabe des Politikbriefes war.

Wir erwarten dieses Jahr am Flughafen Zürich erstmals über 30 Millionen Passagiere und die Verkehrsprognosen weisen für die kommenden Jahre eine weiter steigende Nachfrage aus. Dank grösseren Flugzeugen wird dabei die Zunahme der Flugbewegungen gegenüber dem Passagierwachstum unterproportional ausfallen. Dies verhindert aber nicht, dass sich die Kapazitätsengpässe weiter verschärfen werden. Die begrenzte Infrastruktur für den Linien- und Charterverkehr bildet die grösste Herausforderung der schweizerischen Luftfahrtpolitik. Dies hat der Bundesrat im Luftfahrtpolitischen Bericht 2016 (Lupo) treffend analysiert. Für mich als Verantwortlicher für den Betrieb am Flughafen Zürich steht deshalb fest: Die Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Landesflughäfen muss ein luftfahrtpolitisches Hauptziel sein, um eine nachfragegerechte Entwicklung sicherstellen und der schleichenden Verschlechterung der Erreichbarkeit gegenüber den europäischen Konkurrenzregionen entgegenwirken zu können.

Die strategischen Stossrichtungen des Lupo zur Planung und Weiterentwicklung der schweizerischen Luftfahrtinfrastruktur sind im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) umzusetzen. Mit der Verabschiedung des SIL-Objektblattes für den Flughafen Zürich, das namentlich den Zweck, die Rahmenbedingungen zum Betrieb sowie das beanspruchte Gebiet festlegt, wurden im letzten August erste wichtige Schritte eingeleitet. Die übergeordneten Ziele und Vorgaben zur Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur wurden dagegen bereits im Jahre 2000 mit dem SIL-Konzeptteil verabschiedet. Hier gilt es, mit der Aktualisierung die Weichen richtig zu stellen, damit die Luftfahrt als wichtiger Pfeiler der Schweizer Verkehrspolitik gestärkt werden kann und – wie es die Präsidentin des Kantonsrates in ihrem Gastbeitrag schreibt – der Flughafen Zürich auch in Zukunft wesentlich zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes und der Volkswirtschaft des Kantons Zürich beitragen kann.

Sodann erfahren Sie in diesem Politikbrief mehr zum Thema Messflüge, welche für die periodische Überprüfung und die Sicherstellung der Präzision der Navigationsanlagen notwendig sind, und unter dem Thema «Schutzkonzept Süd Phase 2» erläutern wir Ihnen, welche weiteren Investitionen in den Lärmschutz geplant sind.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre!

Stefan Tschudin
Chief Operation Officer

Luftfahrtpolitischer Bericht – Massnahmen umsetzen

Im Jahr 2016 hat der Bundesrat im luftfahrtpolitischen Bericht seine langfristigen Strategien und Ziele zur Weiterentwicklung der Luftfahrt der Schweiz festgehalten. Mit der Festsetzung des Objektblatts zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt für den Flughafen Zürich im August 2017 wurden wichtige erste Schritte eingeleitet, um die dringlichsten Herausforderungen hinsichtlich Betriebsoptimierung und Sicherheit lösen zu können. Wichtige Ziele, insbesondere die Lösung der bestehenden und sich verschärfenden Kapazitätsprobleme am Interkontinentaldrehkreuz Zürich sowie die raumplanerischen Herausforderungen sind weiterhin ungelöst. Der Bund bleibt aufgefordert, die nötigen gesetzlichen und raumplanerischen Anpassungen an die Hand zu nehmen.

Im Jahr 2016 hat der Bundesrat seinen Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (Lupo) aktualisiert, darin eine umfassende Lageanalyse vorgenommen und darauf aufbauend seine Ziele und Strategien für die Entwicklung der Luftfahrt für die nächsten 15 Jahre festgehalten. Neben der Lösung der bestehenden und sich verschärfenden Kapazitätsprobleme auf den Landesflughäfen sieht er auch die Erhöhung der Sicherheit als ein Hauptziel. Gleichzeitig will er durch verschiedene Massnahmen den Luftfahrtstandort Schweiz stärken und dessen Weiterentwicklung sicherstellen. Als bedeutendste Massnahmen nennt er ausdrücklich die bessere Koordination der raumplanerischen Konflikte, den Erhalt der bestehenden Betriebszeiten sowie die Vorgabe von Kapazitäts- und Leistungszielen. Explizit soll am Flughafen Zürich weiterhin eine Fluggesellschaft ein Drehkreuz betreiben können und damit die nach wie vor sehr gute und volkswirtschaftlich wichtige Erreichbarkeit der Schweiz sicherstellen.

Erste wichtige Schritte eingeleitet

Mit der Verabschiedung des SIL-Objektblatts für den Flughafen Zürich (SIL 2) hat der Bund im August 2017 die Grundlagen geschaffen, um den Betrieb am Flughafen Zürich so zu optimieren, dass insbesondere die kapazitätsschwächsten und mit der geringsten Sicherheitsmarge ausgestatteten Betriebskonzepte massgeblich verbessert werden können. Die Ermöglichung von Südstarts geradeaus bei Bise und bei Nebel, die Optimierung von Abflugrouten sowie des Flugbetriebs auf verlängerten Pisten, erlauben der Flughafenbetreiberin jene Massnahmen zu beantragen, welche nötig sind, um die Sicherheitsmarge zu verbessern, die Betriebskonzepte bei allen Wetterlagen zu stabilisieren und damit die Verspätungsanfälligkeit massgeblich zu reduzieren.

Nachfrage nimmt weiter zu

Bis zur Umsetzung dieser Massnahmen wird es aber aufgrund von langwierigen Bewilligungs- und den anschliessenden Rechtsverfahren über mehrere Instanzen noch einige Jahre dauern. Gleichzeitig nimmt die Nachfrage nach Luftverkehr weiter zu. Im Jahr 2017 sind am Flughafen Zürich 29.4 Millionen Menschen abgeflogen oder angekommen, eine Zunahme von mehr als 6 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Zudem weisen verschiedene Prognosen darauf hin, dass diese Zahl weiter überdurchschnittlich stark ansteigen wird. Die in den Spitzenzeiten bereits heute bestehenden Kapazitätsengpässe in Zürich und Genf werden sich weiter akzentuieren. Der Drehkreuzbetrieb am Flughafen Zürich und die für die gute Erreichbarkeit zentralen Direktflüge sind damit gefährdet und beeinflussen die Attraktivität des Standorts Zürich negativ.

Herausforderungen erkannt – Lösungen skizziert

Der Bundesrat hat diese Herausforderungen im Lupo aufgezeigt und folgert daraus, dass zum Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der Landesflughäfen und insbesondere des Drehkreuzbetriebs in Zürich, das öffentliche Interesse an einer nachfragegerechten Entwicklung und damit verbundenen baulichen und betrieblichen Massnahmen an den bestehenden, standortgebundenen Flughäfen sehr stark gewichtet werden muss. Gemäss Lupo soll der Bund die weitere Entwicklung über die Sachplanung fördern und steuern. Insbesondere sind bestehende



In den Spitzenzeiten bestehen bereits heute Kapazitätsengpässe.

und absehbare Engpässe kurz- und mittelfristig durch Betriebsoptimierungen, langfristig auch durch bauliche Massnahmen zu beheben. Leistungs- und Kapazitätsziele sind zu formulieren und raumplanerische Zielkonflikte müssen so gelöst werden, dass der langfristigen Sicherung und Entwicklung des Flughafens und der Erhöhung der Sicherheitsmargen Rechnung getragen wird. Auch sind weitere Einschränkungen der im internationalen Vergleich bereits heute restriktivsten Betriebszeiten an den Schweizer Flughäfen zu vermeiden und dürfen erst dann zur Diskussion gestellt werden, wenn sich im europäischen Umfeld Nachruhezeiten durchsetzen, die über das in der Schweiz bestehende Regime hinausgehen.

Weitere Massnahmen nötig

Vor diesem Hintergrund bleiben alle Beteiligten gefordert, die in ihren Verantwortlichkeiten stehenden Massnahmen zur Lösung der vom Bundesrat im Lupo aufgezeigten Herausforderungen umzusetzen. Die Flughafen Zürich AG hat darum die im SIL 2 vorgesehenen Optimierungen im Rahmen des Betriebsreglements 2017 beim Bundesamt für Zivilluftfahrt beantragt und bereitet sich durch fortlaufende Investitionen in den Unterhalt und Ausbau der Terminal- und Flugverkehrsinfrastruktur auf die steigende Nachfrage vor. Um auch mittel- und langfristig eine nachfragegerechte Entwicklung der Landesflughäfen – Basisinfrastrukturen von nationalem Interesse – zu ermöglichen, ist der Bund aber gefordert, die dafür nötigen Anpassungen von gesetzlichen und raumplanerischen Vorgaben an die Hand zu nehmen.



Gastbeitrag



Was wäre wenn ...

... sich der Grosse Rat des Kantons Bern in den Jahren 1940 für einen interkontinentalen Flughafen in Utzenstorf entschieden hätte?

... dann wäre der Kanton Zürich heute nicht der grösste Wirtschaftsmotor der Schweiz. Es gäbe keinen Flughafen Zürich mit über 27'000 Arbeitsplätzen und einer jährlichen Wertschöpfung von 5 Milliarden Franken.

Im Zweiten Weltkrieg starteten und landeten zwischen Korngarben und Heuhaufen im «Mösli» Schweizer Militärpiloten. Für einen voll ausgebauten Flughafen wären im Grossen Moos über 400 ha Land notwendig gewesen. Die Bauern wollten «die Kornkammer des Bernerlandes» nicht einfach aufgeben und wehrten sich erfolgreich dagegen. Der Bundesrat entschied 1945, dass der interkontinentale Flughafen in Zürich gebaut werden sollte, da der damalige Flugplatz Dübendorf bereits an seine Kapazitätsgrenzen stiess. Der Souverän des Kantons Zürich entschied sich am 5. Mai 1946 mit 105'705 Ja- gegen 29'372 Neinstimmen deutlich für einen Flughafen Zürich. Was damals noch als «utopische Fantasie» galt, ist heute längst Wirklichkeit.

Im Jahr 1954 hatte der Kanton Zürich 850'000 Einwohner; es landeten und starteten 77'031 Flugzeuge mit 498'170 Passagieren und 5092 Tonnen Fracht. 2017 dagegen zählte man bereits rund 1.5 Millionen Einwohner, 270'453 Flugbewegungen mit 29'396'094 Passagieren und ein Frachtvolumen von 490'452 Tonnen. Im aktuellen weltweiten wirtschaftlichen und politischen Umfeld ist es sehr schwierig, Prognosen für die nächsten 20 Jahre zu machen. Es ist völlig ungewiss, wie sich die nach wie vor ungelöste Schulden- und Finanzkrise in weiten Teilen der Welt sowie die zunehmenden geopolitischen Unsicherheiten auf das zukünftige Wirtschaftswachstum, den Haupttreiber der Luftverkehrsnachfrage, auswirken werden und ob dieselbe tatsächlich im prognostizierten Ausmass zunehmen wird.

Neben den volks- und verkehrswirtschaftlichen Aspekten beschäftigt sich die Politik heute unter anderem immer wieder mit dem Schutz der Bevölkerung vor schädlichen und lästigen Auswirkungen des Flughafenbetriebes. Gerade die Lärmthematik ist von hoher Komplexität und führt immer wieder zu politischen Diskussionen. Im Kantonsrat ist zurzeit ein Postulat hängig, worin der Regierungsrat eingeladen wird, aufzuzeigen, wie der Zürcher Fluglärm-Index (ZFI) auf die im kantonalen Richtplan vorgesehene Siedlungsentwicklung gemäss Raumordnungskonzept ausgerichtet werden kann. Dank der laufenden Erneuerungen der Flugzeugflotten verringern sich die akustischen Emissionen der Flugzeuge. Auch die 2010 erfolgte Einführung der verlängerten Nachtsperre war ein wichtiger Schritt zum besseren Lärmschutz der Anwohner. Trotz dieser negativen Aspekte wächst die Bevölkerung um den Flughafen aufgrund der äusserst guten wirtschaftlichen Bedingungen im Grossraum Zürich kontinuierlich und überdurchschnittlich.

Das Stimmvolk hat vor über 70 Jahren Ja zum Flughafen Zürich gesagt und es hat auch den weiteren Bauetappen zugestimmt. In der Folge hat sich nicht nur der Flughafen über die Jahre weiterentwickelt, auch die 2008 eröffnete Glattalbahn und das im Jahr 2015 gestartete Bauprojekt Circle zeigen, dass die positive wirtschaftliche Dynamik des Flughafens ungebremst bleibt.

Es wird in Zukunft noch viele Fragen zur Entwicklung des Luftverkehrs, der strategischen Ziele und der Lärmentwicklung geben, doch der Entscheid für den Flughafen Zürich ist vor Jahrzehnten gefallen, sonst wäre der Kanton Zürich und im Speziellen der Flughafen Zürich heute nicht das, was er ist: Ein wettbewerbsfähiger Flughafen mit Drehkreuzfunktion, der wesentlich zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes und der Volkswirtschaft des Kantons Zürich beiträgt.

Karin Egli-Zimmermann
Präsidentin des Kantonsrats Zürich

Messflüge garantieren Präzision der Navigationsanlagen

Um die Genauigkeit der Instrumentenlandesysteme zu gewährleisten, führt Skyguide zweimal pro Jahr Vermessungsflüge durch. Diese müssen auch ausserhalb der Betriebszeiten erfolgen.

Hochpräzise Instrumentenlandesysteme tragen erheblich dazu bei, den Anflugverkehr auf den Flughafen Zürich sicher und effizient abzuwickeln. Um die Genauigkeit dieser technologisch hochstehenden, teuren Infrastrukturanlagen zu gewährleisten und damit sicherzustellen, dass Flugzeuge beim vom System geführten Landeanflug nicht von der Piste abkommen, müssen diese periodisch überprüft und mit Hilfe von Messflügen getestet werden.

Flugsicherung kalibriert die Navigationsanlagen regelmässig

Für die Wartung der Navigationsanlagen und somit auch für die Planung und Durchführung der Messflüge ist die Flugsicherung Skyguide verantwortlich. Sie führt die Flüge gemeinsam mit der FCS Flight Calibration Services GmbH, einem Joint Venture der drei Flugsicherungsunternehmen DFS Deutsche Flugsicherung, Austro Control und Skyguide durch. Zum Einsatz kommt jeweils ein mit modernen Navigationshilfsmitteln und einem präzisen Flugvermessungsgerät ausgerüstetes, zweimotoriges Propellerflugzeug vom Typ Beechcraft King Air 350. Die Signale der zu kalibrierenden Anlagen werden aufgezeichnet und anschliessend ausgewertet. Die Vermessungen erfolgen zweimal pro Jahr, jeweils in einem Zeitraum von rund einer Woche. Für die Überprüfung der Navigationsanlagen müssen die Pisten mehrmals in verschiedenen Verfahren angefliegen werden. Die Anflüge erfolgen seitlich, oberhalb und unterhalb des publizierten Flugweges und deshalb teilweise auch abseits der gewohnten Anflugrouten.

Messflüge auch ausserhalb der Betriebszeiten

Zudem sind die Messflüge, welche nicht zwingend Tageslicht benötigen, grundsätzlich in den Nachtstunden ausserhalb der Betriebszeiten durchzuführen, um den An- und Abflugverkehr nicht zu beeinträchtigen, die Sicherheitsmarge zu erhöhen und die Komplexität am Flughafen Zürich zu verringern. Dies schreibt eine Massnahme der Sicherheitsüberprüfung des Bundes aus dem Jahr 2012 vor. Die Flughafen Zürich AG stellt deshalb jährlich beim Bundesamt für Zivilluftfahrt das Gesuch, periodische Messflüge der Flugsicherung nachts durchführen zu dürfen. Zum Einsatz kommt dabei ein lärmarmes Flugzeug. Zudem sind diese Flüge bis 02.00 Uhr beendet. So kann die Lärmbelastung in der Nacht beschränkt werden.

Ein mit modernster Navigationstechnologie ausgestattetes Messflugzeug vom Typ Beechcraft King Air 350. **Foto: Skyguide**



Schutzkonzept Süd

Phase 2: Weitere Investitionen in den Lärmschutz

Um die Anwohnerinnen und Anwohner vor Aufwachreaktionen durch die morgendlichen Südanflüge zu schützen, hat die Flughafen Zürich AG in den letzten zwei Jahren in den betroffenen Gebieten Schutzmassnahmen umgesetzt. Ergänzend dazu hat die Flughafen Zürich AG das Schutzkonzept Süd Phase 2 erarbeitet. Das Konzept befindet sich derzeit in der öffentlichen Auflage.

Aufgrund der deutschen Sperrzeiten erfolgen Anflüge auf den Flughafen Zürich wochentags von 06.00 bis 07.00 Uhr und an Wochenenden sowie deutschen Feiertagen von 06.00 bis 09.00 Uhr von Süden auf die Piste 34. Dies trifft auch abends bei spezifischen Wetterbedingungen zu, wenn nicht aus Osten auf die Piste 28 angefliegen werden kann.

Flughafen Zürich AG investiert in Schutzmassnahmen

Obwohl die im Süden überflogenen Gebiete keine Lärmgrenzwertüberschreitungen aufweisen und somit die Immobilieneigentümer nicht verpflichtet sind, Liegenschaften mit Schallschutzmassnahmen auszustatten, hat das Bundesgericht festgehalten, dass die betroffenen Anwohner vor zusätzlichen Aufwachreaktionen am Morgen zu schützen sind. Die Flughafen Zürich AG hat daraufhin im Rahmen des Schutzkonzepts Süd in den letzten 2 Jahren rund 2000 automatische Fensterschliessmechanismen oder Schalldämmlüfter in Liegenschaften in dem vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) genehmigten Perimeter eingebaut.

Erweitertes Konzept basiert auf neuem Lärmass

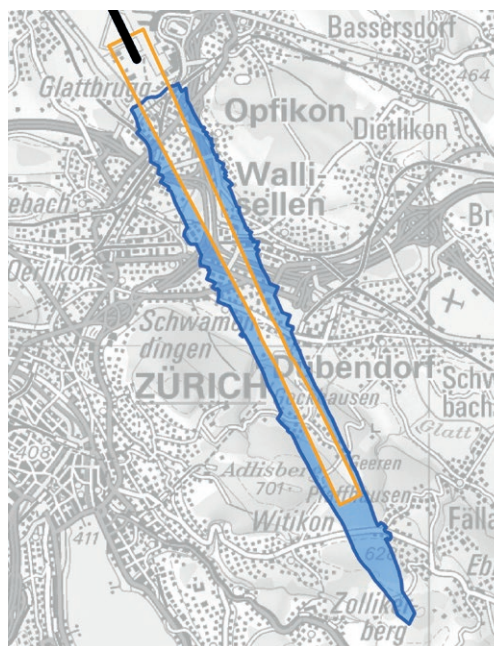
Aufgrund von Beschwerden verpflichtete das Bundesverwaltungsgericht die Flughafen Zürich AG, ein ergänzendes Schutzkonzept vorzulegen, in welches neuere Erkenntnisse aus der Lärmforschung einzubeziehen und der Perimeter nochmals zu definieren sei. Die Flughafen Zürich AG hat dem BAZL ein entsprechendes erweitertes Konzept (Schutzkonzept Süd Phase 2) eingereicht. Der erweiterte Perimeter basiert auf dem Schutzkriterium von $6 \times 72 \text{ dB(A)}$ Spitzenpegel, welches gemäss deutschem Fluglärngesetz für bestehende deutsche Flughäfen während der Nacht gilt. Dies geschah mit der Überlegung, dass der Schutz vor nächtlichen

Aufwachreaktionen am wirkungsvollsten über die Begrenzung der maximalen Lärmspitzen erreicht wird und nicht über einen Durchschnittspegel, wie er für die Nacht in der Schweizer Lärmschutzverordnung vorgesehen ist.

Perimeter verdoppelt

Der Schutzbereich in Phase 2 (Dachziegelklammerungssektor; in der Karte blau markiert) wurde gegenüber demjenigen in Phase 1 (in der Karte gelb markiert) deutlich erweitert. Darüber hinaus wurden die neuen Sektor-grenzen gegen aussen hin «gefranselt», d.h. zusätzliche Gebäude entlang von geschlossenen Siedlungseinheiten wurden mit in das Schutzgebiet eingeschlossen.

Schutzkonzept Süd



Phase 1: gelb, Phase 2: blau

Wirksamer Schutz dank geschlossener Fenster

Wie bereits in Phase 1 wird für die Schlafzimmer der betroffenen Liegenschaften der Einbau von Fensterschliessmechanismen oder Schalldämmlüftern vorgesehen. Pro Zimmer kann der Haus-/Wohnungseigentümer zwischen den beiden Varianten auswählen. Dies erlaubt es den Bewohnern, nachts bei genügender Frischluftzufuhr zu schlafen. Dank Fensterschliesser werden die Fenster morgens rechtzeitig vor den ersten Überflügen geschlossen, so dass die Schlafenden vor Aufwachreaktionen geschützt werden. Der Schalldämmlüfter sorgt auch bei geschlossenen Fenstern die ganze Nacht über für ausreichend frische Luft.



Fachbegriffe kurz erklärt – ein Flughafenglossar

Betriebskonzepte am Flughafen Zürich

Im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Objektblatt Flughafen Zürich, legt der Bundesrat unter anderem die Grundlagen für das Betriebsreglement fest. Im Betriebsreglement wird konkretisiert, zu welchen Tageszeiten welche Pisten prioritär für Starts und Landungen benützt werden müssen. Dabei sind die politischen und gesetzlichen Vorgaben sowie die unterschiedliche Länge der Pisten zu berücksichtigen und sicherzustellen, dass auch bei sich ändernden Wetterverhältnissen jederzeit ein sicherer Flugbetrieb möglich ist.

Aus diesen Rahmenbedingungen ergeben sich für den Flughafen grundsätzlich drei unterschiedliche Betriebskonzepte mit vorgegebenen Start- und Landepisten und dazugehörigen Ab- und Anflugrouten. Sie werden aufgrund der jeweiligen Anflugrichtung als Nord-, Ost- und Südkonzept bezeichnet.

Der Flughafen Zürich verfügt über drei Pisten. Jede Piste hat zwei Nummern. Diese Nummern stellen die jeweilige Himmelsrichtung ohne die letzte Ziffer dar, wobei nicht jede Piste in beide Richtungen für den Regelbetrieb nutzbar ist.

Das Nordkonzept ist das leistungsfähigste und stabilste Betriebskonzept. Alle anderen Konzepte haben eine tiefere Kapazität aufgrund verschiedener Parameter (Pistenlänge, Kreuzungspunkte am Boden, mögliche Kreuzungspunkte in der Luft, politische Vorgaben).

Ziel der Flughafen Zürich AG ist, das Ostkonzept in einem ersten Schritt schnellstmöglich so zu verbessern, dass es die gleiche Leistungsfähigkeit wie das Nordkonzept aufweist. In einem weiteren Schritt sollen das Nord- und Ostkonzept so optimiert werden, dass das Leistungsziel des Bundesrates gemäss SIL von 70 Flugbewegungen pro Stunde in beiden Konzepten erreicht wird. Selbst damit kann jedoch die stetig ansteigende langfristige Nachfrage nach Flugverkehr nicht ausreichend abgedeckt werden. Die Weiterentwicklung des Drehkreuzes und der damit verbundenen direkten Langstreckenverbindungen sind für die Schweizer Volkswirtschaft von übergeordneter Bedeutung. Langfristig sind deshalb eine höhere Stundenkapazität in den bestehenden Wellenspitzen und damit auch weitere Optimierungen der Betriebskonzepte nötig.

Nordkonzept

Beschreibung

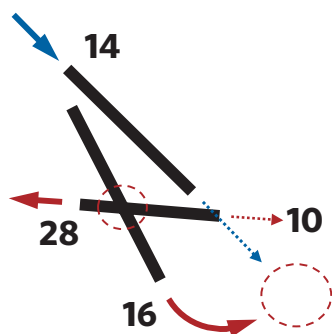
- › Landungen von Norden
- › Starts Richtung Westen
- › Starts Richtung Süden mit einer Kurve nach Osten
- › Starts bei Bise Richtung Osten

Anwendungszeiten

07.00–21.00 Uhr: Mo–Fr
09.00–20.00 Uhr: Sa, So und Feiertage
in Baden-Württemberg
Bei Bise Starts auf Piste 10 und 16

Kapazität heute

- › Ca. 66 Flugbewegungen/h
- › Bei Bise ca. 44 Flugbewegungen/h



Ostkonzept

Beschreibung

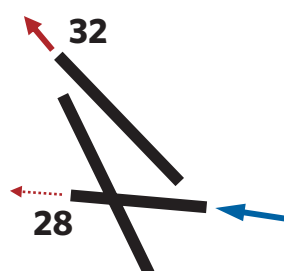
- › Landungen von Osten
- › Starts Richtung Norden

Anwendungszeiten

21.00–23.30 Uhr: Mo–Fr
20.00–23.30 Uhr: Sa, So und Feiertage
in Baden-Württemberg
Bei Westwind auch tagsüber

Kapazität heute

- › Ca. 60 Flugbewegungen/h



Südkonzept

Beschreibung

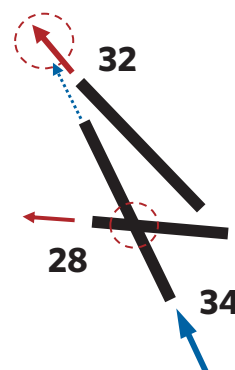
- › Landungen von Süden
- › Starts Richtung Norden und Westen

Anwendungszeiten

06.00–07.00 Uhr: Mo–Fr
06.00–09.00 Uhr: Sa, So und Feiertage
in Baden-Württemberg
Auch wenn das Ostkonzept aufgrund der Witterung (Bise, schlechte Sicht etc.) abends nicht einsetzbar ist, oder wenn tagsüber weder das Nord- noch das Ostkonzept einsetzbar sind

Kapazität heute

- › Ca. 50 Flugbewegungen/h



Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils Januar bis Dezember 2017

Die aktuellen Verkehrszahlen sind monatlich im Internet unter www.flughafen-zuerich.ch/investorrelations abrufbar.



28.3%
Transferanteil

Veränderung gegenüber 2016
+0.7 Prozentpunkte



8'303'582
Transferpassagiere

Veränderung gegenüber 2016
+8.8%



29'396'094
Total Passagiere

Veränderung gegenüber 2016
+6.3%



270'453
Flugbewegungen

Veränderung gegenüber 2016
+0.5%



521'142 t
Fracht und Post

Veränderung gegenüber 2016
+12.1%

