



Check-in 3



39. Politikbrief

Sommer 2018

Editorial	03	Nachhaltigkeit wird bei THE CIRCLE grossgeschrieben	08	Neues Gepäcksystem am Flughafen Zürich	10
Vorausschauende Infrastrukturplanung	04	Mit einem modernisierten Terminal in die Zukunft	09	Flughafenglossar: Luftverkehrsdrehkreuz und Wellensystem	11
Gastbeitrag: Nicole Barandun, Präsidentin Gewerbeverband der Stadt Zürich	07			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

Als Chief Financial Officer der Flughafen Zürich AG freue ich mich, auf ein erfreuliches Geschäftsjahr 2017 mit einem stabilen Flugbetrieb und neuen Passagierrekorden zurückblicken zu können. 29.4 Millionen Menschen sind im letzten Jahr am grössten Schweizer Flughafen angekommen, abgeflogen oder umgestiegen. Damit haben die Passagierzahlen ein neues Allzeithoch erreicht. Auch die Anzahl der Spitzentage mit mehr als 100'000 Passagieren hat sich auf 22 Tage erhöht. Im Jahr 2016 waren es noch sieben. Diese Entwicklung wird sich auch in Zukunft fortsetzen. Aktuelle Prognosen zeigen für den Flughafen Zürich weiterhin ein Passagierwachstum von zwei bis drei Prozent pro Jahr auf. Wenn man den Luftverkehr auch in Zukunft sicher und reibungslos abwickeln möchte, wie es dem Auftrag der Konzession des Bundes entspricht, müssen die Flughafeninfrastrukturen weiterentwickelt werden. Dabei sind stets auch die ausgedehnten Planungs- und Genehmigungsverfahren, die lange Lebensdauer der Infrastrukturen sowie deren Refinanzierung zu berücksichtigen.

Im Jahr 2017 hat die Flughafen Zürich AG 239 Millionen Franken in die Infrastruktur des Flughafens investiert. Diese betreffen insbesondere THE CIRCLE, die Planung der Erweiterung und Erneuerung des Gepäcksystems sowie den Ausbau der Flugzeugstandplätze auf dem Vorfeld.

Die Weiterentwicklung unserer Infrastrukturanlagen wird ein Dauerthema bleiben. Wir investieren auch in Zukunft pro Jahr durchschnittlich rund 300 Millionen Franken in die Infrastruktur. Das braucht eine entsprechend langfristige Investitionsplanung und die Sicherstellung der adäquaten Refinanzierung dieser Investitionsvorhaben. Mit den laufenden und geplanten Infrastrukturprojekten arbeiten wir darauf hin, die hohe Qualität der Luftverkehrsdrehscheibe Zürich sowie eine gute internationale Anbindung der Schweiz auch in den kommenden Jahrzehnten sicherzustellen. Dabei setzen wir auf Nachhaltigkeit.

Der Flughafen Zürich stellt also qualitativ hochwertige Infrastrukturen zur Verfügung damit die Nachfrage nach Luftverkehr auch in den kommenden Jahrzehnten bewältigt werden kann. Dies allein reicht jedoch nicht aus. Es braucht auch Rechtssicherheit, um die aviatische Weiterentwicklung zu ermöglichen.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre des vorliegenden Politikbriefs.

Lukas Brosi
Chief Financial Officer

Vorausschauende Infrastrukturplanung

Eine Million Franken investierte die Flughafen Zürich AG seit ihrer Privatisierung im Jahr 2000 im Durchschnitt pro Arbeitstag. Diese betrieblichen Investitionen dienen dem Erhalt, der Modernisierung und der Erneuerung von Flughafeninfrastrukturen. Sie gewährleisten einen sicheren und reibungslosen Betrieb und tragen zu einem hochstehenden Dienstleistungsangebot bei. Bei der vorausschauenden Investitionsplanung spielen der Erhalt der Drehkreuzfunktion des Flughafens, die weiterhin steigende Nachfrage nach Luftverkehr sowie die lange Lebensdauer der Infrastrukturen eine zentrale Rolle.

Als Konzessionärin des Bundes hat die Flughafen Zürich AG den Auftrag, die Infrastrukturen bereitzustellen, um die Nachfrage nach Luftverkehr heute und in Zukunft zu bewältigen und einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten. Der Bundesrat formuliert in seinem Luftfahrtpolitischen Bericht 2016 (Lupo) klare Vorstellungen: «Der Flughafen Zürich soll seine Rolle als eine der europäischen Drehscheiben des globalen Luftverkehrs auch in Zukunft wahrnehmen können. Er hat Rahmenbedingungen zu bieten, die einer Fluggesellschaft den Betrieb eines Drehkreuzes ermöglichen».

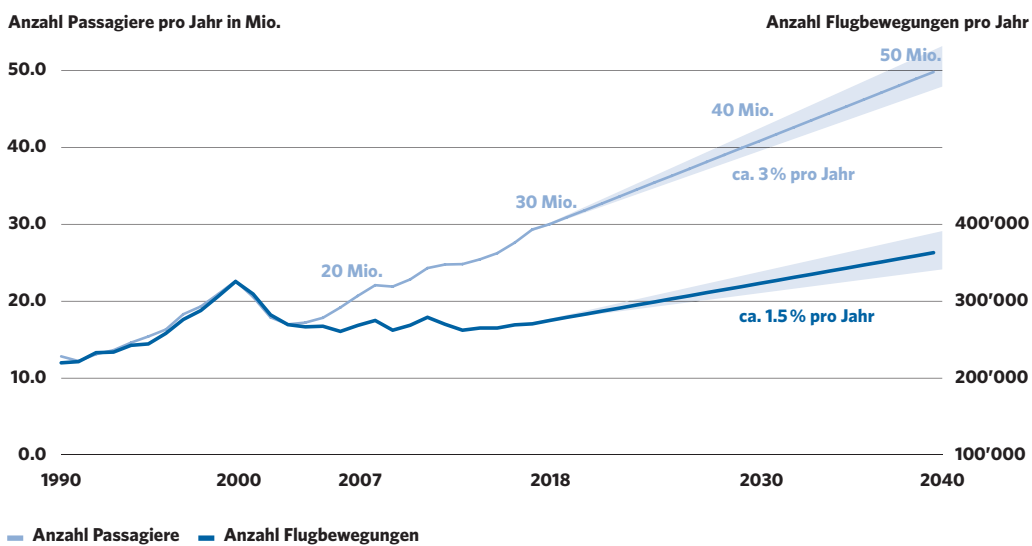
Nachfrage nach Luftverkehr steigt

Die Anzahl Passagiere am Flughafen Zürich hat sich in den letzten zehn Jahren um mehr als 10 Millionen auf 29.4 Millionen Passagiere im Jahr 2017 erhöht, und sie wird weiter ansteigen. Aktuelle Prognosen gehen von einem Passagierwachstum von zwei bis drei Prozent pro Jahr aus. Demzufolge ist davon auszugehen, dass im Jahr 2030 40 Millionen Passagiere und im Jahr 2040 gegen 50 Millionen Passagiere den Flughafen Zürich nutzen werden. Auf diese prognostizierte Nachfrage müssen die Flughafeninfrastrukturen, die eine langjährige Lebensdauer haben, ausgerichtet werden. Der anhaltende Trend zu grösseren und besser ausgelasteten Flugzeugen erlaubt ein überproportionales Passagierwachstum gegenüber dem Wachstum an Flugbewegungen. Letzteres ist am Flughafen Zürich aufgrund des Pistensystems limitiert. Gemäss Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) können auf dem bestehenden Pistensystem maximal 350'000 Flugbewegungen abgewickelt werden.

Hochstehende Infrastrukturen sichern wettbewerbsfähigen Drehkreuzbetrieb

Nicht nur die Anzahl der Passagiere ist für die Bemessung der Infrastrukturen von Bedeutung, sondern auch die Funktion des Flughafens Zürich als interkontinentales Drehkreuz (vgl. Seite 11). Die herausragende Bedeutung des Drehkreuzbetriebs am Flughafen Zürich für die Schweiz hat der Bundesrat wie erwähnt in seiner luftfahrtpolitischen Strategie 2016 explizit bekräftigt.

Nachfrage nach internationaler Mobilität wird weiter steigen





Um gegenüber vergleichbaren Hubs im Ausland wettbewerbsfähig zu bleiben, sind leistungsfähige Anlagen und Systeme erforderlich. Diese müssen das Umsteigen einer Vielzahl von Passagieren und das Umladen von Gepäck und Luftfracht in sehr kurzer Zeit ermöglichen – auch in den Spitzenzeiten. Diese Infrastrukturen und Dienstleistungen stellt die Flughafen Zürich AG in höchstehender Qualität zur Verfügung. Hub-relevant sind beispielsweise die Passagier- und Luftfrachtterminals, das Gepäcksystem, die Infrastrukturen für die Sicherheits- und Grenzkontrollen, eine ausreichende Anzahl an Flugzeugstandplätzen sowie ein leistungsfähiges Pistensystem. Dem Passagier, der eine längere Zeit am Flughafen verweilt, soll eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität geboten werden. Wichtig sind daher auch die Investitionen in die Verkaufs- und Gastronomieflächen. Leistungsfähige Parking-Infrastrukturen sind zudem eine Voraussetzung für die gute Erreichbarkeit des Flughafens.

Flughafen Zürich setzt auf Qualität

Die hohe Qualität der Infrastrukturen wird immer wieder durch verschiedene Auszeichnungen bestätigt. So belegte der Flughafen Zürich im Jahr 2017 bei den Airport Service Quality Awards, die jährlich vom internationalen Dachverband der Flughafenbetreiber vergeben werden, den dritten Rang unter den europäischen Flughäfen. Im gleichen Jahr wurde der Flughafen Zürich zum 14. Mal in Folge als führender Flughafen in Europa mit dem World Travel Award ausgezeichnet. Der Flughafen Zürich zählt somit zu den Besten in Europa und möchte dieses Niveau auch in Zukunft zum Wohl der Passagiere halten.

Infrastrukturen müssen refinanziert werden

Seit der Privatisierung im Jahr 2000 investierte die Flughafen Zürich AG im Durchschnitt pro Arbeitstag über eine Million Franken in den Erhalt und die nachfragegerechte Erweiterung der Infrastrukturen und Dienstleistungen. Insgesamt sind so in den letzten 17 Jahren über fünf Milliarden Franken in Gebäude und Anlagen geflossen. Diese Ausgaben müssen refinanziert werden. Nur mit Gebühren, welche die Investitionsfähigkeit der Flughafen Zürich AG erhalten, können weiterhin langfristige Investitionen in die aviatischen Kerninfrastrukturen getätigt werden. Im Gegensatz zu Fluggesellschaften, die ihr Angebot von Flugplan zu Flugplan der Nachfrage anpassen können, sind die Infrastrukturen eines Flughafens standortgebunden und umfassen zum Grossteil eine Lebensdauer von 30 bis 40 Jahren. Die Investitionen und Refinanzierungen erstrecken sich deshalb oft über mehrere Jahrzehnte.

Politische Rahmenbedingungen für Weiterentwicklung

Die Flughafen Zürich AG plant schon heute leistungsfähige Infrastrukturen für einen mittel- bis langfristigen Zeithorizont und investiert die notwendigen finanziellen Mittel. Die betrieblichen Investitionen werden sich auch in Zukunft auf rund eine Million Franken pro Arbeitstag belaufen. Damit die Flughafeninfrastrukturen nachfragegerecht weiterentwickelt werden können, sind jedoch auch sinnvolle regulatorische Rahmenbedingungen erforderlich. Planungs- und Genehmigungsverfahren müssen verkürzt werden, raumplanerische Nutzungskonflikte gelöst sowie Rechts- und Planungssicherheit geschaffen werden. Zudem sei noch erwähnt, dass die Flughafen Zürich AG keine Subventionen erhält, sondern sämtliche Investitionen aus eigener Kraft tätigt.





Gastbeitrag

Der Flughafen und das Zürcher Gewerbe – passt!

Der Flughafen Zürich gehört zu den beliebtesten der Welt. Das zeigen internationale Rankings. Reisende sind fasziniert von der Sauberkeit, dem ansprechenden Design und der grosszügigen Infrastruktur. Die Sicherheitskontrollen funktionieren effizient, die Servicequalität stimmt, und das Angebot an Restaurants und Einkaufsmöglichkeiten überzeugt. Das alles ist nicht nur angenehm, wenn man selber verreist, sondern auch eine gute Sache für die Zürcher Hoteliers, die auf zufriedene Touristen angewiesen sind. Und weil der erste Eindruck zählt, ist für viele Reisende, geschäftlich oder privat, der Zürcher Flughafen die Visitenkarte der Schweiz.

Der Flughafen Zürich ist nicht nur Garant für beste Erreichbarkeit der Schweiz, sondern selbst ein wichtiger Wirtschaftsstandort. Er ist ein Unternehmen, das zusammen mit seinen Partnern viele Arbeitsplätze schafft, zuverlässig Gewinn erwirtschaftet und darauf Steuern entrichtet. Darüber hinaus sind die Stadt und der Kanton Zürich – also auch ein wenig wir alle – am Aktienkapital des Flughafens beteiligt. Das erlaubt nicht nur, bei gewissen Entscheiden ein Wörtchen mitzureden, das hat auch den angenehmen Nebeneffekt, dass aufgrund des stetig steigenden Aktienkurses ein rechter Batzen an Dividende in die Rechnung der Stadt und des Kantons fliesst und uns Steuerzahlende entlastet. Aber: Letzteres gefällt leider nicht allen. Die einen stören sich daran, dass die Stadt Zürich an einem umweltbelastenden Betrieb beteiligt ist, was nicht zu ihrer 2000-Watt-Strategie passe. Andere finden, eine Beteiligung am Flughafen gehöre nicht zur Kernaufgabe, welche eine Stadt zu bewältigen habe. Im Gemeinderat Zürich wurde deshalb eine Motion eingereicht, wonach die Stadt ihre Beteiligung am Flughafen Zürich abtosses solle. Als Begründung wurde unter anderem auch ausgeführt, der Flughafen konkurrenzieren das lokale Gewerbe. Wie bitte? Das müsste ich als Präsidentin des Stadtzürcher Gewerbeverbands jetzt aber wissen.

Tatsächlich ist der Flughafen Zürich für das Zürcher Gewerbe ein grosser Standortvorteil. Er ist der wichtigste Luftfrachtstandort der Schweiz, stellt die optimale Lieferung von Waren nach Zürich sicher und erlaubt das zeitnahe Versenden von Schweizer Qualitätsprodukten in alle Welt. Monteur, Verhandlungs- und Verkaufsdelegationen unserer KMUs bedienen von Zürich aus dank internationaler Anbindung Kunden in der ganzen Welt. Ist das nicht per Linienflug möglich, fliegt der Business-Jet eine Delegation an die entferntesten Orte, überallhin, wo gerade nach Schweizer Kompetenz und Handwerk verlangt wird. Ein unschätzbare Wettbewerbsvorteil. Der Ausbau, der Unterhalt und der Betrieb des Flughafens Zürich sorgen für weitere Aufträge und Investitionen, welche zum grössten Teil Unternehmen und Menschen in der Region, auch in der Stadt Zürich, zugutekommen. Und ausserdem: Viele Detailhändler und Restaurants machen nicht nur in Zürichs Innenstadt ein gutes Geschäft mit Gästen aus dem Ausland, sondern auch am Flughafen Zürich. Wer am Paradeplatz gerne einen guten Kaffee und ein feines Gipfeli konsumiert, kann beides beim selben Anbieter auch noch kurz vor dem Abflug mit Aussicht auf die Rollbahn geniessen. Wer am Sonntag Handtasche oder Mantel im Schaufenster an der Bahnhofstrasse bewundert hat, kann diese kurz vor der Heimreise doch noch erstehen. Das Zürcher Gewerbe und der Flughafen: keine Konkurrenz, sondern ein guter Match!

Nicole Barandun
Präsidentin Gewerbeverband der Stadt Zürich

Nachhaltigkeit wird bei THE CIRCLE grossgeschrieben

Derzeit entsteht mit THE CIRCLE ein attraktiver Gebäudekomplex, der den Flughafen Zürich als Destination aufwertet. THE CIRCLE wird mit dem Nachhaltigkeits-Label «LEED» zertifiziert. Damit verbunden sind beispielsweise die gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr, der Einsatz von alternativen Energien bei der Wärme- und Kälteversorgung oder ein geringer Wasserverbrauch.

Die Flughafen Zürich AG ist bestrebt, den Flughafen umweltschonend zu betreiben und zu entwickeln. Seit Jahren arbeitet sie erfolgreich daran, die Auswirkungen auf Natur und Umwelt so gering wie möglich zu halten. Deshalb wird bei der Errichtung von THE CIRCLE besonderer Wert auf Nachhaltigkeit gelegt. Mit THE CIRCLE entsteht auf der derzeit grössten Hochbaustelle der Schweiz ein Gebäudekomplex, mit dem der Flughafen Zürich als Destination gestärkt wird. Errichtet wird das Gebäude von einer Miteigentümergeinschaft, an welcher die Flughafen Zürich AG mit 51 Prozent und die Swiss Life AG mit 49 Prozent beteiligt sind.

THE CIRCLE soll LEED-zertifiziert werden

LEED steht für «Leadership in Energy and Environmental Design», und ist das international bekannteste Gebäudelabel. Eine erfolgreiche LEED-Zertifizierung ist die Bestätigung des Green Building Council, dass ein Gebäude nach messbar nachhaltigen Gesichtspunkten entwickelt, geplant und realisiert worden ist. Um die LEED-Zertifizierung zu erhalten, müssen unter anderem beim Bau, der Wasser- und Energieversorgung, der Raumqualität, den Materialien sowie bei den Innovationen bestimmte Kriterien erfüllt werden. So wird auf der Baustelle ein hoher Anteil des Bauschutts und Abbruchmaterials der zuvor auf dem Gelände stehenden Parkhäuser über Recycling-Massnahmen wieder in den Materialkreislauf zurückgeführt. Ziel ist ein Anteil von mindestens 75 Prozent. Auch beim Neubau wird ein erheblicher Anteil von Materialien mit Recyclingmaterialien eingesetzt.

Energie und Wasser

Auch der Einsatz von alternativen Energien spielt bei THE CIRCLE eine grosse Rolle. So wird die Abwärme aus dem Gebäude, welche nicht direkt genutzt werden kann, in einem grossen Wärme- und Kältespeicher zwischengelagert und zu einem späteren Zeitpunkt bei der Wärmeversorgung eingesetzt. In Bezug auf Wärme wird THE CIRCLE damit bei-

nahe zum Selbstversorger. Gleichzeitig wird so mehr als die Hälfte der bei der Kälteerzeugung entstehenden Abwärme wiederverwertet. Eine Photovoltaikanlage auf dem Dach liefert zwei Prozent des benötigten Stroms emissionsfrei von der Sonne. Auf den Dächern von THE CIRCLE wird zudem auf 30'000 m² das Regenwasser gesammelt und in unterirdischen Tanks gespeichert. Das Wasser wird für die Toilettenspülungen eingesetzt und ersetzt so jährlich rund 20'000 m³ Frischwasser.

Hervorragend erreichbar und mit Naherholungsgebiet verbunden

Neben dem Autobahnanschluss verbinden THE CIRCLE täglich 360 Zug-, 400 Tram- und 790 Busverbindungen mit der Region und der ganzen Schweiz. So werden voraussichtlich mehr als 60 Prozent der Anreisenden den öffentlichen Verkehr benützen. Für die Erreichbarkeit durch den individuellen Verkehr werden Ladestationen für Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb angelegt. Auch für eine grosse Anzahl von Fahrradabstellplätzen ist gesorgt. Mit dem «Butzenbühl»-Hügel ist THE CIRCLE unmittelbar an eine grosse Naherholungszone angeschlossen. Diese 80'000 Quadratmeter umfassende Wald- und Grünfläche wird parallel zum Hochbau umgestaltet und aufgewertet. Bis zur Eröffnung entsteht ein attraktives und öffentlich zugängliches Naherholungsgebiet für die Besucher des Flughafens Zürich und von THE CIRCLE.

Umweltauswirkungen werden auch in Zukunft reduziert

Die Eröffnung von THE CIRCLE ist im ersten Halbjahr 2020 vorgesehen. Die Flughafen Zürich AG setzt sich dafür ein, dass das Kriterium der Nachhaltigkeit auch bei weiteren neuen Infrastrukturen berücksichtigt wird, und somit die Umweltauswirkungen des Flughafens Zürich – auch bei einem kontinuierlichen Wachstum des Verkehrs – stabilisiert oder sogar reduziert werden können.

Auf der derzeit grössten Hochbaustelle der Schweiz entsteht THE CIRCLE.



Mit einem modernisierten Terminal in die Zukunft

Das Terminal 1 und das Dock A wurden über die letzten Jahrzehnte etappenweise ergänzt und müssen umfassend erneuert bzw. erweitert werden. Gleichzeitig nimmt aufgrund der wachsenden Internationalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft die Nachfrage nach Luftverkehr laufend zu. Um über die gesamte Lebensdauer genügend Terminal-Kapazität sicherzustellen, orientiert sich die Flughafen Zürich AG bei der Planung der Gebäude an der Nachfrage und am prognostizierten Passagierwachstum.

Die Flughafen Zürich AG investiert jedes Jahr rund 300 Millionen Franken in die Modernisierung und Erweiterung der Infrastrukturen. Bei der Planung der Ersatzinfrastrukturen müssen mittel- bis langfristige Nachfrageprognosen berücksichtigt werden, damit die Bauten über ihre gesamte Lebensdauer genügend Raum für Passagiere und Flugzeuge bieten.

Verändertes Reiseverhalten von Wirtschaft und Gesellschaft

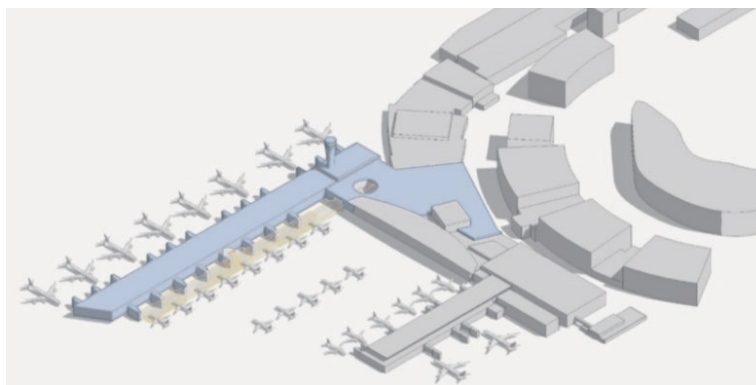
Die Anzahl der Passagiere pro Jahr hat sich in den letzten fünfzehn Jahren am Flughafen Zürich um mehr als 10 Millionen auf 29.4 Millionen Passagiere erhöht. Dies liegt darin begründet, dass die internationale Verflechtung von Wirtschaft und Gesellschaft laufend zunimmt. Die Schweiz als aussenhandelsorientierte Volkswirtschaft und als bedeutender Tourismusstandort ist auf eine gute Luftverkehrsanbindung an die wichtigsten Metropolen der Welt angewiesen. Zudem werden Verwandtschafts- und Freundschaftsbeziehungen internationaler. Dies wirkt sich auf das Reiseverhalten aus und führt zu einer Zunahme von Flugreisen. Aktuelle Nachfrageprognosen gehen von einem langjährigen durchschnittlichen Wachstum der Passagieranzahl am Flughafen Zürich von zwei bis drei Prozent pro Jahr aus. Dementsprechend werden für das Jahr 2030 rund 40 Millionen Passagiere und für das Jahr 2040 gegen 50 Millionen Passagiere erwartet.

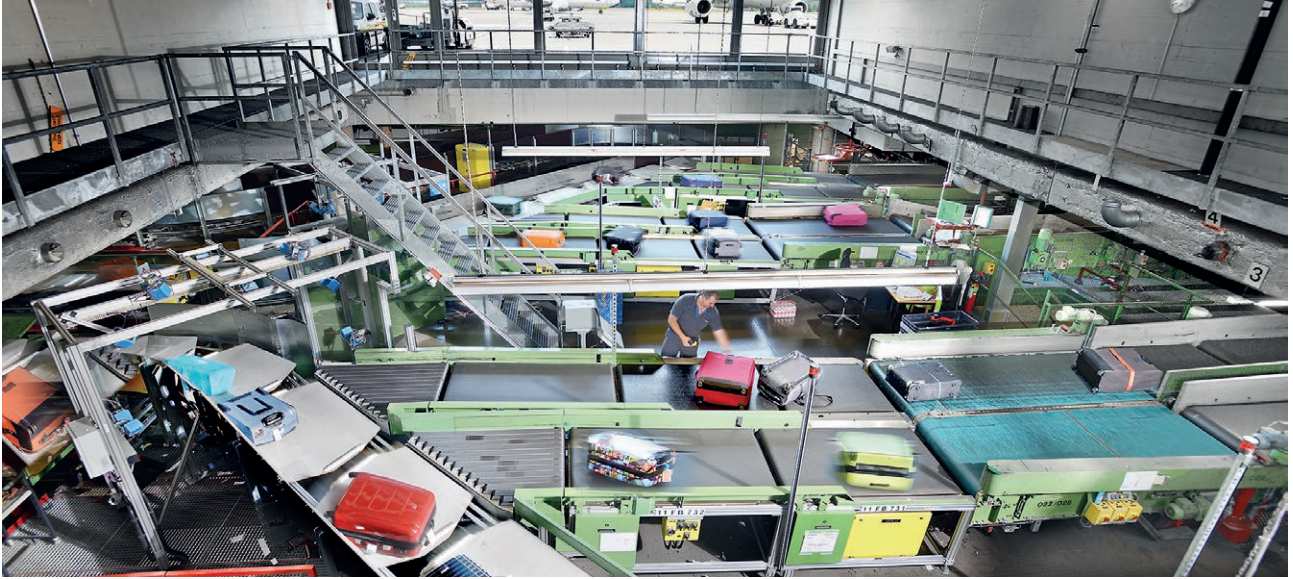
Dieses Passagierwachstum dürfte zu einem wesentlichen Teil über den Einsatz von grösseren und besser ausgelasteten Flugzeugen abgewickelt werden. Mittelfristig ist jedoch auch mit einer Zunahme der Flugbewegungen zu rechnen. Im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt ist ausgewiesen, dass auf dem bestehenden Pistenystem maximal rund 350'000 Flugbewegungen abgewickelt werden können. Im Jahr 2017 wurden 270'000 Flugbewegungen registriert, das sind 55'000 Flugbewegungen weniger als im Jahr 2000 als ein Allzeithoch von 325'000 Flugbewegungen registriert wurde.

Terminal 1 und Dock A werden erneuert

Der steigenden Passagiernachfrage muss die Flughafen Zürich AG bei der Erneuerung von Infrastrukturen Rechnung tragen. Dies gilt auch für die Sanierung des Dock A und des Terminals 1 inklusive des Towers. Das Projekt befindet sich derzeit im Rahmen der Bedürfnisformulierung und Lösungsfindung noch in einer sehr frühen Planungsphase. Mit den Bauarbeiten kann frühestens in rund fünf Jahren begonnen werden, nachdem die Projektierungs- und Genehmigungsverfahren abgeschlossen sein werden. Mit den Inbetriebnahmen kann im Zeitraum 2025 bis 2030 gerechnet werden. Es liegt in der Verantwortung der Flughafen Zürich AG, das Gebäude auf die mittel- bis langfristig prognostizierten Passagierzahlen auszurichten. Nur so kann sichergestellt werden, dass der Flughafen Zürich seine Position als einer der qualitativ besten Flughäfen auch in Zukunft halten kann.

Visualisierung des neuen Terminal 1 und Dock A





Das Gepäcksystem der Flughafen Zürich AG sortiert, kontrolliert und transportiert heute bis zu 50'000 Gepäckstücke pro Tag und hat eine zentrale Bedeutung für den Drehkreuzbetrieb.

Neues Gepäcksystem am Flughafen Zürich

Die Gepäcksortieranlage erreicht in den kommenden Jahren das Ende ihrer Lebensdauer und muss bei laufendem Betrieb erneuert werden. Das neue Gepäcksystem wird bei seiner Inbetriebnahme im Jahr 2025 über 35 Prozent mehr Sortierkapazität verfügen und somit auch langfristig die hohe Qualität des Drehkreuzbetriebs am Flughafen Zürich sicherstellen.

Die Flughafen Zürich AG investiert über die nächsten fünf Jahre rund 470 Millionen Franken in das neue Gepäcksystem. Die bestehende Gepäcksortieranlage hat das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und muss deshalb umfassend erneuert und erweitert werden.

Drehkreuzbetrieb braucht leistungsfähiges Gepäcksystem

Die Gepäcksortieranlage der Flughafen Zürich AG transportiert heute bis zu 50'000 Gepäckstücke pro Tag und hat für den Drehkreuzbetrieb am Flughafen Zürich eine zentrale Bedeutung. Sie trägt massgeblich dazu bei, dass das Gepäck der abfliegenden und umsteigenden Passagiere rechtzeitig auf den richtigen Flug gelangen. Sie muss so dimensioniert sein, dass die Gepäckstücke auch in den Spitzenzeiten zuverlässig in kurzer Zeit sortiert, kontrolliert und ans Sortierziel gebracht werden. Nur so können unter anderem die im internationalen Vergleich kürzesten Umsteigezeiten der Transferpassagiere eingehalten werden.

Erneuerung bei laufendem Betrieb

Nach Abschluss der Planungen und Mieterverschiebungen erfolgte am 19. März 2018 der offizielle Baustart mit dem Beginn des Rückbaus. Um auch während der Erneuerung der Anlage

einen reibungslosen Drehkreuzbetrieb sicherzustellen, erfolgen die Bauarbeiten während des laufenden Betriebs. Der zentrale Teil des abzulösenden Gepäcksystems befindet sich in der Nähe des Terminals 1. Die Bauarbeiten umfassen jedoch auch Anlagenteile, die sich an anderen Stellen des Flughafens befinden. Erneuert werden zudem die Vor- und Hauptsortieranlagen im Dock E, sowie alle Verbindungsstrecken von den Terminals und vom und zum Dock E.

Sortierkapazität wird deutlich erhöht

Bei der Sanierung des Gepäcksystems müssen unter anderem die steigende Nachfrage nach Luftverkehr sowie die neuesten Sicherheits- und Qualitätsanforderungen berücksichtigt werden. So wird die Sortierkapazität um rund ein Drittel und die Zahl der Frühgepäckspeicherplätze von heute 600 auf 2500 erhöht. Zudem wird mehr Platz für grössere Sicherheitskontrollgeräte mit neuer Technologie benötigt, die aufgrund verschärfter EU-Vorschriften in den nächsten Jahren erforderlich sind.

Inbetriebnahme bis 2025

Die Inbetriebnahme der neuen Anlage erfolgt in mehreren Etappen. Mit dem Abschluss der Arbeiten ist im Jahr 2025 zu rechnen. Nach Fertigstellung wird die Anlage über 35% mehr Sortierkapazität verfügen und somit auch langfristig die hohe Qualität des Drehkreuzes sicherstellen können.

Zahlen und Fakten

Zahl der heute durchschnittlich/maximal am Tag beförderten Gepäckstücke: 30'000/50'000

Steigerung der Sortierkapazität mit neuem Gepäcksystem: rund 35%

Anzahl künftiger Sortierziele: 122 (gegenüber heute 92)

Anzahl künftiger Transferabladestellen: 15 (gegenüber heute 12)

Anzahl künftiger Frühgepäckspeicherplätze: 2500 (gegenüber heute 600)

Investitionsvolumen neues Gepäcksystem: rund CHF 470 Mio.

Bauzeit: 2018-2025

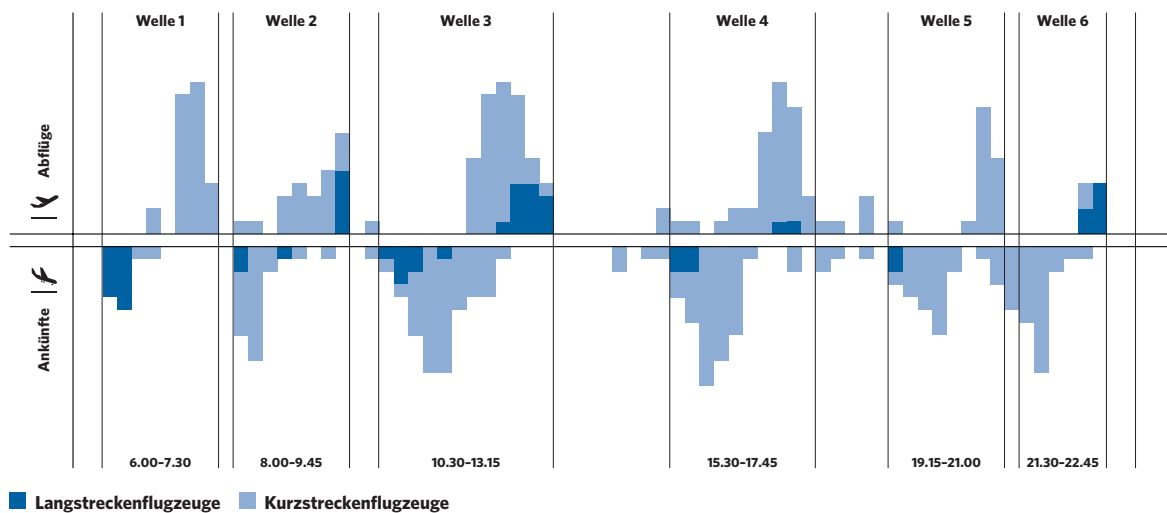
Fachbegriffe kurz erklärt – ein Flughafenglossar

Luftverkehrsdrehkreuz und Wellensystem

Ein Luftverkehrsdrehkreuz (Hub) weist ein eng aufeinander abgestimmtes Netz von Kurz-, Mittel- und Langstreckenflügen auf, das einer (oder mehreren) Fluggesellschaft(en) ermöglicht, mit vergleichsweise wenigen Flügen eine Vielzahl von Umsteigeverbindungen anzubieten. Die Kurz- und Mittelstreckenflüge dienen dabei als Zubringer für Mittel- und Langstreckenflüge. Mit Hilfe der Transferpassagiere können so Verbindungen rentabel angeboten werden, für welche die alleinige Nachfrage des Lokalmarkts nicht genügend hoch ist.

Um die Flugzeuge effizient auszulasten und die unterschiedlichen Interkontinentaldestinationen zu jeweils attraktiven Zeiten anzubinden, werden solche Umsteigeverbindungen mehrmals täglich – in sogenannten Wellen – angeboten. Damit die Umsteigezeiten kurz und so die Reise für die Kunden attraktiv bleibt, bedingt ein solches Wellensystem eine starke Bündelung von An- und Abflügen. Eine hohe Auslastung der Infrastrukturen in den Wellenspitzen und eine vergleichsweise geringe Auslastung in den Wellentälern wechseln sich ab. Die Kapazitäten der hub-relevanten Infrastrukturen wie Pisten, Flugzeugstandplätze, Terminals, inkl. Gepäcksortieranlage, Abflug-Gates und der Sicherheits- und Grenzkontrollinfrastruktur, müssen entsprechend so dimensioniert werden, dass auch in den Spitzenzeiten die angebotenen Umsteige- und Umladezeiten eingehalten werden können. Eine solche Ausrichtung der Infrastruktur auf die Spitzenzeiten ist teuer, jedoch lassen sich nur so auch künftig für die Wirtschaft wichtige zusätzliche Destinationen in das Hubsystem einbinden. Und auch der Auftrag des Bundesrats – nämlich dass der Flughafen Zürich seine Rolle als eine der europäischen Drehscheiben des globalen Luftverkehrs auch in Zukunft wahrnehmen und die Nachfrage befriedigen kann – lässt sich nur dank einer auf die Spitzenzeiten ausgerichteten Infrastruktur erfüllen.

Der Drehkreuzbetrieb des Hub-Carriers SWISS am Flughafen Zürich weist derzeit sechs Wellen auf. In diesen Spitzenzeiten bestehen bereits heute Kapazitätsengpässe, die sich in Zukunft aufgrund der steigenden Nachfrage nach Flugreisen weiter verschärfen werden. Um das für die Erreichbarkeit des Unternehmens- und Tourismusstandorts Schweiz breite Destinationsportfolio – welches nur durch den Drehkreuzbetrieb ermöglicht wird – erhalten und der Nachfrage entsprechend ausbauen zu können, müssen die Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit die Kapazitäten in den Spitzenzeiten nachfragegerecht ausgeweitet werden können.



Quelle: Swiss International Air Lines

Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils Januar bis März 2018

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



29.1%
Transferanteil

Veränderung gegenüber 2017
-1.0 Prozentpunkte

1'852'614
Transferpassagiere

Veränderung gegenüber 2017
+ 2.0%

6'375'895
Total Passagiere

Veränderung gegenüber 2017
+ 5.6%



61'965
Flugbewegungen

Veränderung gegenüber 2017
+ 1.5%

127'853 t
Fracht und Post

Veränderung gegenüber 2017
+ 4.5%

