



# 37. Politikbrief

Winter 2017

Editorial	03	Standortattraktivität in Gefahr: Erreichbarkeit stagniert	06	Flughafenglossar: Rechte und Pflichten der Betriebskonzession	10
Der Flughafen Zürich stärkt den Wirtschafts- und Tourismusstandort	04	Nachtflugsperrung am Flughafen Zürich	08	Flughafen Zürich setzt auf Elektromobilität	11
Gastbeitrag: Prof. Lino Guzzella, Präsident der ETH Zürich	05			Verkehrsentwicklung	12

Die Online-Version der  
Politikbriefe finden Sie hier:  
[www.flughafen-zuerich.ch/politikbrief](http://www.flughafen-zuerich.ch/politikbrief)



### **Impressum**

Redaktion: Flughafen Zürich AG

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

Papier: Refutura blauer Engel, Recycling

© Flughafen Zürich AG

Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen

[politikbrief@zurich-airport.com](mailto:politikbrief@zurich-airport.com)

[www.flughafen-zuerich.ch](http://www.flughafen-zuerich.ch)



Editorial

## Geschätzte Leserinnen und Leser

Eine Wertschöpfung von 5 Milliarden Franken, 27'000 Beschäftigte, eine hohe – aber stagnierende – kontinentale und globale Erreichbarkeit, täglich 12'000 Übernachtungstouristen, die über den Flughafen Zürich einreisen sowie täglich 1200 Tonnen Luftfracht, mit der in Wert gemessen 40 % der Exportgüter unser Land verlassen – das sind die wichtigsten Erkenntnisse einer volkswirtschaftlichen Studie über den Flughafen Zürich. Weitere spannende Ausführungen, zum Beispiel wie sich die Erreichbarkeit beim Wegfall des Drehkreuzbetriebs verändern würde, und Zahlen und Zusammenhänge zu unserem Schwerpunktthema finden Sie ab Seite 4.

Die gute Erreichbarkeit ist auch für die Spitzenforschung in der Schweiz von hoher Relevanz. Prof. Lino Guzzella, Präsident der ETH Zürich, erläutert in seinem Gastbeitrag die Notwendigkeit guter weltweiter Verbindungen für die Forschung, zeigt die technologischen Fortschritte in der Luftfahrt auf, setzt sich aber auch kritisch mit den Umweltaspekten von Flugreisen auseinander.

Auch wir als Flughafenbetreiberin sind stets bestrebt, uns in Umweltbelangen zu verbessern. So setzen wir auf der Luftseite vermehrt auf elektrische Antriebe bei Fahrzeugen. Dies unterstützt unsere Bemühungen, den Ausstoss von CO<sub>2</sub> und Luftschadstoffen weiter zu reduzieren. Weitere Informationen über unsere ambitionierten CO<sub>2</sub>-Ziele sowie den Einsatz von Elektromobilen am Flughafen Zürich finden Sie ebenfalls in dieser Ausgabe des Politikbriefs.

Unsere Bemühungen gelten auch dem Lärmschutzbedürfnis der Einwohnerinnen und Einwohner rund um den Flughafen. Besonders sensibel sind die Nachtstunden. Während am Flughafen Zürich verspätete Flüge bis 23.30 Uhr ohne Bewilligung starten und landen können, benötigen Flüge nach 23.30 Uhr eine Bewilligung, die durch die Flughafen Zürich AG nur in Ausnahmefällen gewährt werden kann und von der Volkswirtschaftsdirektion auf ihre Rechtmässigkeit überprüft wird. Gemeinsam mit unseren Flughafenpartnern setzen wir Projekte um mit dem Ziel, die Anzahl der verspäteten Flugzeuge zu minimieren. Nachhaltige und langfristige Verbesserungen sind aber nur durch die Flexibilisierung des Flugbetriebs während des Tages möglich und setzen die nötige politische Unterstützung voraus. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Thema der Nachtflugsperre finden Sie auf den Seiten 8 und 9.

Nach einer ersten Serie mit Begriffen über rechtliche Grundlagen, möchten wir Sie in den kommenden Ausgaben mit weiteren Ausdrücken aus der Flughafenwelt vertraut machen. In den nächsten Ausgaben fokussieren wir auf den Flugbetrieb und erläutern als Auftakt die Betriebskonzession.

Nun wünsche ich Ihnen eine anregende Lektüre und dann schon bald einen schönen Jahresausklang.

Joana Filippi  
Head Public Affairs

# Der Flughafen Zürich stärkt den Wirtschafts- und Tourismusstandort

**Im Auftrag der Flughafen Zürich AG haben Infras und BAK Economics eine Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Zürich durchgeführt. Diese Studie bestätigt, dass der Flughafen Zürich vielfältige, direkte und indirekte positive Wirkungen auf die Volkswirtschaft und die Standortqualität der Region Zürich, der Schweiz sowie auf grenznahe Gebiete in Süddeutschland und Österreich hat, und ein wichtiges Element für eine zukunfts-trächtige und weiterhin erfolgsversprechende wirtschaftliche Entwicklung dieser Regionen darstellt.**

Mit der steigenden Passagierzahl nimmt auch die Bedeutung des Flughafens Zürich als Arbeitsplatz- und Wirtschaftsstandort zu. Im Jahr 2016 haben die rund 280 direkt am Flughafen ansässigen Unternehmen 27'100 Menschen einen Arbeitsplatz geboten. Damit finden am Flughafen Zürich in etwa gleich viele Menschen ein berufliches Auskommen wie in den Städten Schaffhausen oder Thun. Im Vergleich zum Kanton Zürich entspricht das rund 3 Prozent aller im Kanton Beschäftigten. Durch die Vergabe von Aufträgen oder den Bezug von anderen Vorleistungen durch die am Flughafen ansässigen Unternehmen, werden indirekt in der Schweiz weitere 5700 Vollzeitstellen generiert.

## 5 Milliarden Franken Wertschöpfung

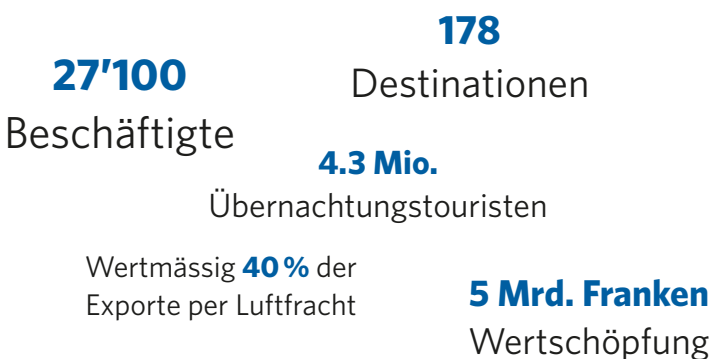
Durch die wirtschaftliche Tätigkeit der am Flughafen ansässigen Unternehmen entsteht direkt und indirekt durch den Bezug von Vorleistungen eine Wertschöpfung von insgesamt rund 5 Milliarden Franken. Der grösste Teil dieser Wertschöpfung entsteht durch die direkt mit der Aviatik verbundenen Leistungen. Von zunehmender Bedeutung werden aber Tätigkeiten im kommerziellen und gastronomischen Umfeld zum Wohl der Passagiere, Besucher und Mitarbeitenden. Neben dieser direkt am Flughafen anfallender Wertschöpfung sorgen Investitionen in die Infrastruktur und die bei Zulieferern getätigten Einkäufe in der Region für die indirekte Wertschöpfung und weitere indirekt mit dem Flughafen verbundene Arbeitsplätze. Gesamthaft entsteht so eine ähnlich hohe Wertschöpfung wie in den Kantonen Glarus und Nidwalden zusammen.

## 12'000 Übernachtungstouristen täglich: Direktverbindungen stärken Tourismusstandort

Darüber hinaus ist ein attraktiver Interkontinentalflughafen ein bedeutendes Element für einen erfolgreichen Tourismusstandort. In der Studie wird aufgezeigt, dass alleine am Flughafen Zürich jährlich 4.3 Millionen oder täglich 12'000 Übernachtungstouristen in die Schweiz einreisen, das entspricht 22 Prozent aller Übernachtungstouristen. Die Bedeutung dieser direkten Interkontinentalverbindungen für den Tourismusstandort zeigt sich in der Entwicklung der Gästestruktur noch deutlicher. Während der Anteil von Touristen aus Fernmärkten wie Asien und Nord- und Südamerika in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat, war die Zahl der europäischen Touristen rückläufig. Gleichzeitig nimmt innerhalb Europas der Trend zu kurzen (Geschäfts-)Städtereisen zu, auch dafür ist ein Flughafen und eine gute kontinentale Erreichbarkeit wichtige Voraussetzung.

## 40 % des Werts aller Exporte verlässt die Schweiz per Luftfracht

Neben dem Transport und der Verbindung von Menschen, ist der Luftverkehr für den schnellen und sicheren Transport von hochwertigen Gütern verantwortlich. So werden gemessen am Wert 40 Prozent aller Exporte der Schweiz mit Luftfracht transportiert. Gerade für teure und empfindliche Qualitätsprodukte wie Medikamente, Uhren und Schmuck oder Präzisionsinstrumente ist Luftfracht oft alternativlos. Da ein Grossteil der Frachttransporte mit Linienflügen transportiert wird, trägt der Flughafen Zürich mit seinen vielfältigen Direktverbindungen einen wichtigen Teil zu einem starken Werkplatz Schweiz bei. Und auch für die Luftfracht ist ein Hubbetrieb von Bedeutung: Da in Zürich aufgrund der strengen Nachtflugsperrung fast keine Vollfrachtflugzeuge verkehren, ermöglicht der Drehkreuzbetrieb, dass in Zürich interkontinentale Fracht als Zuladung zu Passagierflugzeugen trotzdem direkt in die Zielregion exportiert werden kann, ganz ohne Umweg mit dem Lastwagen an einen interkontinentalen Frachthub in Europa, wie beispielsweise Luxemburg, Köln oder Leipzig. Und auch Schweizerinnen und Schweizer schätzen frische Fische aus der ganzen Welt oder exotische Früchte und Blumen, auch solche Importe sind letztlich nur mit Luftverkehr möglich.





Gastbeitrag

## Universität mit eigenem Flughafen

Für einen erfolgreichen Forschungs- und Innovationsplatz Zürich ist ein funktionierender Flughafen von zentraler Bedeutung. Wissenschaft ist seit jeher ein internationales Geschäft, das nur im Austausch zwischen Menschen gedeiht. Die ETH Zürich hat weltweit mehr als 8000 Forschungskontakte und ist darum darauf angewiesen, dass die eigenen Forschenden direkte Verbindungen in die wesentlichen Wissenszentren der Welt haben.

Umgekehrt ist es ebenso wichtig, dass Expertinnen und Experten aus aller Welt ohne grosse Umwege nach Zürich anreisen können, um zum Beispiel an wissenschaftlichen Kongressen teilzunehmen. Die Nähe des Flughafens zur ETH führt immer wieder zu ungläubigem Staunen ausländischer Gäste, wenn sie nach rund 30 Minuten Fahrt im 10er-Tram an der Rämistrasse 101 aussteigen können. Ziel erreicht. Vielleicht müssten wir im härter werdenden Wettbewerb um die klügsten Köpfe einmal mit dem Slogan werben: Kommen Sie an die ETH – die einzige Top-Universität der Welt mit eigenem Flughafen.

Aber wo Licht ist, ist auch Schatten. Wenn man die jüngsten Zahlen aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr des Bundes nimmt, ist die durchschnittliche Anzahl der Flugreisen pro Kopf zwischen 2010 und 2015 um 43 % gestiegen. Ich bin mir bewusst, dass die Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft auch negative Auswirkungen haben auf Mensch und Umwelt. Ein Flughafen produziert Verkehr, an- und abfliegende Flugzeuge tragen zum weltweiten CO<sub>2</sub>-Ausstoss bei und verursachen Lärm, den vor allem die Flughafenrainer-Gemeinden tragen müssen.

Zwei Hebel, die das Dilemma nicht lösen, aber entschärfen können, sind einerseits der technische Fortschritt sowie das eigene Verhalten andererseits. In der Flugzeug-Technik hat man in den vergangenen Jahren spür- und hörbare Fortschritte erzielt; mit Leichtbauweisen für weniger Treibstoffverbrauch oder besseren Triebwerken, die die Lärmemissionen bis um die Hälfte drosseln. Die von vielen herbeigesehnte, geräuschlose elektro-aviatische Zukunft bleibt jedoch – vorderhand – ein Traum.

Triebwerke werden noch lange Zeit mit flüssigen Kohlenwasserstoffen betrieben werden. Hier gilt es weiter zu optimieren. An der ETH haben Forschende zum Beispiel die Produktion von «solarem Kerosin» aus Wasser und CO<sub>2</sub> mit Hilfe von Sonnenenergie experimentell nachgewiesen. Noch sind weitere Hürden zu überwinden, bis das Ergebnis aus dem Labor in die Industrie übertragen werden kann. Aber ich bin überzeugt, dass wir das Potenzial der technischen Verbesserungen bei den Flugzeugen noch lange nicht ausgeschöpft haben.

Der zweite Hebel – das eigene Verhalten – stellt wohl die grössere Herausforderung dar als der technische Fortschritt. Wir als Wissenschaftsbetrieb mit starker internationaler Vernetzung sind hier nicht ausgenommen. Auf der einen Seite müssen wir darauf achten, die guten Rahmenbedingungen für alle ETH-Angehörigen zu erhalten, und dazu gehört eben, dass die Welt von Zürich aus gut erreichbar ist. Andererseits sind wir als Hochschule einer nachhaltigen Entwicklung verpflichtet, was einen bewussten Umgang mit nicht erneuerbaren Ressourcen einschliesst. Die ETH hat deshalb einen internen Prozess angestossen mit dem Ziel, die durch Dienstreisen mit dem Flugzeug verursachten Treibhausgas-Emissionen in den nächsten Jahren zu reduzieren.

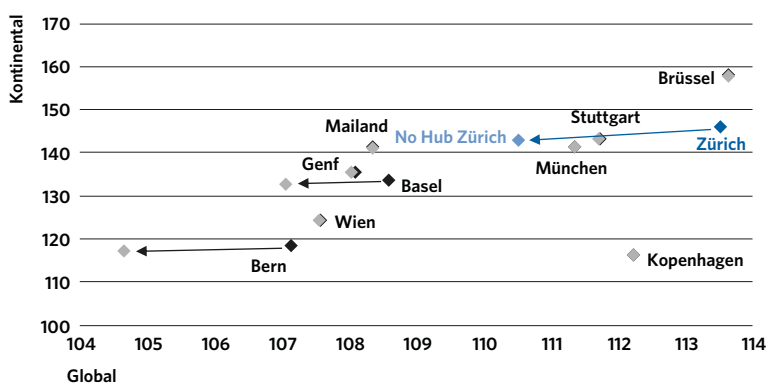
Prof. Lino Guzzella  
Präsident der ETH Zürich

# Standortattraktivität in Gefahr: Erreichbarkeit stagniert

**Die Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Zürich fokussiert unter anderem auf die Auswirkungen des Flughafens Zürich auf die Erreichbarkeit des Wirtschaftsraums Zürich. Obwohl der Standort Zürich weiterhin sowohl global wie auch kontinental gut erreichbar ist, stagniert die Erreichbarkeit in den letzten Jahren und Zürich verliert relativ zu den Mitbewerbern im Standortwettbewerb an Attraktivität.**

Neben den direkt sichtbaren Wertschöpfungs- und Arbeitplatzeffekten schafft ein Flughafen für eine Region auch entscheidende Voraussetzungen um sich im internationalen Standortwettbewerb zu positionieren. Der wichtigste dieser Faktoren ist die Erreichbarkeit. Erst dank einem interkontinentalen Flughafen und vielfältigen Direktverbindungen in die ganze Welt wird ein Standort sichtbar und damit für international tätige Unternehmen attraktiv. Dank den 68 Linienfluggesellschaften und insbesondere dem Hubbetrieb der Swiss, ist der Flughafen Zürich direkt mit 178 Destinationen auf der ganzen Welt verbunden und erlaubt es, Menschen und Güter schnell, zuverlässig und unkompliziert an ihre Ziele zu transportieren – in einer immer stärker globalisierten Welt ein entscheidender Vorteil gegenüber Konkurrenzstandorten.

## «No Hub Zürich»: Indexpunktverluste Global und Kontinental (2002=100)



◆ Szenario No Hub Zürich ◆ Erreichbarkeitsindex 2016 (Referenz)

Quelle: BAK Economics/Infras

## Erreichbarkeit stagniert auf hohem Niveau

Die Studie unterstreicht die Bedeutung des Flughafens Zürich für die heute hohe Erreichbarkeit. Gemessen am Erreichbarkeitsmodell von BAK Economics, ist Zürich heute global und kontinental nach wie vor sehr gut erreichbar und daher weiterhin hoch attraktiv für international tätige Unternehmen. Dies ist jedoch nicht selbstverständlich und die Erreichbarkeit hat in den letzten Jahren absolut gesehen stagniert, relativ zu Konkurrenzstandorten in Europa hat sie sogar deutlich abgenommen. Noch im Jahr 2000 erreichte Zürich ähnlich hohe Erreichbarkeitswerte wie Frankfurt, London, Amsterdam oder Paris, die Standorte der grossen europäischen Drehkreuzflughäfen. Heute ist der Rückstand sowohl hinsichtlich der kontinentalen wie auch der interkontinentalen Erreichbarkeit bereits auf 15–20 Prozentpunkte angewachsen.

## Drehkreuzbetrieb mit Langstreckenverbindungen wichtigster Treiber der Erreichbarkeit

Diese Entwicklung zeigt deutlich, dass ein Drehkreuzbetrieb und die damit verbundenen regelmässigen, täglichen Langstreckenverbindungen an möglichst viele für die Schweizer Wirtschaft interessante Destinationen einer der entscheidendsten Treiber für eine hohe Erreichbarkeit darstellt. Einher mit einem solchen Hubbetrieb gehen auch regelmässige Zubringerflüge an und aus einer Vielzahl von europäischen Destinationen, was neben einer hohen globalen Erreichbarkeit auch die kontinentale Erreichbarkeit positiv beeinflusst. Ein im Rahmen der Studie gerechnetes Szenario zeigt denn auch, dass ein Wegfall des Drehkreuzbetriebs am Flughafen Zürich insbesondere in der globalen Erreichbarkeit zu einem empfindlichen Verlust führen würde. Insgesamt 32 wichtige europäische Mitbewerber im Standortwettbewerb wie München oder Stuttgart würden Zürich überflügeln und im Wettbewerb um Unternehmen und Arbeitsplätze gegenüber Zürich und der Schweiz an Boden gutmachen. Ein gänzlicher Wegfall beziehungsweise eine Aufgabe des Flugbetriebs in Zürich würde die Erreichbarkeit der Schweiz verständlicherweise noch viel härter treffen und durch den Wegfall von Direktverbindungen an bestehende und aufstrebende Wirtschaftsdestinationen wie Boston, Shanghai oder Mumbai hinsichtlich Erreichbarkeit weit hinter das europäische Mittelfeld zurückwerfen.



40 Prozent der Exporte der Schweiz – gemessen am Wert – werden per Luftfracht transportiert.

### **Weltklasseforschung braucht weltweite Vernetzung**

Ebenfalls ein wichtiger Standortfaktor für Zürich sind die hochstehenden Bildungs- und Forschungsinstitutionen, allen voran die international ausgezeichnete ETH Zürich. Wie Professor Lino Guzella in seinem Gastbeitrag auf Seite 5 dieses Politikbriefs überzeugend darlegt, ist ein solcher Forschungs- und Innovationsstandort ebenso auf direkte, weltweite Verbindungen angewiesen. So erlaubt ein interkontinentaler Drehkreuzflughafen den Forscherinnen und Forschern eine direkte Verbindung zu anderen Forschenden und deren Institutionen, erleichtert den Wissensaustausch und fördert so die Innovation. Gleichzeitig wird der Forschungsstandort für ausländische Forschende attraktiv. Eine möglichst gute Anbindung an ihre Heimat und damit an Familie und Freunde beeinflusst die Wahl der weltweit hartumkämpften Talente genauso wie die Lebensqualität und die Forschungsanstalt selber.

### **Erfolgreicher Flughafen stärkt die ganze Schweiz**

Der Flughafen Zürich hat auf die Flughafenregion und den Metropolitanraum Zürich nicht nur negative Effekte in Form von Lärm, sondern vielfältige direkte und indirekte positive Wirkungen auf die Region, den Wirtschaftsstandort und die Lebensqualität der Bevölkerung. Insbesondere der Hubbetrieb der Swiss und die damit verbundenen Direktverbindungen an die wichtigsten Destinationen der ganzen Welt, tragen massgeblich zur überdurchschnittlichen Standortattraktivität bei. Die Tatsache, dass aufgrund der fehlenden Spitzenkapazitäten das Drehkreuz seit Jahren nicht mehr massgeblich mit zusätz-

lichen Langstreckenverbindungen erweitert werden konnte, schlägt direkt auf die Güte der Erreichbarkeit durch. Die Studie zeigt deutlich, dass Zürich und die Schweiz im relativen Wettbewerb mit den grossen europäischen Wirtschaftsmetropolen schleichend an Erreichbarkeit und damit Attraktivität verliert. Noch ist diese Entwicklung nicht dramatisch und der Flughafen Zürich kann seine im luftfahrtpolitischen Bericht geforderte Funktion als eine der europäischen Drehscheiben des globalen Luftverkehrs noch wahrnehmen. Damit er das auch weiterhin kann, sind mittel- und langfristig Massnahmen nötig. Nur wenn sich der Flughafen Zürich nachfragegerecht weiterentwickeln kann, ein Hubbetrieb weiterhin möglich bleibt und die Politik dem Flughafen den dafür nötigen Entwicklungsspielraum zugesteht, wird er diese Funktion auch für künftige Generationen erfüllen können und damit hinsichtlich Erreichbarkeit die nötigen Voraussetzungen für einen attraktiven Tourismus-, Wirtschafts- und Exportstandort erhalten und wieder verbessern können.

# Nachtflugsperr am Flughafen Zürich

**Am Flughafen Zürich, der wichtigsten interkontinentalen Luftverkehrsdrehscheibe der Schweiz, gilt seit 2010 eine strenge Nachtflugsperr. Flüge zwischen 23.30 Uhr und 06.00 Uhr sind nur bei aussergewöhnlichen und unvorhersehbaren Ereignissen möglich und unterliegen einer streng reglementierten und vom Kanton Zürich kontrollierten Bewilligungspraxis. Damit das Drehkreuz Zürich auch in Zukunft international wettbewerbsfähig bleibt, sind die bestehenden Betriebszeiten absolut essenziell.**

Der Bund hat in seinem Luftfahrtpolitischen Bericht (LUPO) im Februar 2016 festgehalten, dass die Luftfahrt als wichtiger Pfeiler der Schweizer Verkehrsinfrastruktur zu stärken sei und die Nachfrage nach Luftverkehr weiterhin wachsen wird. Er hat darin auch den grossen volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Zürich hervorgehoben. Gleichzeitig weist der Bundesrat darauf hin, dass den Lärmschutzanliegen der Bevölkerung die grösstmögliche Beachtung zu schenken sei.

## Nachtflugsperr seit dem Jahr 2000 laufend verschärft

Gemäss Art. 39a der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) gilt für Landesflughäfen grundsätzlich eine Nachtflugsperr von 00.30 Uhr bis 05.00 Uhr bzw. für Starts bis 06.00 Uhr. Dabei ist die letzte halbe Stunde von 24.00 Uhr bis 00.30 Uhr für verspätete Flüge reserviert, deren Starts im Rahmen des Flugplans bis maximal 24.00 Uhr geplant werden dürfen. Aufgrund eines Bundesgerichtsentscheids wurde die Nachtflugsperr am Flughafen Zürich im Jahr 2000 am Morgen von 05.00 Uhr auf 05.30 Uhr ausgeweitet. Im Rahmen einer Betriebsreglementsänderung im Jahr 2003 wurde die Nachtflugsperr um eine weitere halbe Stunde auf 06.00 Uhr ausgedehnt. Eine nochmalige Verschärfung der Nachtflugsperr um eine Stunde erfolgte im Jahr 2010 für den Abend. Seither gelten für den Flughafen Zürich Betriebszeiten von 06.00 Uhr bis 23.30 Uhr. Eine weitere Einschränkung der Betriebszeiten lehnt der Bundesrat im Rahmen des

Luftfahrtpolitischen Berichts ab, bzw. würde eine Verschärfung nur dann prüfen, wenn sich im europäischen Umfeld längere Nachtruhezzeiten durchsetzen würden.

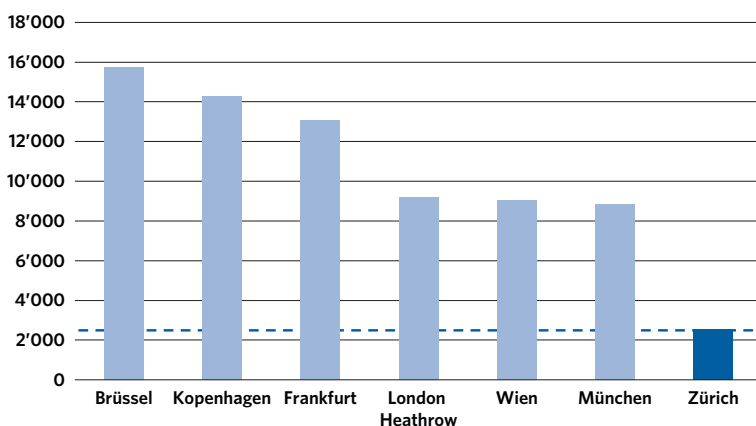
## Verspätete Flüge zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr bewilligungsfrei

Das Betriebsreglement für den Flughafen Zürich hält fest, dass verspätete Starts und Landungen bis 23.30 Uhr ohne besondere Bewilligung zugelassen sind. Die Flughafen Zürich AG ist sich der Problematik des Nachtlärms bewusst und deshalb bestrebt, insbesondere die Bewegungen nach 23.00 Uhr zu reduzieren. So wurden beispielsweise die letzten Slots für Abflüge im Flugplan, welche grundsätzlich bis 23.00 Uhr geplant werden dürfen, auf 22.45 Uhr vorverlegt. Die aktuelle Slotplanung am späten Abend wurde aufgrund einer Aufsichtsbeschwerde auch gerichtlich überprüft, wobei das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde mit Urteil vom 25. Oktober 2016 abwies und die heutige Praxis vollumfänglich schützte.

## Nur wenige Ausnahmbewilligungen für Flüge nach 23.30 Uhr

Die Anzahl Flüge nach 23.30 Uhr ist seit Einführung der verschärften Nachtflugsperr im Jahre 2010 relativ konstant und verglichen mit anderen Drehkreuzflughäfen auf einem sehr tiefen Niveau. Es handelt sich dabei um Ambulanzflüge und Staatsflüge, die von den Nachtflugrestriktionen ausgenommen sind, sowie um Flüge, für die der Flughafenhalter gemäss Art. 12 Abs. 3 Anhang 1 des Betriebsreglements aufgrund unvorhersehbarer ausserordentlicher Ereignisse, insbesondere aufgrund schwerwiegender meteorologischer Verhältnisse, eine Ausnahmbewilligung erteilen kann. Dies geschieht vorwiegend aufgrund von widrigen Wetterverhältnissen – insbesondere Schnee im Winter und Gewitter im Sommer – oder technischen Problemen kurz vor dem geplanten Abflug, aber auch bei medizinischen Notfällen an Bord.

## Nachtflüge zwischen 23.00 Uhr und 06.00 Uhr am Flughafen Zürich (Jahr 2016)







Am Flughafen Zürich gilt eine strenge Nachtflugsperr.

### **Rechtmässigkeit der Nachtflugbewilligungen wird kontrolliert**

Die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich überwacht die Einhaltung der Nachtflugordnung. Mögliche Übertretungen meldet das Amt für Verkehr des Kantons Zürich dem Bundesamt für Zivilluftfahrt. Damit besteht bezüglich Ausnahmegewilligungen für Flüge nach 23.30 Uhr jederzeit die Gewähr, dass der Betrieb in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Betriebsreglements und des übergeordneten Rechts erfolgt. Zudem werden die erteilten Nachtflugbewilligungen im monatlichen Lärmbulletin der Flughafen Zürich AG veröffentlicht.

### **Massnahmen zur besseren Einhaltung der Nachtruhe**

Die Flughafen Zürich AG nimmt das Bedürfnis der Bevölkerung nach Nachtruhe ernst und sorgt durch eine sorgfältige und gesetzeskonforme Bewilligungspraxis dafür, dass die Fluggesellschaften das Nachtflugverbot einhalten. Zudem leistet sie gemeinsam mit SWISS und Skyguide ihren Beitrag, in dem sie systematisch ein umfassendes Massnahmenprogramm umsetzt, um den Flugbetrieb tagsüber weiter zu optimieren, und somit die Verspätungen nach 23.00 Uhr sowie Nachtflüge auf ein Minimum zu reduzieren.

### **Weitere Verschärfung der Nachtflugsperr gefährdet interkontinentales Drehkreuz**

Gleichzeitig hat die Flughafen Zürich AG als Konzessionärin den luftfahrtpolitischen Auftrag des Bundesrats, eine leistungsfähige Infrastruktur und betriebliche Rahmenbedingungen bereitzustellen, damit ein Drehkreuzbetrieb möglich ist, und die Fluggesellschaften zeitlich attraktive und effiziente Direktverbindungen zu den wichtigen Zentren weltweit anbieten und im Wettbewerb mit ihrer Konkurrenz auf anderen Flughäfen bestehen können. Dies ist jedoch nur mit einem optimal aufeinander abgestimmten Netz an Kurz- und Langstreckenflügen in einem System mit sechs Wellen gewährleistet. Hierfür sind Betriebszeiten von 06.00 Uhr bis 23.00 Uhr sowie die Möglichkeit des Verspätungsabbaus bis 23.30 Uhr erforderlich. Die Flughafen Zürich AG begrüsst, dass sich der Bund im aktuellen SIL-Objektblatt zum Drehkreuzbetrieb am Flughafen Zürich bekennt und die Gewährleistung der bestehenden Betriebszeiten festgeschrieben hat. Eine weitere Verschärfung der Nachtflugsperr würde das interkontinentale Drehkreuz gefährden.

Das Lärmbulletin der Flughafen Zürich AG – [www.flughafen-zuerich.ch/laermbulletin](http://www.flughafen-zuerich.ch/laermbulletin) – enthält eine detaillierte Statistik über die erteilten Nachtflugbewilligungen und viele weitere Informationen zur Fluglärmbelastung am Flughafen Zürich.

Fachbegriffe kurz erklärt – ein Flughafenglossar

## **Rechte und Pflichten der Betriebskonzession**

Für den Betrieb von Flugplätzen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, ist eine Betriebskonzession erforderlich. Die gesetzlichen Grundlagen sind im Bundesgesetz über die Luftfahrt und in der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) geregelt. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat der Flughafen Zürich AG die Konzession bis ins Jahr 2051 erteilt.

Damit ist die Flughafen Zürich AG verpflichtet, gemäss den Zielen und Vorgaben des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL), einen ordnungsgemässen und sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten, den Flughafen für alle Luftfahrzeuge im nationalen und internationalen Verkehr zur Verfügung zu stellen und die dafür notwendige Infrastruktur anzubieten. Als grösster und wichtigster Landesflughafen ist die Nachfrage nach Mobilität von Wirtschaft und Gesellschaft zu befriedigen. Mit der Kapazitätsvorgabe von 70 Flugbewegungen pro Stunde beim Einsatz des Nord- und Ostkonzepts im Tagbetrieb wurde dieser Grundsatz konkretisiert. Somit kann auch der Auftrag, ein europäisches Drehkreuz im globalen Luftverkehr zu betreiben, entsprochen werden. Zudem wird die Flughafen Zürich AG verpflichtet, Schallschutzmassnahmen zu vollziehen und dort umzusetzen, wo sie unbestritten sind. Der Betrieb wird im Betriebsreglement geregelt (vgl. Politikbrief Spezial, Herbst 2017, Seite 7).

Mit der Konzessionierung wird auch das Recht verliehen, einen Flugplatz gewerbsmässig zu betreiben und dafür von den Nutzern Gebühren zu erheben. Die Konzession kann mit Zustimmung des UVEK auf einen Dritten übertragen werden. Werden nur einzelne Rechte oder Pflichten übertragen, so ist der Konzessionär weiterhin für die Erfüllung der durch Gesetz oder Konzession begründeten Pflichten verantwortlich. Folgende flughafenspezifische Aufgaben hat die Flughafen Zürich AG an Dritte übertragen: Treibstoffausschank, Flugzeugabfertigung, Passagier-, Gepäck-, Post- und Frachtabfertigung sowie Catering.

Die Flughafen Zürich AG hat seit der Erteilung der Konzession rund 4.7 Milliarden Franken in die Errichtung und den Unterhalt der Infrastrukturen investiert. Aufgrund der Drehkreuzfunktion verfügt der Flughafen Zürich über Anlagen und Systeme, die das Umsteigen einer grossen Anzahl von Passagieren und das Umladen von Luftfracht und Gepäck in sehr kurzer Zeit ermöglichen. Um sämtliche Kosten der Infrastrukturen zu decken, fliesst ein Teil der aus dem Passagierverkehr direkt zusammenhängenden kommerziellen Erträge in die Gebührenrechnung ein.

# Flughafen Zürich setzt auf Elektromobilität

**Der Klimaschutz hat für die Flughafen Zürich AG eine grosse Bedeutung. Deshalb hat sie ihre selbst verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber 1991 halbiert. Um die Luftqualität am Flughafen Zürich zu verbessern, setzt die Flughafenbetreiberin gemeinsam mit ihren Partnerunternehmen bei der Erneuerung der Fahrzeugflotte auf Elektrofahrzeuge. Jedes dritte Fahrzeug auf dem Vorfeld ist bereits heute ein Elektrofahrzeug. Auch die Infrastrukturen zum Aufladen der Batterien am Flughafen werden ausgebaut, um der steigenden Nachfrage von Passagieren und Mitarbeitenden nach Ladestationen gerecht zu werden.**

## Flughafen Zürich AG reduziert ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen deutlich

Die Flughafen Zürich AG nimmt den Klimaschutz ernst und hat sich deshalb bereits im Jahr 2010 verbindliche Reduktionsziele für ihre selbst verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen gesetzt. Das Ziel, die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2020 unter 30'000 Tonnen CO<sub>2</sub> zu senken, wurde bereits erreicht. Bis 2030 sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter auf noch 20'000 Tonnen reduziert werden. Das entspricht mehr als einer Halbierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber 1991 bei einer gleichzeitigen Vergrösserung der Infrastrukturen.

## Elektromobilität - ein zentraler Baustein des klimaschonenden Verkehrs

Neben der Wärme- und Stromerzeugung im Heizkraftwerk zählt der Fahrzeug- und Maschinenpark zu den direkten CO<sub>2</sub>-Emissionsquellen der Flughafen Zürich AG. Eine wichtige Massnahme zur Erreichung der Klimaziele ist deshalb der Ersatz von mit fossilen Treibstoffen angetriebenen Fahrzeugen durch solche mit elektrischen Antrieben. Im Vergleich zu Fahrzeugen, die durch Verbrennung von Benzin oder Diesel angetrieben werden, verursachen batteriebetriebene Fahrzeuge weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen. Zudem entstehen vor Ort keine Stickoxid- und geringere Feinstaubemissionen, was sich positiv auf die Luftqualität am Flughafen auswirkt.

## Jedes dritte Fahrzeug auf dem Vorfeld ist ein Elektrofahrzeug

Die Flughafen Zürich AG hat die grösste Fahrzeug- und Geräteflotte am Flughafen Zürich und betreibt rund 20 Elektrofahrzeuge sowie 80 Spezialgeräte wie Hebebühnen oder Schlepper. Bei jeder Neubeschaffung werden Alternativen zum konventionellen Antrieb mit fossilen Treibstoffen geprüft. Dabei fliessen neben wirtschaftlichen und betrieblichen Kriterien auch gesundheitliche und ökologische Überlegungen ein. So weisen Elektrofahrzeuge einen höheren Wirkungsgrad und tiefere Wartungskosten auf, hingegen sind die Anschaffungskosten insbesondere bei Nischenprodukten um bis zu 30 % höher. Auch andere Unternehmen am Flughafen setzen Elektrofahrzeuge ein. Der Anteil der elektrobetriebenen Fahrzeuge und Geräte auf dem Vorfeld, wie Schleppfahrzeuge, Förderbänder, Personewagen und andere, beträgt heute bereits rund 30 % der Gesamtflotte.

## Nachfrage nach Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge wächst

Auch immer mehr Passagiere, Mitarbeitende sowie Besucherinnen und Besucher reisen mit Elektrofahrzeugen zum Flughafen, weshalb die Nachfrage nach Infrastrukturen, um die Batterien aufzuladen, entsprechend ansteigt. Die Flughafen Zürich AG erweitert deshalb in den nächsten Jahren das bestehende Angebot an Ladestationen. So werden im Parkhaus P6 rund 40 Ladestationen installiert. Geplant ist zudem die Einrichtung von Schnellladestationen an einem zentralen und gut erreichbaren Ort des Flughafens. Auch die neue Dienstleistungsdestination THE CIRCLE wird über Parkplätze mit Ladestationen verfügen.

## Flughafen Zürich AG setzt auch weiterhin auf Elektromobilität

Die Flughafen Zürich AG setzt alles daran, ihre ehrgeizigen Klimaziele zu erreichen. Ihre Expertise stellt sie auch anderen Flughäfen zur Verfügung.

E-Lastkraftwagen bei der Luftfrachtabfertigung auf der Landseite im Einsatz. **Quelle: Cargologic**



# Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils Januar bis September 2017

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



**28.4 %**  
**Transferanteil**

Veränderung gegenüber 2016  
+0.9 Prozentpunkte



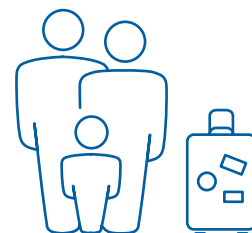
**6'336'142**  
**Transferpassagiere**

Veränderung gegenüber 2016  
+10.9 %



**22'376'886**  
**Total Passagiere**

Veränderung gegenüber 2016  
+7.2 %



**205'813**  
**Flugbewegungen**

Veränderung gegenüber 2016  
+0.5 %



**379'697 t**  
**Fracht und Post**

Veränderung gegenüber 2016  
+12.6 %

