

Politikbrief

Winter 2023

NR. 61



Editorial	3
Ein stabiler und starker Hub nützt allen	4
Gastbeitrag: Claudia Moerker, CEO & Founder swiss export	7
Die Anbindung Europas auf dem Luftweg: effizient und unumgänglich	8
Dekarbonisierung am Flughafen – der Absenkpfad zeichnet den Weg vor	10
Pistenverlängerungen: Kantonale Volksabstimmung am 3. März 2024	11
Verkehrsentwicklung	12

Flughafen Zürich



Das Online-Archiv der
Politikbriefe finden Sie hier:
flughafen-zuerich.ch/politikbrief

Impressum

Redaktion: Flughafen Zürich AG
Public Affairs
politikbrief@zurich-airport.com

Druck: bmdruck.ch

Papier: Refutura blauer Engel, Recycling

© Flughafen Zürich AG, Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen
flughafen-zuerich.ch/unternehmen

Geschätzte Leserinnen und Leser

Unser Jubiläumsjahr neigt sich dem Ende entgegen. Unvergessen bleibt das Flughafenfest Anfang September mit über 140'000 Besucherinnen und Besuchern. Ein Highlight war insbesondere die Eröffnungs- und Festrede von Bundespräsident Alain Berset. Er erinnerte an den Pioniergeist von vor 75 Jahren und daran, dass die heutige Schweiz vieles dem Flughafen Zürich und der Anbindung an die Welt zu verdanken hat.

Auch ich persönlich durfte – wenn auch nicht gleich ein dreiviertel Jahrhundert – am ersten Veranstaltungstag mein einjähriges Jubiläum als Immobilien-Chefin der Flughafen Zürich AG feiern. Es erfüllt mich mit Stolz, Gebäude und Areal des Schweizer Tors zur Welt (weiter) zu entwickeln. Denn unser Landesflughafen ist die Visitenkarte der Schweiz.

Der Flughafen ist aber viel mehr als ein Aushängeschild: Als einziges interkontinentales Drehkreuz erfüllt er eine wichtige Funktion für Wirtschaft und Gesellschaft unseres Landes. Wie der «Hub» Flughafen Zürich funktioniert, warum dieser nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch Sinn macht und welche Rahmenbedingungen für sein Bestehen entscheidend sind, erfahren Sie im Beitrag auf den Seiten 4 – 5.

Ein funktionierender Hubbetrieb ist Voraussetzung für eine hochstehende globale Anbindung der Schweiz. Als Exportnation sind wir auf den einfachen Zugang zu den globalen Märkten angewiesen. Claudia Moerker, CEO swiss export, äusserst sich in ihrem Gastbeitrag zum «Hotspot des Aussenhandels» und dessen Herausforderungen (Seite 7).

Nicht nur in der Luft, sondern auch auf Schiene und Strasse ist der Flughafen eine bedeutende Verkehrsinfrastruktur. Wir sind überzeugt: Die Mobilität der Zukunft ist multimodal und zeichnet sich durch verkehrsträgerübergreifende Lösungen aus, die sich ergänzen. Kurzstreckenflüge zu verbieten



und staatliche Verlagerungsmassnahmen zu fordern, ist deshalb gleich aus mehreren Gründen unüberlegt. Auf den Seiten 8 – 9 erfahren Sie weshalb.

Als Flughafenbetreiberin setzen wir alles daran, den Betrieb unserer Gebäude und Anlagen nachhaltig zu gestalten. Mit der Schaffung der neuen Abteilung «Energie & Dekarbonisierung» können wir dies noch gezielter und effektiver tun. Den Weg zu netto null eigenen Treibhausgasemissionen bis 2040 gibt unser Absenckpfad mit konkreten Massnahmen vor (Seite 10).

Die Flughafeninfrastruktur muss im Weiteren höchsten internationalen Sicherheitsanforderungen genügen. Die Pistenverlängerungen sind ein zentrales Projekt, das in einem Sicherheitsüberprüfungsbericht des Bundes identifiziert wurde. Über die Umsetzung entscheidet die Zürcher Stimmbewölkerung am 3. März 2024. Im Beitrag auf Seite 11 erläutern mehrere Experten, warum es die Pistenverlängerungen braucht.

Ich wünsche Ihnen eine informative Lektüre.

Herzliche Grüsse

Lydia Naef
Chief Real Estate Officer
Flughafen Zürich AG

Ein stabiler und starker Hub nützt allen

Aus der Schweiz direkt in die weite Welt – und zurück. Dies garantiert das Luftverkehrsdrehkreuz, kurz «Hub», am Flughafen Zürich. Die Bündelung von Zubringerflügen auf interkontinentale Langstreckenflüge erlaubt eine Vielfalt an attraktiven Direktverbindungen. Das System ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll, aber auch komplex und eng getaktet. Deshalb gilt: Je robuster der Betrieb, desto besser für Nutzer und Lärmbetroffene.

Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum sind die Haupttreiber der Nachfrage nach internationaler Mobilität. Die Entwicklung der Passagierzahlen in den letzten zwei Jahrzehnten belegt dies. Zählte der Flughafen Zürich im Jahr 2000 rund 22.7 Millionen Passagiere, lagen diese 2019 bei 31.5 Millionen. Eine umgekehrte Entwicklung fand bei den Flugbewegungen statt. Diese sanken im selben Zeitraum um 50'000 Flüge von 325'000 auf 275'000. Die letzten zwanzig Jahre lassen sich demnach wie folgt zusammenfassen: fast 40 % mehr Passagiere bei 15% weniger Flugbewegungen.

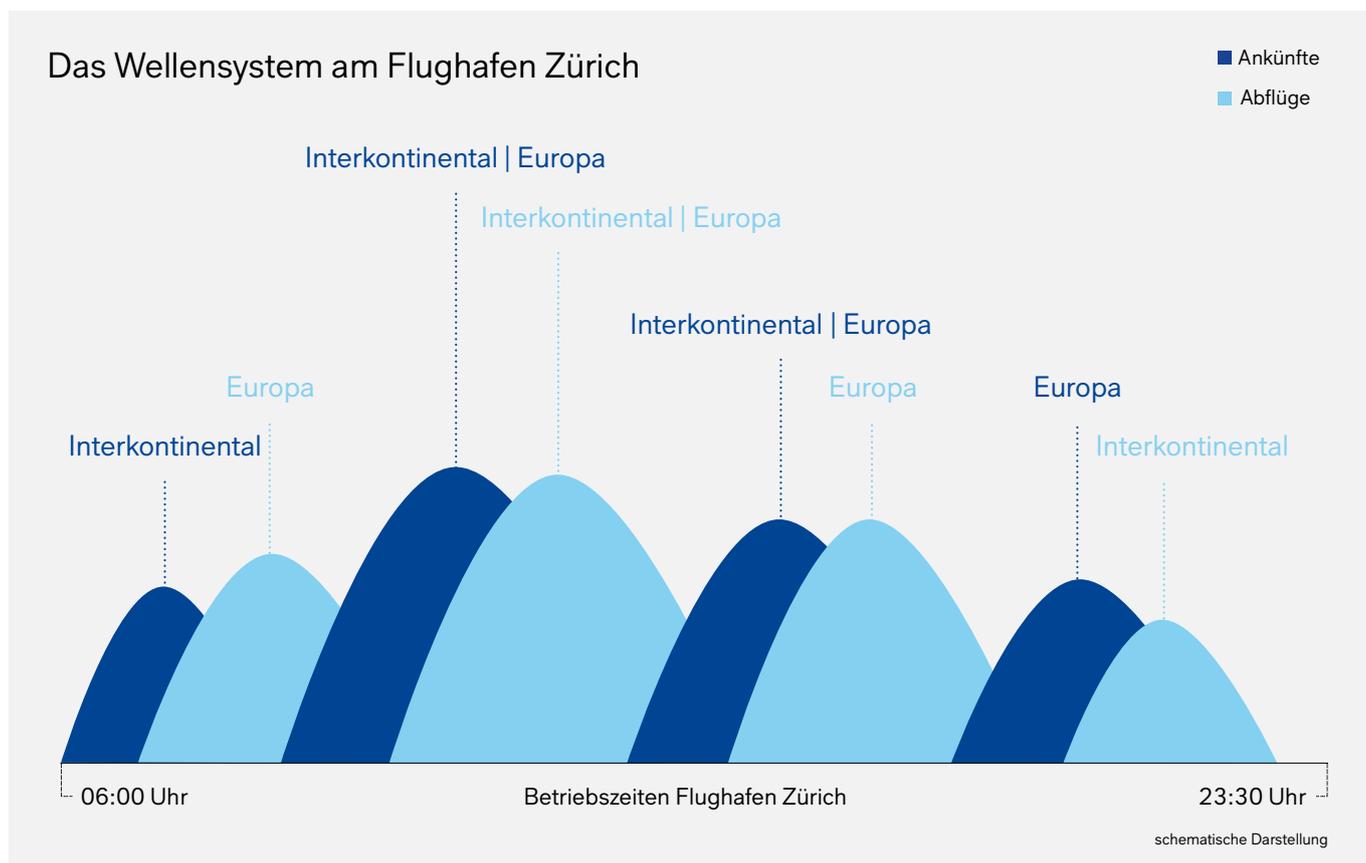
Ein Hub reitet auf Wellen

Diese Effizienzsteigerung ist grösseren und besser ausgelasteten Flugzeugen zu verdanken. Ein weiterer Grund für die am Flughafen Zürich mit über 82% überdurchschnittlich hohe Auslastung: Der Hubbetrieb der SWISS. Dieser zeichnet sich durch ein fein getimtes Netz von Kurz-, Mittel- und Langstreckenflügen aus. Kurz- und Mittelstrecken dienen dabei insbesondere auch als Zubringer für die Langstrecken (analog S-Bahn und Intercity-Zug). Umge-

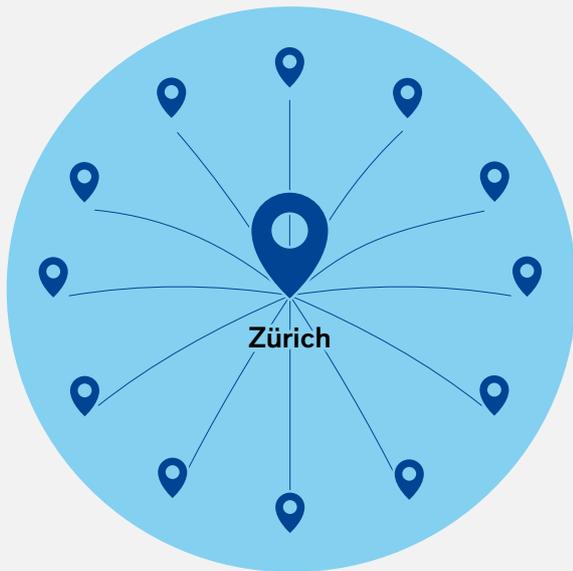
kehrt steigen die von den Langstreckenflügen ankommenden Passagiere, welche nicht in Zürich bleiben, auf die Kurz- und Mittelstreckenverbindungen zu ihrer Zieldestination um. Betrieblich schlägt sich dies im für den Hub charakteristischen Wellensystem nieder, sprich einer Konzentration von ankommenden und abfliegenden Flügen während der Spitzenzeiten.

Wirtschaftlich und nachhaltig

Ein Hub bündelt und kanalisiert also die Nachfrage. Dadurch müssen nicht zwischen allen Destinationen Direktflüge durchgeführt werden, um die gleiche Konnektivität zu erreichen. Mit anderen Worten: Der Hubbetrieb macht sowohl ökonomisch als auch ökologisch Sinn. Ein simpler Vergleich zwischen Punkt zu Punkt- und dem Hubsystem zeigt: Um 12 Destinationen direkt miteinander zu verbinden, sind 66 Flugstrecken notwendig (und eine dafür ausreichend hohe lokale Nachfrage). Dieselben 12 Destinationen können mittels Hubbetrieb und maximal einmaligem Umsteigen ebenfalls verbunden werden. Hierfür reichen 12 Flugstrecken, also fünfeinhalb Mal weniger als bei Punkt zu Punkt-Verbindungen.



Vergleich Hub- vs. Punkt zu Punkt-System



Hub: **12** Destinationen, **12** Strecken

Punkt zu Punkt: **12** Destinationen, **66** Strecken



vereinfachte Darstellung

Der Schweizer Standortvorteil

Dank den Umsteigepassagieren kann die SWISS am Flughafen Zürich zahlreiche kontinentale und interkontinentale Direktverbindungen anbieten, die allein mit der lokalen Nachfrage nicht bedient werden könnten. Mit der Ermöglichung des Hubbetriebs erfüllt die Flughafen Zürich AG ihren Bundesauftrag nach möglichst vielen Direktverbindungen in Europa und zu den wichtigsten Zentren weltweit. Denn gerade der direkte Zugang zu den Wachstumsmärkten und eine hohe globale Erreichbarkeit sind für die Exportindustrie, den Tourismus sowie den Unternehmens- und Forschungsstandort von höchster Bedeutung. Ohne den Hub in Zürich müssten Schweizer Passagiere und Güter Umwege auf sich nehmen, d. h. an Hubs im Ausland umsteigen respektive verladen werden.

Was ein Hub braucht

Wichtige Grundvoraussetzungen für die Existenz und Attraktivität eines Hubs sind Faktoren wie die Betriebs- und Umsteigezeiten, zuverlässige Abfertigungs- und Passagierprozesse, eine effiziente Infrastruktur sowie ein stabiler Betrieb. Es liegt demnach im ureigenen Interesse des Flughafens und seiner Partner, dass die Flugbewegungen pünktlich abgewickelt werden können. Es gibt allerdings auch Verspätungsursachen, die nicht im Einflussbereich des Flughafens oder der Fluggesellschaften liegen (u. a. Personalmangel bei der Flugsicherung im europäischen Luftraum). Planbarkeit hat ihre Grenzen, insbesondere auch im Hinblick auf das Wetter oder unvorhergesehene Ereignisse am Herkunfts- oder Zielflughafen.

Gewährleistung der heutigen Betriebszeiten

Im Bericht über die Luftfahrtspolitik der Schweiz hält der Bundesrat fest, dass der Flughafen Zürich seine Rolle als eine der europäischen Drehscheiben des globalen Luftverkehrs auch in Zukunft

wahrnehmen soll. Dafür muss der Flughafen entsprechende Rahmenbedingungen bieten können, die einer Fluggesellschaft den Betrieb eines Hubs ermöglichen. Dazu gehören namentlich minimale Betriebszeiten. Der Flughafen Zürich verfügt schon heute im Vergleich mit Drehkreuzflughäfen über eine der strengsten Nachtflugregelungen weltweit. Forderungen nach einer weiteren Einschränkung der geltenden Betriebszeiten von 06:00 – 23:30 Uhr am Flughafen Zürich würden den Drehkreuzbetrieb in Zürich gefährden – auf Kosten der globalen Anbindung und der Exportwirtschaft der Schweiz. Denn bei kürzeren Betriebszeiten fallen wichtige Langstreckenverbindungen am Abend nach Südamerika, Südafrika und Asien weg. Weil damit die Rentabilität einiger Flugzeuge nicht mehr gegeben wäre, würden auch weitere Langstreckenverbindungen am Mittag wegfallen. Das Resultat: Die Schweiz wäre weniger gut an die Welt angebunden – mit negativen Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft und Tourismus.

Massnahmen zur Stabilisierung des Betriebs

Die Flughafen Zürich AG verfolgt zahlreiche Massnahmen, um den Verkehr in den Spitzenzeiten effizient abwickeln zu können und die Verspätungen am Abend zu reduzieren. Dazu gehören neben den bereits beantragten Änderungen des Betriebsreglements mit optimierten An- und Abflugrouten weitere Massnahmen zur Stabilisierung des Betriebs, wozu unter anderem auch die Verlängerungen der Pisten 28 und 32 gehören. Darüber hinaus sind die Flughafenpartner gefordert, die Effizienz und Planbarkeit des Flugbetriebs auch kurzfristig zu erhöhen. Diese Bemühungen tragen zu einem funktionierenden Hubsystem bei, das die Interessen der Bevölkerung nach Schutz vor Fluglärm mitberücksichtigt.



HB-JNI

HB-JPA

Der Flughafen Zürich ist das Tor zur Welt für unseren Verband swiss export

Dass der Verband swiss export anlässlich seines 50-jährigen Bestehens den swiss export tag 2023 gleich beim Flughafen Zürich durchführte, war kein Zufall. Auch unser diesjähriges Motto «Climbing New Heights» und die Schwerpunkte Innovation und Nachhaltigkeit waren stark durch die aviatische Kulisse geprägt. Fakt ist: Höhenflüge sind im Schweizer Aussenhandel ohne den Flughafen Zürich undenkbar.

Von Heidi zum Hotspot des Aussenhandels

Wer in der Skymetro des Flughafens Zürich mit Jodelmusik und Bildern von Kühen und Heidi empfangen wird, übersieht dennoch nicht, dass sich der ehemalige Agrarstaat Schweiz zu einer der reichsten Exportnationen der Welt gemausert hat.

Seit Gründung des Verbands swiss export im Jahr 1973 hat sich der Umschlag von Fracht und Post an den schweizerischen Flughäfen auf rund 370'000 Tonnen verdoppelt¹. Davon entfallen etwa drei Viertel auf den Flughafen Zürich. Gerade unsere Verbandsmitglieder aus der chemisch-pharmazeutischen und medizinischen Branche wie auch aus der Maschinenindustrie sind auf diesen einfachen Zugang zu den globalen Märkten angewiesen².

Als Kompetenznetzwerk berät unser Expertenteam erfolgreich rund 700 Exportfirmen, die bei uns Mitglied sind, und unterstützt diese im Tagesgeschäft. Auch sie wissen: Wenn die Transportzeiten kurz, die Sicherheitsstandards hoch und die Transportketten flexibel verlässlich sein müssen, führt an der Luftfracht kein Weg vorbei.

Gemeinsame Herausforderungen, gemeinsame Lösungsansätze

Sowohl der Aussenhandel wie auch die Flugbranche stehen vor bedeutenden Herausforderungen. Eine Tätigkeit in einem internationalen Umfeld ist überzeugend, dennoch sieht der Verband swiss export Verbesserungsbedarf. Mit unserem Beitritt zum Verein «Eidgenössische Prüfungen im Aussenhandel» (EPAH) helfen wir dabei,



die Eidgenössischen Berufsprüfungen für Aussenhandelsfachleute sowie auch die Höheren Fachprüfungen für Aussenhandelsleiterinnen und -leiter weiterzuentwickeln.

Auch im Bereich der Digitalisierung leisten wir viel Überzeugungsarbeit, dass die Schweizer Wirtschaft nicht nur automatisiert, sondern vermehrt auch mit künstlicher Intelligenz (KI) optimiert wird. KMUs, aber auch Institutionen wie der Flughafen Zürich dürfen nicht dem Irrglauben verfallen, dass Logistik nur bedeutet, Waren möglichst effizient von A nach B zu bewegen. Bei swiss export setzen wir uns dafür ein, dass Bewährtes auch immer wieder durch neue Hilfsmittel wie KI ergänzt werden muss.

Claudia Moerker,
CEO & Founder swiss export

swiss export ist ein Kompetenzzentrum für die Schweizer Aussenwirtschaft, dem über 700 Exportfirmen unterschiedlicher Branchen angeschlossen sind.

www.swiss-export.com

¹ Güterverkehr per Luft, Wasser und Pipelines, Bundesamt für Statistik, 2022

² Die Schweizer Wirtschaft braucht die Luftfracht, economiesuisse, 2020

Die Anbindung Europas auf dem Luftweg: effizient und unumgänglich

Mobilität und Wirtschaftswachstum bedingen sich gegenseitig. Gleichzeitig flammen immer wieder Voten auf, die ein Verbot von gewissen Flugverbindungen oder einen Ausbau der Schieneninfrastruktur mit Fördermitteln aus der Luftfahrt verlangen. Ein genauerer Blick zeigt: Die Forderungen sind kontraproduktiv und schränken den Anschluss der Schweiz an Europa ein.

Eines darf in den Diskussionen rund um die Mobilität der Zukunft nicht vergessen werden: Das Flugzeug ist oftmals das schnellste und einfachste Verkehrsmittel. Distanzen und topografisch herausforderndes Gelände können über den Luftweg oftmals einfacher

überwunden werden als auf Strasse und Schiene. Somit wird ein guter Anschluss an verschiedene Destinationen mit möglichst wenig Aufwand gewährleistet – das ist für die Schweiz elementar.

Erreichbarkeit in 5 Stunden per Bahn und Flugzeug



Keine Subventionen = keine Querfinanzierung

- Investitionen in den Erhalt, die Erneuerung und die Weiterentwicklung finanziert die Flughafen Zürich AG.
- Investitionen in moderne Flugzeuge tragen privatwirtschaftliche Fluggesellschaften.
- Damit stellen Flughafen und Fluggesellschaften sicher, dass sie ihren CO₂-Abdruck sowie die Lärmemissionen weiter verringern können.
- Die Luftfahrtindustrie ist deshalb darauf angewiesen, dass die von ihr erwirtschafteten Gelder in die Dekarbonisierung des Fliegens investiert werden können.
- Von einer Querfinanzierung aus der Luftfahrt für andere (staatliche) Verkehrsträger ist deshalb abzusehen.

Der 5 Stunden-Vergleich

Ein interessantes Bild zeigt sich, wenn die Reisezeit im Mittelpunkt steht. Vom Flughafen Zürich können innerhalb von 5 Std. mit dem Zug alle Orte in der Schweiz sowie einige Destinationen im grenznahen Ausland gut erreicht werden. Davon sind mit Paris, Genf, Frankfurt, Stuttgart, München und Mailand nur gerade 6 Städte direkt per Flugzeug verbunden. In diesen Fällen handelt es sich fast ausschliesslich um Umsteigeverbindungen für den Hubbetrieb der SWISS (siehe Seiten 4 – 5). Zunehmend kommt hier der «Flugzug» als Alternative zum Kurzstreckenflug zur Anwendung. Gleichwohl gilt es zu beachten, dass insbesondere auf den Strecken von und nach Frankfurt, Stuttgart und München häufige Verspätungen des Schienenverkehrs eher die Regel als die Ausnahme sind.

Die Krux bei Distanz und Reisezeit

Immer wieder werden Ideen wie ein Kurzstreckenverbot für Flüge unter 500 km oder unter 2 Std. Flugzeit diskutiert. Hier lohnt sich ein Blick auf die europäische Realität und Geografie anhand zweier konkreter Beispiele. Der Flughafen Nizza ist luftlinienmässig lediglich 450 km (und 70 min) vom Flughafen Zürich entfernt. Die Fahrzeiten mit dem Zug betragen im Durchschnitt 12 Std., mit dem Auto wird eine Reisezeit von über 7 Std. veranschlagt. Ein ähnliches Bild zeigt sich Richtung Norden: Hamburg liegt weniger als 700 km und 90 min mit dem Flugzeug entfernt. Mit dem Zug dauert die gleiche Strecke über 9 Std., auf der Strasse ist ein zusätzlicher Umweg von 200 km zu fahren.

Flughäfen: Ressourcenschonende Infrastrukturen

Wollte man beide Verbindungen deutlich beschleunigen, sodass sie auf dem Landweg in rund 5 Std. zu bewältigen wären, wären enorme Eingriffe in die Natur die Folge. Für die Strecke nach Nizza wären unzählige Tunnel zu bohren, um die Alpen zu durchqueren. Der CO₂-Ausstoss solcher Bauten darf nicht vernachlässigt werden, ohne die Projekte per se infrage zu stellen. Der Bau des

NEAT-Basistunnels erzeugte so viel CO₂ wie 2 tägliche Flüge von Zürich nach Mailand während 50 Jahren. Auch die Strecke nach Hamburg gälte es auf bis zu 1000 km auszubauen und zu beschleunigen. Der damit verbundene Landverbrauch muss auch im Verhältnis zum Nutzen gesetzt werden. Werden die gleichen Destinationen per Flugzeug verbunden, braucht es an jedem Ort lediglich einen Flughafen – die beanspruchten Bodenressourcen und die mit Lärmemissionen beschallte Fläche können auf ein Minimum reduziert werden.

Gesamtheitliche Bilanz und nachhaltige Flugtreibstoffe

Werden die Kosten von Verkehrsträgern und deren Infrastrukturen verglichen, so lohnt sich ein ganzheitlicher Blick. Die fixen Kosten (z.B. Landverbrauch) sind bei den Flughäfen deutlich kleiner als bei Strasse oder Schiene – dafür sind die variablen Kosten in Form des CO₂-Ausstosses im Luftverkehr aktuell grösser als bei der Schiene. Diese können mittels marktbasierter Lösung und der Einführung einer Beimischquote für nachhaltige Flugtreibstoffe mittel- und langfristig deutlich reduziert werden. Die Flughafen Zürich AG begrüsst daher, dass der Ständerat dem bundesrätlichen Vorschlag im Rahmen der Teilrevision des CO₂-Gesetzes gefolgt ist. Nun ist der Nationalrat gefordert im Sinne des Tourismus, der Wirtschaft und der Gesellschaft hier mitzuziehen und die Anbindung der Schweiz an die Welt und Europa auf dem Luftweg weiterhin zu gewährleisten.

Dekarbonisierung am Flughafen – der Absenkpfad zeichnet den Weg vor

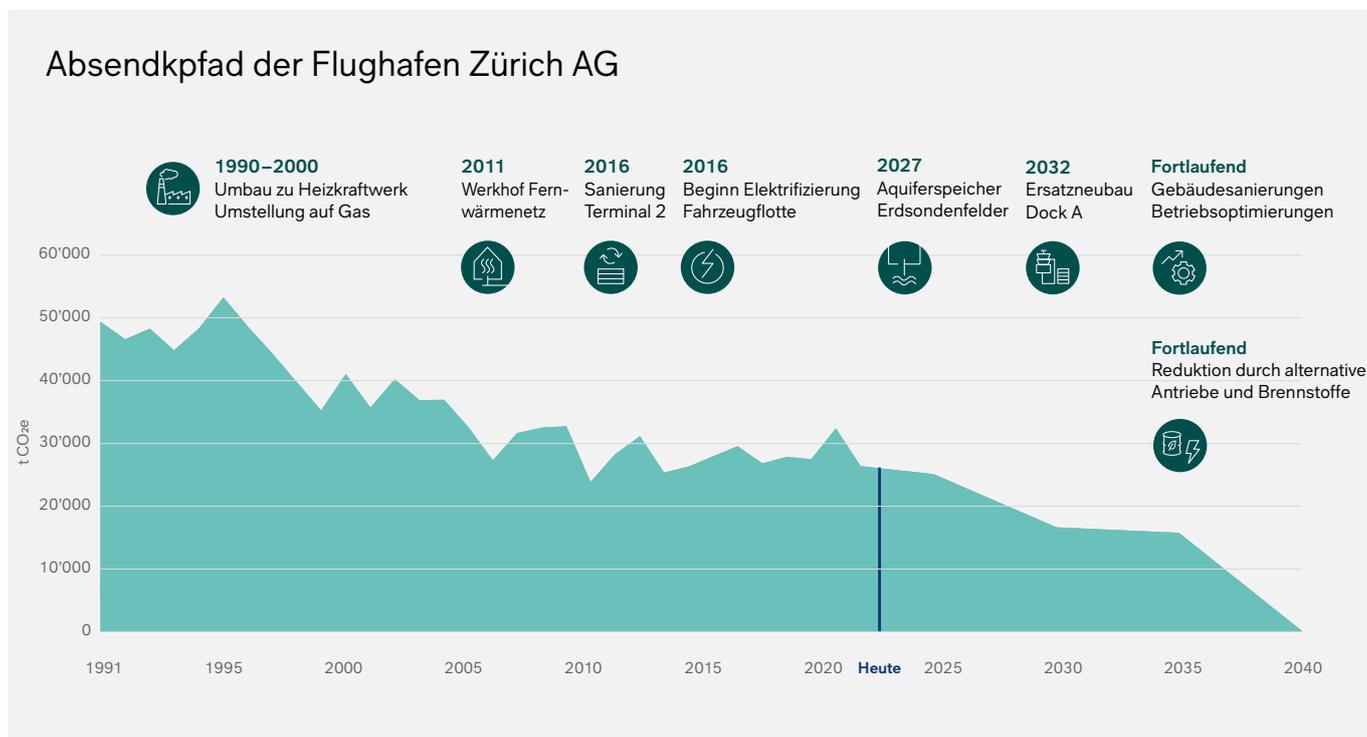
Netto null eigene Treibhausgasemissionen bis 2040 – ohne Kompensationen. Das ist das erklärte Ziel der Flughafen Zürich AG für Infrastruktur und Betrieb am Boden. Der definierte Absenkpfad enthält konkrete Massnahmen wie die Erneuerung und Sanierung bestehender Gebäude. Zudem unterstützt der Flughafen Zürich das Netto-Null CO₂-Ziel der Schweizer Luftfahrt bis 2050.

Als Infrastrukturbetreiberin liegt der grösste Hebel zur CO₂-Reduktion bei den Gebäuden und Anlagen. Dabei setzt die Flughafen Zürich AG auf höchste Nachhaltigkeitsstandards. So wurde der 2020 eröffnete Circle in der höchstmöglichen Kategorie des LEED-Labels «Leadership in Energy and Environmental Design» eingestuft. Der Ersatzbau des Dock A steht im Zentrum der nächsten Bauetappe und soll zu einem hohen Anteil aus Holz gebaut werden. Das Dach wird dabei vollflächig für Photovoltaik genutzt. Auch beim neuen Dock A wird das LEED-Label anvisiert.

Der zweite Hebel liegt beim Wechsel zu erneuerbaren Energien im Betrieb sowie bei Fahrzeugen und Maschinen. Insbesondere

sollen die Möglichkeiten von Geothermie und Photovoltaik voll ausgeschöpft werden. Die Fahrzeugflotte wird weitgehend elektrifiziert.

Bereits heute gehört der Flughafen Zürich zu den fortschrittlichsten Flughäfen der Welt in Sachen Umwelt- und Klimaschutz. Er ist beim globalen Klimaprogramm Airport Carbon Accreditation (ACA) in der höchsten Klimaschutz-Stufe akkreditiert. Und er engagiert sich bei der Initiative «Vorbild Energie und Klima» des Bundes. Das Nachhaltigkeitsversprechen gilt umso mehr für die Zukunft – ebenso wie die Garantie von Sicherheit und Qualität.



Pistenverlängerungen: Kantonale Volksabstimmung am 3. März 2024

In seiner Sitzung vom 1. November hat der Zürcher Regierungsrat die Volksabstimmung über die Pistenverlängerungen auf Sonntag, 3. März 2024, angesetzt. Die Zürcher Stimmbevölkerung hat das letzte Wort, ob die Realisierung der Sicherheitsmassnahme weiterverfolgt werden kann oder nicht.

Sowohl der Zürcher Regierungsrat als auch die Mehrheit im Kantonsparlament stimmen dem Projekt zu. Regierung und Parlament folgen damit der Sicherheitsüberprüfung des Bundes und Aviatik-Experten aus dem Jahr 2012: Die Pistenverlängerungen erhöhen

die Sicherheitsmarge und stabilisieren den Flugbetrieb. Zusätzlich profitiert die Bevölkerung von mehr Pünktlichkeit und einem durchschnittlich früheren Betriebschluss am Abend. Das Projekt wird vollständig von der Flughafen Zürich AG finanziert und kostet den Steuerzahler nichts.

Drei Stimmen aus der Aviatik erläutern, warum es die Pistenverlängerungen braucht:



Thomas Steffen, Pilot A330 und Sprecher Aeropers

«Als Pilot ist der Fall für mich klar: Bei der Sicherheit sollte man keine Abstriche machen. Je mehr Bremsweg zur Verfügung steht, umso stärker reduziert sich das Risiko für ein Überschieszen der Piste bei der Landung oder bei einem Startabbruch. Zudem eliminieren die Pistenverlängerungen mehrere Pistenkreuzungen und reduzieren die Rollzeiten.»

Thomas Muhl, Tower-Chef Skyguide

«Unser Auftrag ist die sichere und effiziente Abwicklung des Flugbetriebs. Die Pistenverlängerungen helfen uns dabei, denn sie reduzieren die Komplexität und stabilisieren den Flugbetrieb am Flughafen Zürich. Wichtig anzumerken ist, dass zwischen Länge und Kapazität einer Piste kein Zusammenhang besteht: Erstens kann eine Piste nur von einem Flugzeug auf einmal für Start oder Landung benutzt werden, zweitens ist auch mit längeren Pisten der Mindestabstand zwischen Flugzeugen zu beachten.»



Stefan Tschudin, Flugplatzleiter Flughafen Zürich

«Die Pistenverlängerungen sind eine Investition in die Sicherheit, Verlässlichkeit und Planbarkeit des Flugbetriebs. Die erhöhte Pünktlichkeit am Abend kommt der gesamten lärmbeeinträchtigten Bevölkerung rund um den Flughafen zugute.»



Video auf Youtube

Darum braucht es die Pistenverlängerungen – Experten erklären



Zum Nachlesen

Pistenverlängerungen –Fakten und Hintergründe:
flughafen-zuerich.ch/pistenverlaengerungen-fakten

Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils von Januar bis Oktober 2023



LOKALPASSAGIERE

17'343'605

Veränderung gegenüber 2022
+27.8%



TRANSFERPASSAGIERE

7'247'920

Veränderung gegenüber 2022
+38.6%



TOTAL PASSAGIERE

24'646'276

Veränderung gegenüber 2022
+30.7%



TRANSFERANTEIL

29.5%

Veränderung gegenüber 2022
+1.7 Prozentpunkte



FLUGBEWEGUNGEN

210'326

Veränderung gegenüber 2022
+15.6%



FRACHT

309'020 t

Veränderung gegenüber 2022
-12.3%



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