

Politikbrief

Winter 2024

NR. 65



Editorial	3
Verkürzte Betriebszeiten – gefährlich für Fluggesellschaften mit Standort Zürich	4
Gastbeitrag: Bernd Bauer, CEO Edelweiss	7
Wohnen nahe am Flughafen: Zwischen Nutzen und Lasten	8
Energie sparen mit Big Data und smarten Systemen	10
Flughafen-ABC: C wie Code	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

Der Flughafen Zürich verbindet die Schweiz mit 200 Direktverbindungen mit dem Ausland. Wir können stolz darauf sein, dass die Schweiz so gut an die Welt angebunden ist. Für ein kleines Land wie die Schweiz ist das keine Selbstverständlichkeit.

Dass die Menschen den Flughafen schätzen und reisen wollen, haben die Passagierzahlen der ersten drei Quartale gezeigt. In diesem Zeitraum sind fast 21 Millionen Passagiere über den Flughafen Zürich geflogen. Das entspricht einem Plus von 9.3 Prozent gegenüber derselben Periode des Vorjahrs. Im September reisten gar erstmals mehr Menschen im Vergleich zum September 2019. Auch wenn das Reiseverhalten sich gegenüber vor der globalen Pandemie teilweise verändert hat, treibt der Trend zu einer internationalen Gesellschaft die Verkehrs nachfrage.

Um diesen Entwicklungen gerecht zu werden, braucht es einen reibungslosen Flugbetrieb mit stabilen Rahmenbedingungen. Dazu gehören die aktuellen Betriebszeiten inklusive Verspätungsabbau. Würden diese um 30 Minuten gekürzt werden, hätten insbesondere die in Zürich beheimateten Fluggesellschaften zunehmend Probleme, ihr Geschäftsmodell aufrechtzuerhalten. Weshalb das so ist und wieso Flüge nicht einfach vorverlegt werden können, lesen Sie auf den Seiten 4 und 5.

Eine Kürzung der Betriebszeiten betrifft unter anderem die Edelweiss, deren CEO, Bernd Bauer, den Gastbeitrag auf Seite 6 beisteuert. Darin erläutert er, wie die neuen Flugzeuge der Airline die Lärm- und Umweltauswirkungen nochmals deutlich senken und gleichzeitig die Attraktivität steigern.



Attraktiv ist auch die Flughafenregion. Als Flughafen freuen wir uns, dass sich die Flughafenregion entwickelt und Neuzuzüger anzieht, welche die Nähe zum Flughafen schätzen. Gleichzeitig darf das Wachstum der Bevölkerung in der Flughafenregion nicht dazu führen, dass dadurch Einschränkungen des Flugbetriebs gefordert werden. Den Lärmschutz am Flughafen nehmen wir sehr ernst und er ist eine Erfolgsgeschichte. Die Interessen nach Lärmschutz, baulicher Verdichtung und internationaler Anbindung dürfen sich nicht kannibalisieren. Mehr dazu lesen Sie auf den Seiten 8 und 9.

Wussten Sie schon, wie der Flughafen Zürich zu den Abkürzungen ZRH oder LSZH gekommen ist? Auf der zweitletzten Seite gibt es die Auflösung zu den Flughafen-codes.

Ich wünsche Ihnen einen warmen Start in die kalte Saison und eine unterhaltsame Lektüre.

Herzliche Grüsse

Lukas Brosi
CEO
Flughafen Zürich AG

Verkürzte Betriebszeiten – gefährlich für Fluggesellschaften mit Standort Zürich

von Andrew Karim

Die am Flughafen Zürich beheimateten Fluggesellschaften wären von einer Verkürzung der Betriebszeiten stark betroffen. Mit den bereits heute im internationalen Vergleich kürzesten Betriebszeiten sowie tiefsten Start- und Landekapazitäten entstünden schwerwiegende Wettbewerbsnachteile. Teil 2 der dreiteiligen Serie zur Studie von Intraplan fokussiert sich auf die wirtschaftlichen Auswirkungen für die Fluggesellschaften am Flughafen Zürich. Neben dem ersatzlosen Verlust von Langstreckenverbindungen steht das Geschäftsmodell der Edelweiss auf dem Spiel.

Der Flughafen Zürich hat die kürzesten Betriebszeiten, die tiefste Kapazität und die strengste Beschränkung bei Nachtflügen im Vergleich mit anderen europäischen Drehkreuzflughäfen. Trotzdem gibt es Bestrebungen, die vom Bund definierten Betriebszeiten von 06:00 bis 23:30 Uhr weiter einzuschränken. Eine solche Einschränkung wäre für die Schweizer Volkswirtschaft doppelt verheerend: 30 Prozent der Langstreckenverbindungen aus der Schweiz fielen weg und damit für die Schweizer Wirtschaft wichtige Verbindungen in die Wachstumsmärkte Südamerika, Südafrika und Asien. Dazu gefährdet eine weitere Kürzung der Betriebszeiten um nur 30 Minuten das Geschäftsmodell der Fluggesellschaften zum Teil «grundätzlich».

Denn im erwähnten engen Korsett wickeln die hiesigen Fluggesellschaften SWISS, Edelweiss, Helvetic und Chair ihren Flugbetrieb ab. Während SWISS ein Luftverkehrsdrehkreuz betreibt, liegt der Fokus der anderen Airlines auf Punkt-zu-Punkt-Verbindungen. Dafür sind sie auf konkurrenzfähige Betriebszeiten, kurze Bodenzeiten und eine hohe Anzahl an Flugzeug-Rotationen pro Tag angewiesen.

Taktfahrplan – auch in der Luft

Bereits in den letzten 20 Jahren wurden die Betriebszeiten am Flughafen Zürich um insgesamt 2 Stunden reduziert. Werden die Betriebszeiten um weitere 30 Minuten verkürzt, könnte die letzte Langstreckenwelle der SWISS abends nicht mehr stattfinden. Denn das Geschäftsmodell der SWISS funktioniert ähnlich wie dasjenige der SBB. Während im Schienenverkehr ein viertel-, halb- oder stündlicher Fahrplan eingehalten werden muss, weisen die Flugpläne in der Luftfahrt einen grösseren zeitlichen Abstand auf. Hier spricht man von Wellen. An- und Abflüge der SWISS sind täglich in insgesamt sechs Wellen organisiert. Jeder Flug benötigt dafür ein sogenanntes Slotpaar, also ein Zeitfenster, in welchem das Flugzeug starten bzw. landen darf.

Langstreckenverbindungen gefährdet

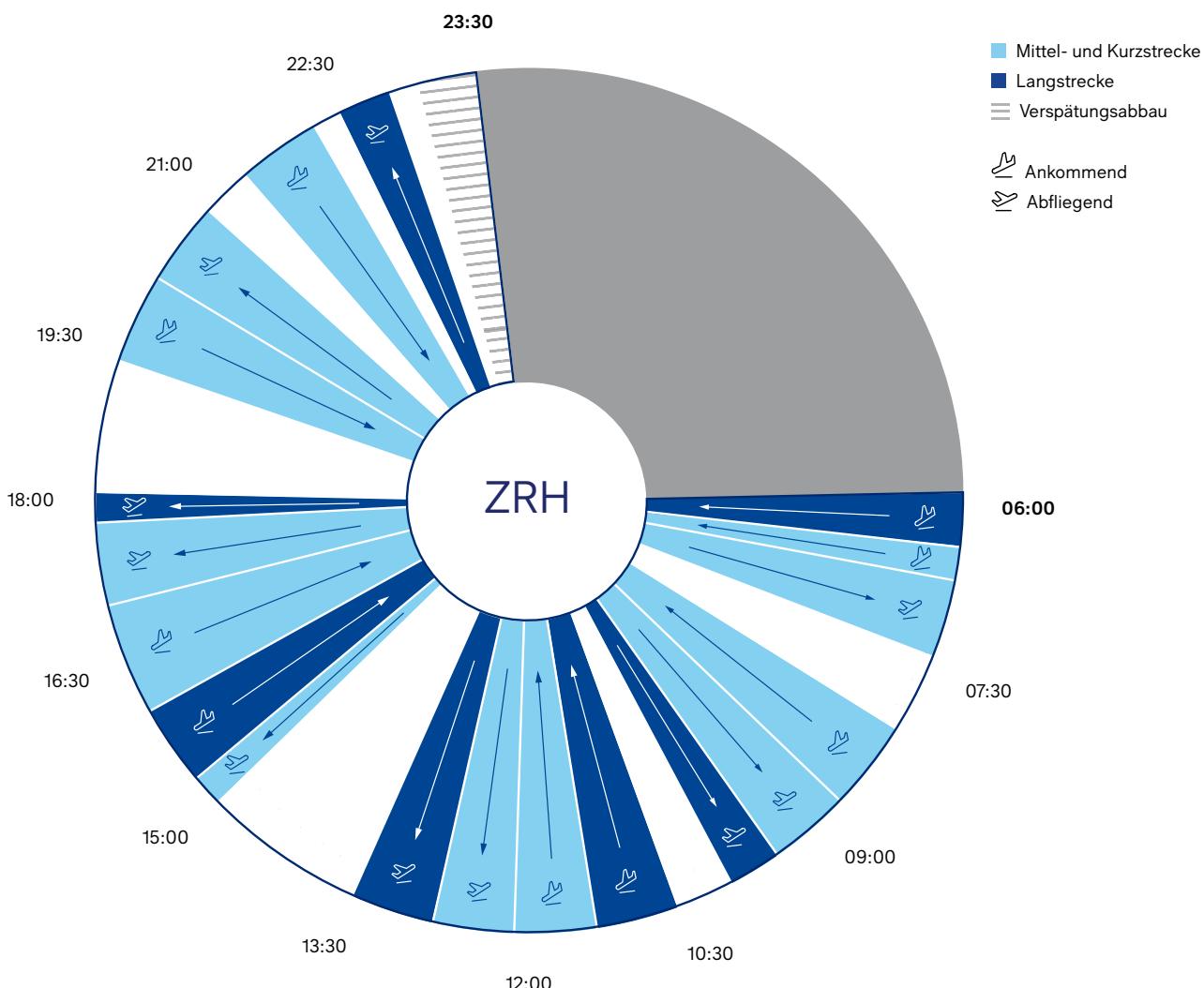
Eine Vorverlegung der letzten Welle würde den «Taktfahrplan» der SWISS aus dem Gleichgewicht bringen und damit die Konnektivität der Schweiz mit der Welt gefährden. Erstens ist nicht gewährleistet, dass an der Zielposition ein entsprechender Slot vorhanden ist, selbst wenn in Zürich frühere Abflugzeiten vorhanden wären. Hier muss die Zeitverschiebung ebenfalls berücksichtigt werden. Slot-Knappheit besteht an vielen Destinationen. Und zweitens könnte die SWISS laut einer Studie von Intraplan die «wenigen ver-

bleibenden Slot-Konstellationen aus betrieblichen Gesetzmässigkeiten» nicht nutzen. Denn ohne ausreichende Umsteigepassagiere der ankommenden letzten Europawelle am Abend zwischen 21:00 und 22:00 Uhr reicht «die verbleibende Nachfrage [aus dem lokalen Markt] vielfach nicht mehr aus, um einen wirtschaftlichen Flugbetrieb» zu ermöglichen. Laut Intraplan ist deshalb bei einer Verkürzung der Betriebszeiten um 30 Minuten der «ersatzlose Wegfall» des Flugangebots wahrscheinlich. In diesem Fall fällt die letzte Langstreckenwelle der SWISS abends weg. Für die Bevölkerung, den Tourismus und die Wirtschaft bedeutet das den Verlust wichtiger Verbindungen.

Unrentabler Flugzeugeinsatz

Daneben ist der Flugzeugeinsatz ein relevanter betrieblicher Aspekt. Intraplan schreibt dazu: «ein möglicher Wegfall ... der spätabendlichen Interkont-Abflüge stellt den wirtschaftlichen Betrieb der Langstreckenflugzeuge in Frage». In anderen Worten: Langstreckenflugzeuge wären länger am Boden als in der Luft, «womit die Wettbewerbsfähigkeit der Hub-Airlines zusätzlich abnimmt.» Fallen also die Langstreckenverbindungen am Abend weg, würden aufgrund der fehlenden Rentabilität der Flugzeuge weitere Verbindungen am Mittag gestrichen – es droht ein Verlust von 30 Prozent bei den Langstreckenverbindungen der SWISS.





Die Betriebszeiten erlauben Starts und Landungen bis 23:30 Uhr, wobei die letzte halbe Stunde dem Verspätungsabbau dient. Eine Vorverlegung der letzten Welle würde den «Taktfahrplan» der SWISS aus dem Gleichgewicht bringen und damit die Konnektivität der Schweiz mit der Welt gefährden. Bei einer Kürzung um 30 Minuten würden die allermeisten Flüge der letzten halben Betriebsstunde ersatzlos entfallen, weil eine Vorverlegung in den wenigsten Fällen möglich ist. Dies aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit von Slots und der Abhängigkeiten von Langstreckenverbindungen mit Zubringerflügen. Es handelt sich hierbei um eine schematische Darstellung.

Weniger Rotationen = weniger Flüge

Auch für die Edelweiss sind die Slots und die Flugzeugnutzung die entscheidenden Faktoren. Laut Intraplan würde eine Verkürzung der Betriebszeiten aufgrund der Slot-Situation am Abend dazu führen, dass die «abendlichen Flugzeugumläufe keine geeigneten Slots mehr finden». Pro eingesetztes Flugzeug können so weniger Flüge absolviert werden, womit die Wirtschaftlichkeit der Flugzeuge in Frage gestellt wird. Mindestens «15 Prozent des Flugangebots der Edelweiss ab Zürich» wäre betroffen, was durch indirekte Effekte noch verstärkt würde. Intraplan schreibt dazu, dass «tatsächlich noch höhere Verkehrsverluste wahrscheinlich sind».

Fortbestand der Edelweiss wird in Frage gestellt

Bei einer Verkürzung der Betriebszeiten und aufgrund der fehlenden Start- und Landekapazitäten entstünden deutlich unproduktive Bodenzeiten und die Fluggesellschaften könnten die wenigen verbleibenden Slot-Konstellationen nicht wirtschaftlich nutzen. Für die Schweizer Airlines ergäbe sich ein Umsatzverlust von über

800 Millionen Franken. Dieser Wert gilt Intraplan zufolge als zu tief, weil Einnahmeausfälle bei der Fracht nicht berücksichtigt sind. Viel gravierender ist jedoch folgender Schluss: Eine Verkürzung der Betriebszeiten «hat das Potenzial, das Geschäftsmodell der [Edelweiss] und nicht zuletzt deren Fortbestand grundsätzlich in Frage zu stellen». Mit Folgen für die Arbeitsplätze, die Volkswirtschaft und die gute Anbindung der Schweiz an die Welt.

Intraplan-Studie zu verkürzten Betriebszeiten

Im Jahr 2018 untersuchte Intraplan Consult GmbH die Auswirkungen einer Verkürzung der Betriebszeiten um 30 Minuten und die damit verbundene Vorverlegung von Slots der letzten Welle am Flughafen Zürich. Der Abschlussbericht wurde im Mai 2019 vorgelegt und basiert auf Zahlen aus dem Jahr 2018. Das damalige Flugangebot ist vergleichbar mit dem heutigen. Im ersten Teil der Serie wurden die volkswirtschaftlichen Effekte und Auswirkungen auf die Schweiz beleuchtet.



Investitionen in nachhaltige Verbesserungen

Edelweiss wird ihren ersten Airbus A350-900 im zweiten Quartal 2025 als erste Schweizer Fluggesellschaft in Betrieb nehmen. Bis Ende 2026 werden sechs Flugzeuge dieses Typs als Ersatz der fünf Airbus A340-300 und für weiteres Langstreckenwachstum in die Flotte aufgenommen. Der Airbus A350 gehört zu den schnellsten, treibstoffeffizientesten und umweltfreundlichsten Langstreckenflugzeugen. Die Maschine fliegt nach Übersee bis zu 30 Minuten schneller, verbraucht auf der gleichen Strecke bis zu 25 Prozent weniger Treibstoff und stößt damit rund 25 Prozent weniger CO₂ aus als der Airbus A340. Auch die Lärmemissionen sind um bis zu 50 Prozent geringer als beim Airbus A340.

Der Airbus A350 trägt dazu bei, die anspruchsvollen betrieblichen Rahmenbedingungen am Flughafen Zürich sowie die Umweltschutzvorgaben in Bezug auf CO₂-Ausstoss und Lärm zu meistern, sodass Edelweiss auch in Zukunft ihr Geschäftsmodell am Hub Zürich erfolgreich betreiben kann. Der Heimatflughafen Flughafen Zürich hat dabei die eingeschränktesten Betriebszeiten vergleichbarer europäischer Flughäfen. Komplexe An- und Abflugrouten aus Lärm- und Umweltschutzgründen sowie sich kreuzende Pisten limitieren außerdem die Anzahl Flugbewegungen pro Stunde. Bei schlechtem Wetter, wie es in Zürich häufig der Fall ist, reduziert sich die Anzahl möglicher Starts und Landungen zusätzlich, was häufig zu Verspätungen, verpassten Anschlussflügen und Flugausfällen führt. Mit dem Geschwindigkeitsvorteil des Airbus A350 kann diesen Verspätungen entgegengewirkt und sichergestellt werden, dass die Betriebszeiten am Flughafen besser eingehalten werden können.

Eine Reduktion der Betriebszeiten wie sie in der Nachtruhe-Initiative gefordert wird, ohne die Möglichkeit, Verspätungen abzubauen, würde die Vorteile, welche aus der Geschwindigkeit des Airbus A350 resultieren wieder zunichten machen und zu einer deutlichen Verkleinerung des Angebots führen.

Die Einschränkung der Betriebszeiten bekämpft nicht die Ursachen, sondern nur die Symptome, unter denen die Region leidet. Die verspäteten Abflüge hängen vor allem mit der Art und Weise des Flughafenbetriebs zusammen. Die Flüge können aufgrund verschiedener Umstände im Tagesverlauf häufig nicht so abgeflogen werden, wie sie geplant wurden. Dies führt zu einer Kumulation der Verspätungen bis in die Abendstunden.



Notwendig ist deshalb ein Ansatz, der Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses im Tagesverlauf umfasst. Diese könnten die Optimierung der Abfertigungs- und Sicherheitskontrollprozesse, der Einsatz intelligenter Verkehrsmanagementsysteme sowie die Implementierung eines optimierten Gepäckförderersystems sein. Damit könnte die Verspätungsproblematik nachhaltig gelöst werden. Eine Betriebszeitenverkürzung gehört nicht zu diesen Massnahmen, sondern verschärft die Problematik des Verkehrsflusses weiter und hätte darüber hinaus fatale Folgen für die Schweizer Fluggesellschaften, den Flughafen Zürich, die Flughafenregion und die international vernetzte Schweiz.

Bernd Bauer
CEO Edelweiss

Wohnen nahe am Flughafen: Zwischen Nutzen und Lasten

von Samuel Inauen

Die Region um den Flughafen Zürich ist eine Boom-Region. Das Bevölkerungswachstum führt zum Widerspruch, dass bei gleichbleibenden Flugbewegungen und immer leiseren Flugzeugen trotzdem mehr Leute von Fluglärm betroffen sind. Das Bundesparlament hat es verpasst, im kürzlich verabschiedeten Umweltschutzgesetz eine praktikable Lösung zu schaffen, wie Lärmschutz, bauliche Verdichtung und Flugverkehr besser in Einklang zu bringen sind. Es bleibt ein inhärenter Widerspruch in den Erwartungen der Politik an das Luftverkehrsdrehkreuz in Zürich.

In der Herbstsession 2024 hat es das Bundesparlament abgelehnt, eine für Fluglärm praktikable Lösung in das Umweltschutzgesetz zu schreiben und die Interessen von Lärmschutz, baulicher Entwicklung und Flugverkehr besser aufeinander abzustimmen. Die verpasste Chance ist bedauerlich, insbesondere weil sich zwischen- durch eine Mehrheit im Nationalrat für eine ausgewogene Lösung bekannt hatte. Damit bleibt ein Widerspruch zwischen Bautätigkeit und Flugbetrieb bestehen bzw. wird sogar verstärkt: Die bauliche Entwicklung wird zugelassen und gegen innen gefördert, während Vorschläge von Experten vorliegen, den Lärmschutz zu verschärfen. Für den Flughafen ist das ein Problem, da der Flugbetrieb weiter unter Druck gerät – notabene bei gleicher Anzahl Flugbewegungen.

Ein Blick auf die Fakten

Ein Blick auf das Bevölkerungswachstum in der Flughafenregion offenbart, dass dieses während der letzten zehn Jahre deutlich zugenommen hat (siehe Grafik Seite 9). Es war somit fast doppelt so hoch wie der durchschnittliche Anstieg der Bevölkerung im Kanton Zürich. Eine exzellente Verkehrsanbindung, ein vielfältiges Dienstleistungsangebot, Arbeitsplätze und ein wertvolles Naherholungsgebiet machen die Flughafenregion attraktiv. Die Anwohnerschaft ist von Fluglärm betroffen, wobei die Lärmemissionen über die letzten zwei Jahrzehnte immer weiter abgenommen haben. Das ist teils darauf zurückzuführen, dass Grossraumflugzeuge immer leiser werden. Jede Flugzeuggeneration reduziert die Lärmemissionen signifikant. Zudem hat die Anzahl der Flugbewegungen das Niveau

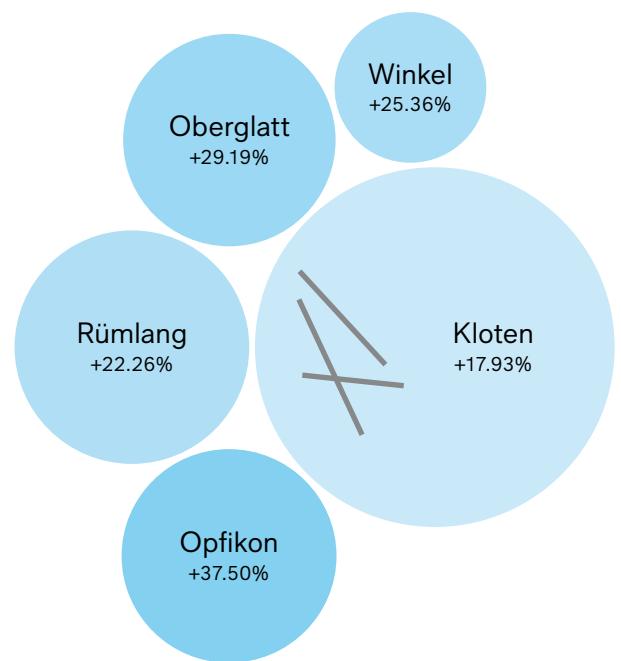


aus dem Jahr 2000 nicht mehr erreicht und bleibt weitestgehend stabil. Zur Erinnerung: In den letzten 20 Jahren wurden die Betriebszeiten um 2 Stunden reduziert. Damit haben die Flugbewegungen in den sensiblen Nachtstunden zwischen 23:00 Uhr und 06:00 Uhr deutlich abgenommen (siehe Grafik unten).

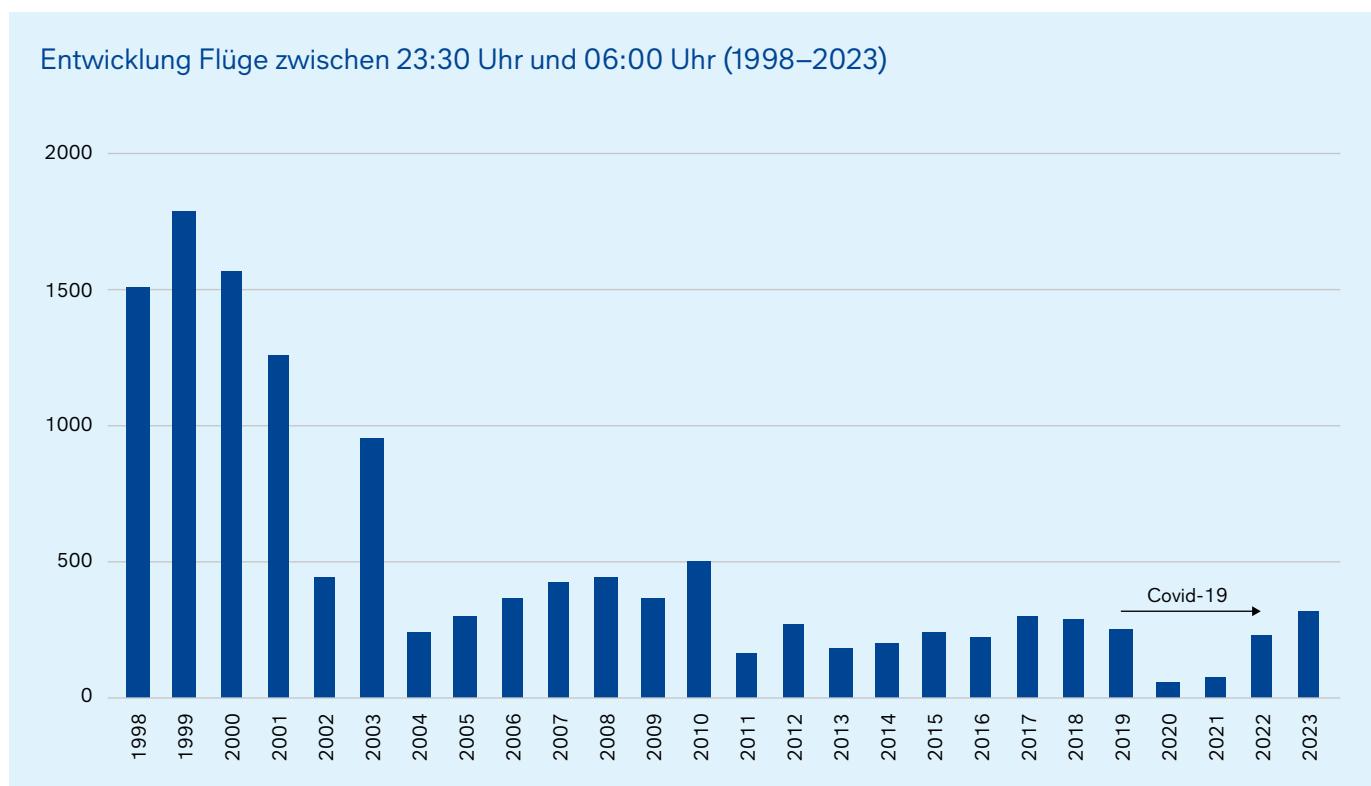
Lärmschutzpolitik braucht Kompromisse

Das Spannungsfeld zwischen dem Ruhebedürfnis der Bevölkerung in der Nacht und dem Flugbetrieb und der Anbindung der Schweiz an die Welt bleibt auch in Zukunft bestehen. Der politische Auftrag im nationalen Interesse ist jedoch klar: Der Flughafen Zürich soll ein Drehkreuzflughafen sein mit möglichst guten Direktverbindungen in die Welt. Werden bei gleichbleibender Anzahl Flugbewegungen und wachsender Bevölkerung trotzdem weitere betriebliche Einschränkungen gefordert, stellt dies den Betrieb des Luftverkehrsdrehkreuzes grundsätzlich in Frage (vgl. Beitrag auf Seiten 4 und 5). Eine weitere Verschärfung der Lärmgrenzwerte bringt keine Lösung, sondern verschärft die Konflikte und ist deshalb kritisch zu hinterfragen. Die Politik ist weiterhin gefragt, Lösungen zu suchen, die dem Bedürfnis nach Wohnraum und baulicher Verdichtung Rechnung tragen, gleichzeitig aber den für die Schweizer Wirtschaft, Wissenschaft, Gesellschaft und den Tourismus wichtigen Flugbetrieb nicht unnötig unter Druck setzen.

Bevölkerungswachstum der Anrainergemeinden 2010–2023



Es handelt sich hierbei um eine schematische Darstellung



Energie sparen mit Big Data und smarten Systemen

von Adrian Hausmann

Ist die Heizung gut eingestellt? Funktioniert die Lüftung richtig? Läuft irgendwo am Flughafen eine Anlage, die nicht laufen sollte? So vielseitig wie die Fragen, sind auch die Aufgabengebiete der Energie- und Betriebsoptimierung. Über 1000 Heizungs-, Lüftungs-, Klima-, Kälte- und Sanitäranlagen am gesamten Flughafen-Gelände stehen im Fokus – mit einer klaren Mission: Energie zu sparen. Die Stossrichtung gibt dabei der Masterplan Energie und Dekarbonisierung Immobilien.

Der Masterplan Energie und Dekarbonisierung Immobilien (MEDI) legt die Einzelheiten fest, wie die Flughafen Zürich AG ihre eigenen CO₂-Emissionen ohne Kompensation bis 2040 auf netto null reduzieren will. Der Fokus liegt auf der Umstellung der Wärme- und Kälteversorgung, auf erneuerbare Energien und der Steigerung der Energieeffizienz sowie dem Ausbau der Photovoltaik. Insgesamt wird von einem tieferen Wärmebedarf bis 2040 und einem höheren Strombedarf ausgegangen. Mit Betriebsoptimierungen sollen etwa 10 bis 15 Prozent der im Zuge des MEDI geplanten Einsparungen realisiert werden. Dies entspricht rund 6 GWh – dem Wärmebedarf von 300 Einfamilienhäusern.

Quick wins bei der Lüftungsanlage ...

Ein Beispiel für schnelle Erfolge ist die optimale Einstellung von Lüftungsanlagen mit Wärmerückgewinnung. Dabei wird im Winter die Wärme der Abluft genutzt, um Frischluft vorzuwärmen. Sind Lüftung und Wärmerückgewinnung nicht gut abgestimmt, steigt der Energieverbrauch und der Verschleiss der Komponenten wie im Trendbild unten ersichtlich wird.

... und der Nutzen von Big Data

Der Zeithorizont für die Betriebsoptimierung im Rahmen des MEDI erstreckt sich über etwa 15 Jahre. Dennoch ist es entscheidend, schon jetzt sorgfältig vorauszuplanen. Um die mehr als 1000 Anlagen effizient zu überwachen und ungewöhnliche Energieverbräuche zu identifizieren, sollen in Zukunft smarte Algorithmen vermehrt eingesetzt werden, um Anomalien automatisch zu erkennen.

Weniger Energie – weniger Kosten

Die geplanten Optimierungsmassnahmen sparen nicht nur Energie, sondern auch Geld. Einige Eingriffe machen sich sofort bezahlt, weil unmittelbar weniger Energie benötigt wird. Bei anderen dauert es etwas länger, bis sich die anfänglichen Investitionen in neue Anlagen und Technologien rentieren. Doch spätestens 2033 soll der finanzielle Nutzen über alle geplanten Massnahmen hinweg die Kosten übersteigen.

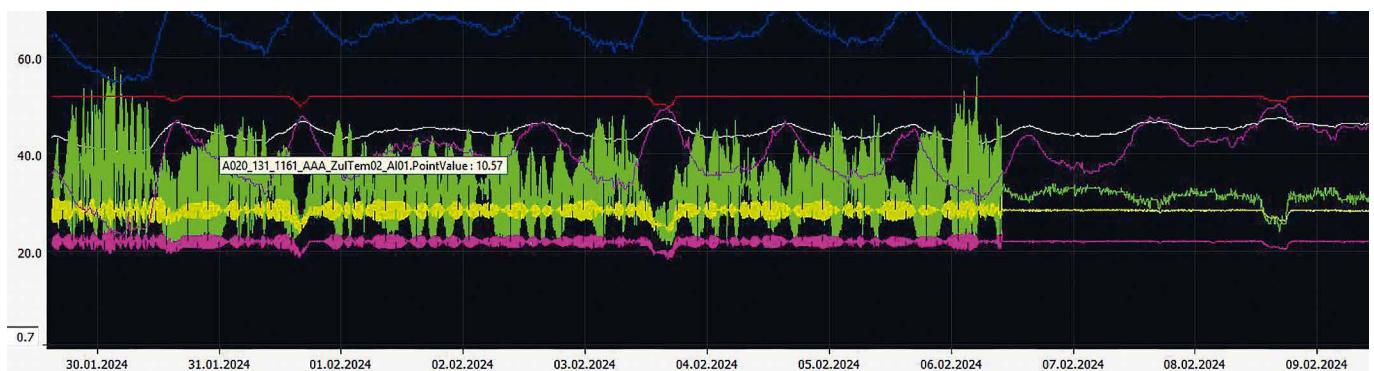
Dieser Artikel erschien in Originalform im Econet Herbst 2024

Gemeinsam für eine nachhaltige Zukunft: Neue Verbandsmitgliedschaften

Die Flughafen Zürich AG intensiviert ihr Engagement für eine nachhaltigere Schweiz mit dem Beitritt zu den Verbänden Swisscleantech, Charta «Kreislauforientiertes Bauen» und SPIN. Die Verbandsmitgliedschaften unterstützen die Flughafen Zürich AG bei der Erfüllung der eigenen dualen Klimastrategie. Alle drei Verbände vereint, dass sie sich für die Reduzierung der CO₂-Emissionen einsetzen. Damit unterstützen sie die von der Flughafen Zürich AG selbst gesetzten Ziele zur Reduktion der Treibhausgas-Emissionen.



[Mehr Informationen](#)



Das Schwingen der grünen Kurve symbolisiert eine instabile Betriebsweise einer Lüftungsanlage in Terminal A, die den Energieverbrauch in die Höhe treibt. Nach erfolgreicher Optimierung sind diese Schwankungen praktisch nicht mehr vorhanden.

10:00	Pain...				
10:05	London LCY	EZY 2532		2	Boarding
10:05	London LTN	UA 135		2	Go to g
10:10	Newark	SK 602	FI 7592	3	Go to g
10:20	Copenhagen	EZY 8472		1	Go to g
10:25	London LGW	LX 318	AC 6838	2	Go to
10:30	London LHR	LO 412	AA 7131	2	Go to
10:30	Warsaw	BA 711	TP 8196	1	Gate
10:40	London LHR	LX 2066	LX 3554	1	Gate
10:40	Oporto	OS 552		2	Go t
0:40	Wien	PC 5028		1	Go t
0:45	Antalya	LX 400		2	Gat
0:45	Dublin	AY 1512	JU 7926	2	Gat

FLUGHAFEN-ABC

C wie Code

LX, WK, ZRH, JFK, YVR oder LSZH? Haben Sie sich schon gefragt, wofür diese Buchstabenkombinationen stehen? In der Luftfahrt helfen sogenannte Codes für einen einfachen und reibungslosen Flugverkehr. Dabei gibt es zwei Arten international standardisierter Codes:

Der IATA-Code wurde in den 1960er von der International Air Transport Association (IATA) entwickelt und dient zur eindeutigen Identifizierung von Flughäfen, Fluggesellschaften und Flugzeugtypen. Der Code besteht für Fluggesellschaften aus zwei Buchstaben und für Flughäfen aus drei Buchstaben. So können Sie ab ZRH (Flughafen Zürich) mit LX14 (SWISS 14) nach JFK (New York) oder mit WK10 (Edelweiss 10) nach YVR (Vancouver) fliegen. Den meisten Passagieren ist der IATA-Code gebräuchlicher, da er beim Verkauf von Flugtickets, auf Reservationen, Tickets und an Zeittafeln am Flughafen angezeigt wird.

Etwas weniger bekannt ist der ICAO-Code, welcher durch die International Civil Aviation Organization (ICAO, eine Sonderorganisation der UNO) vergeben wird. Dieser dient ebenfalls zur eindeutigen Identifikation von Flugplätzen und Fluggesellschaften. Der Code besteht aus vier lateinischen Buchstaben und wird primär von der Flugsicherung, bei der Flugplanung sowie im Flugbetrieb verwendet. Dabei gibt der erste Buchstabe die Region an, der zweite bezeichnet das Land und die letzten

zwei definieren den Standort. Der ICAO-Code des Flughafens Zürich ergibt sich aus nachfolgendem Ansatz:

L(Südeuropa) S(Schweiz) Z(Region Zürich) H(Zürich)

Bei Fluggesellschaften ist der Code dreistellig und beruht auf keinem definierten System (beispielsweise steht SWR für SWISS International Airlines).

Der IATA-Code ist ein integraler Bestandteil der Reisebranche und unerlässlich für die Identifizierung einer Fluggesellschaft, ihrer Reiseziele und ihrer Verkehrsdocumente. Der ICAO-Code ist essenziell für die Abwicklung des weltweiten Flugverkehrs. Alle Codes und Abkürzungen sind heute nicht mehr aus der modernen Luftfahrt wegzudenken und tragen massgeblich zur Sicherheit und Effizienz bei.

Rubrik Flughafen-ABC

In der Politikbrief-Rubrik «Flughafen-ABC» stellen wir bekannte und weniger bekannte Aspekte aus dem Flughafenbetrieb näher vor.

Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils von Januar bis Oktober 2024



LOKALPASSAGIERE
18'658'408

Veränderung gegenüber 2023
+7.6%



TRANSFERPASSAGIERE
7'922'722

Veränderung gegenüber 2023
+9.3%



TOTAL PASSAGIERE
26'637'180

Veränderung gegenüber 2023
+8.1%



TRANSFERANTEIL
29.8%

Veränderung gegenüber 2023
+0.3 Prozentpunkte



FLUGBEWEGUNGEN
221'897

Veränderung gegenüber 2023
+5.5%



FRACHT
361'147 t

Veränderung gegenüber 2023
+16.9%



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