

ZRH – Flughafen Zürich im Spannungsfeld zwischen aviatisch Sinnvollem und politisch Machbarem



Stefan Tschudin
Chief Operations Officer

Inhalt

1. Ausgangslage
2. Sachplan Infrastruktur Luftfahrt
3. Nachtbetrieb
4. Terminalentwicklung



Inhalt

1. Ausgangslage
2. Sachplan Infrastruktur Luftfahrt
3. Nachtbetrieb
4. Terminalentwicklung





Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

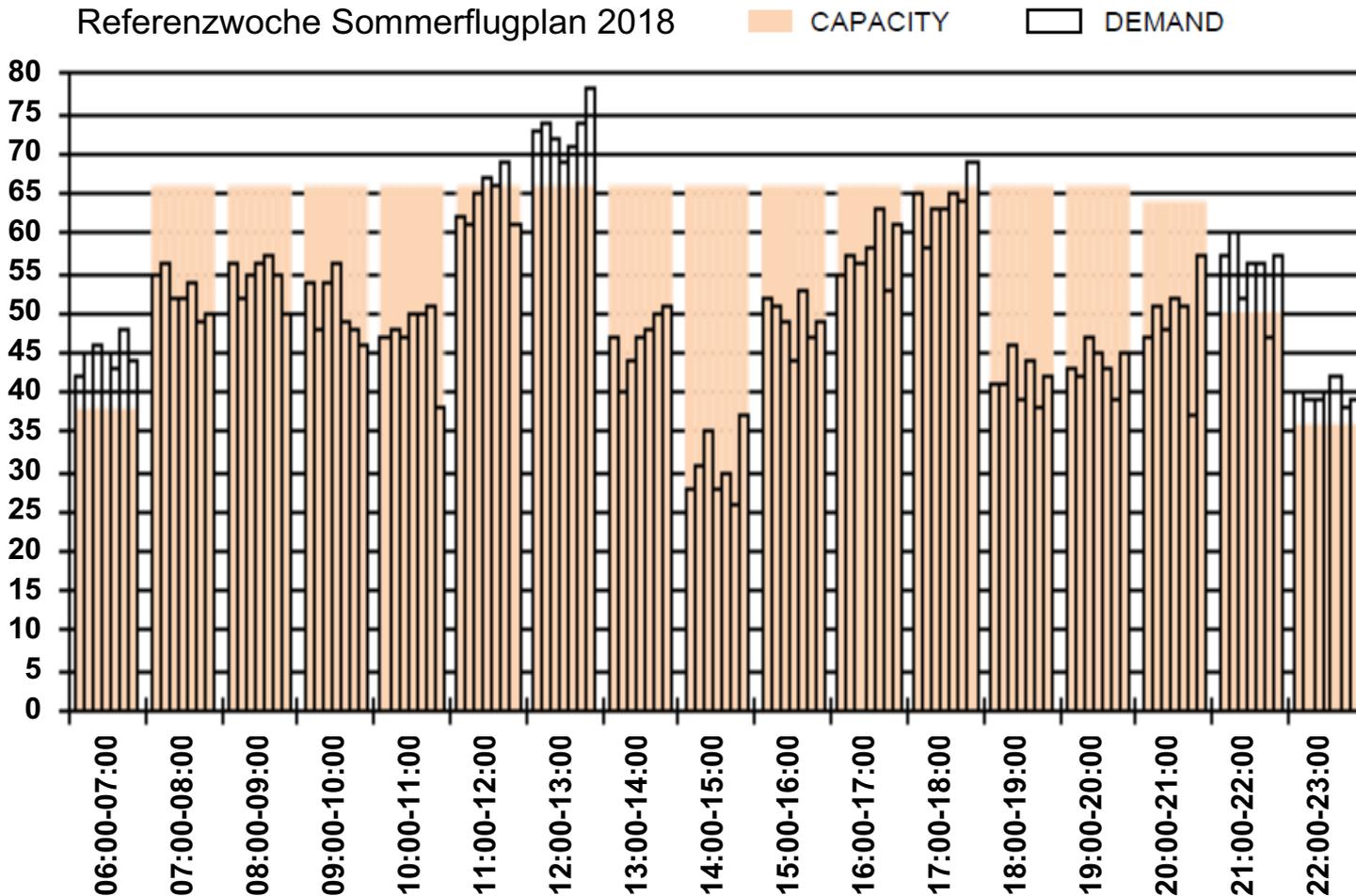
23.08.2017

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

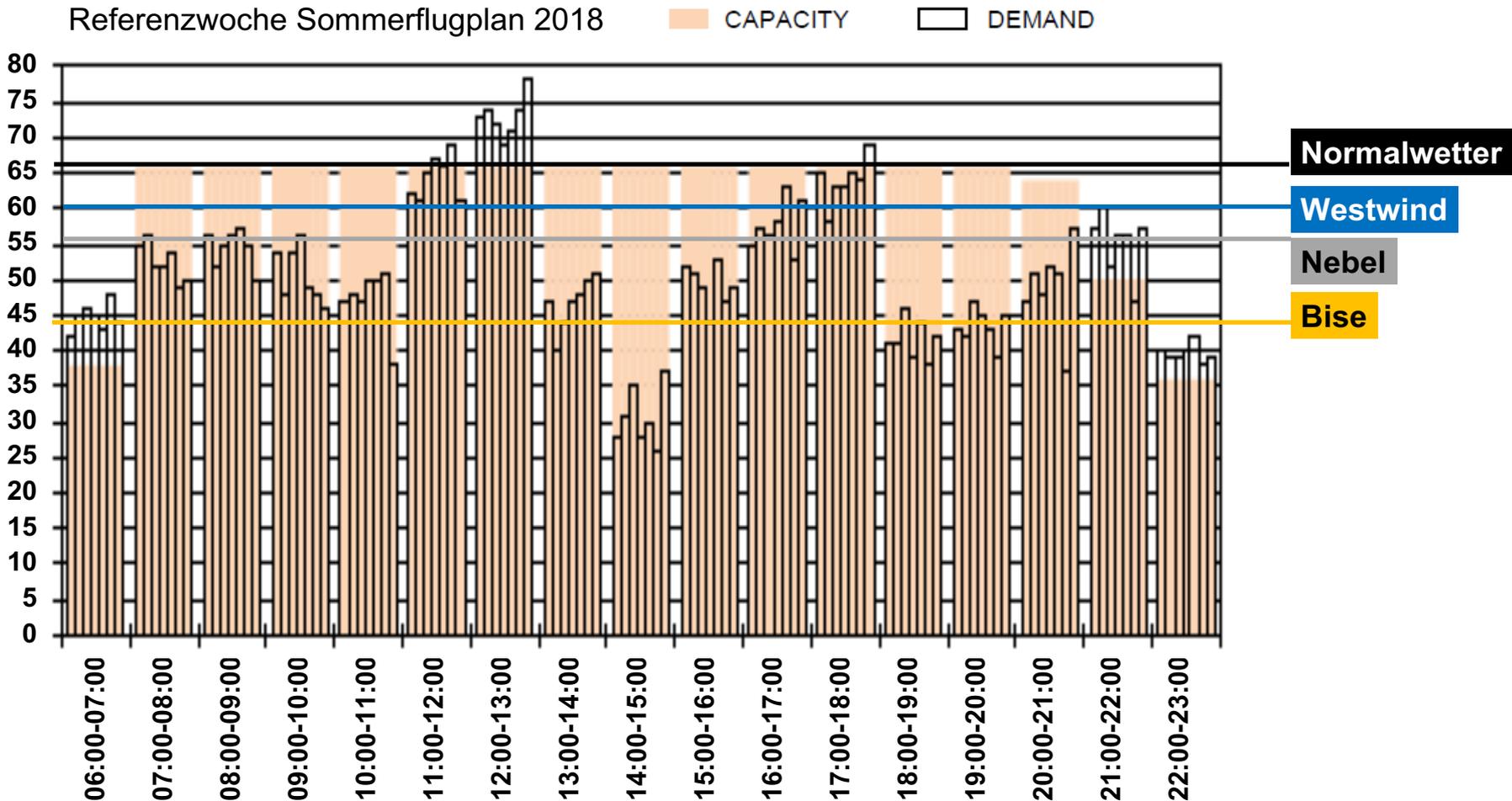
Der Flughafen Zürich ist ein Landesflughafen. Er soll Voraussetzungen schaffen, damit die Fluggesellschaften möglichst gute Direktverbindungen in Europa und zu den wichtigen Zentren weltweit anbieten und im Wettbewerb mit ihrer Konkurrenz auf andern Flughäfen bestehen können. Ein Drehkreuzbetrieb soll möglich sein.

Der Flughafen soll im Interesse des Wirtschaftsstandortes Schweiz die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen abdecken, soweit dies mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit vereinbar ist.

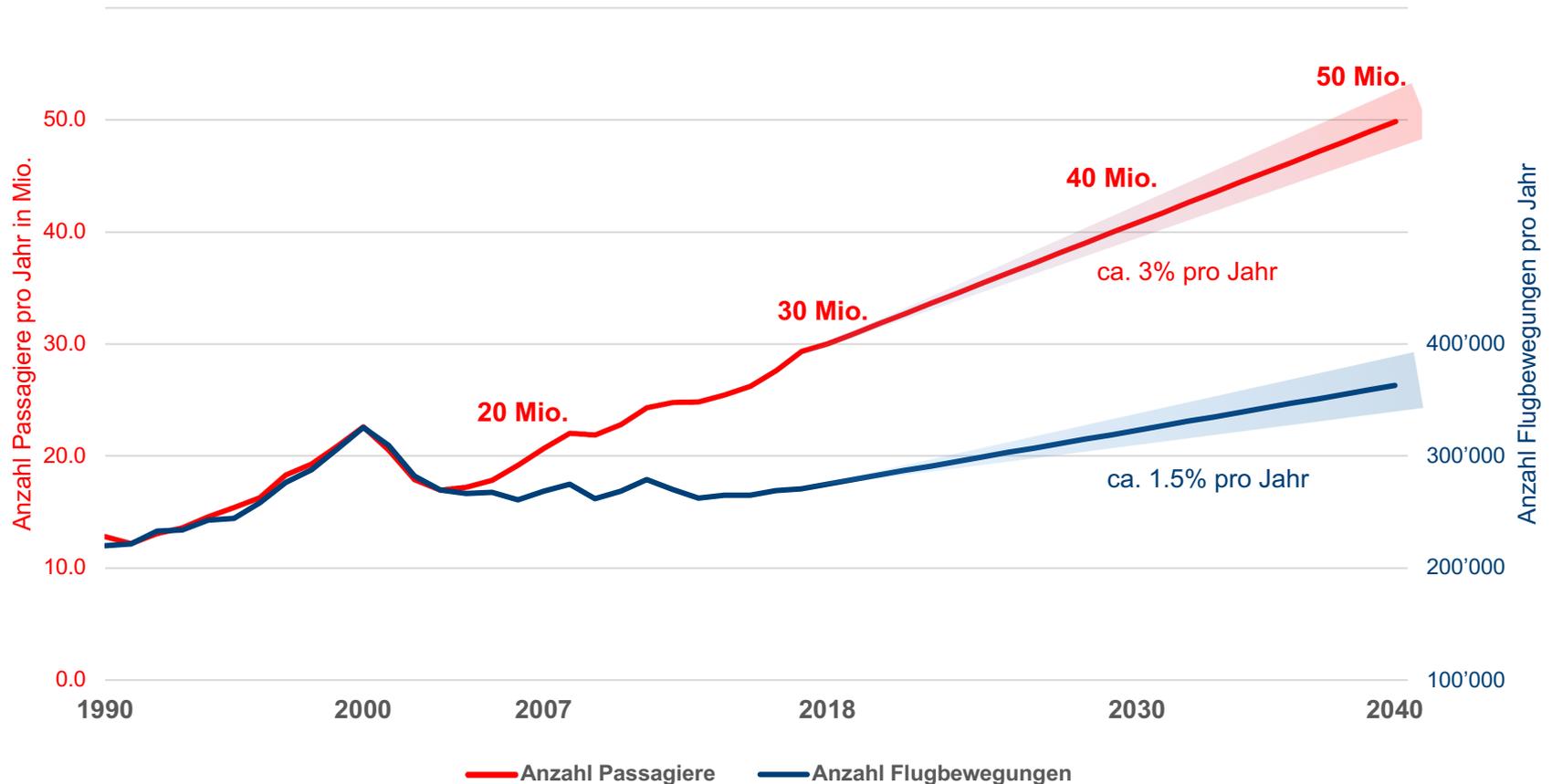
Slotnachfrage übersteigt Flughafenkapazität in Spitzenzeiten



Slotnachfrage übersteigt Flughafenkapazität in Spitzenzeiten



NACHFRAGE NACH INTERNATIONALER MOBILITÄT WIRD WEITER STEIGEN

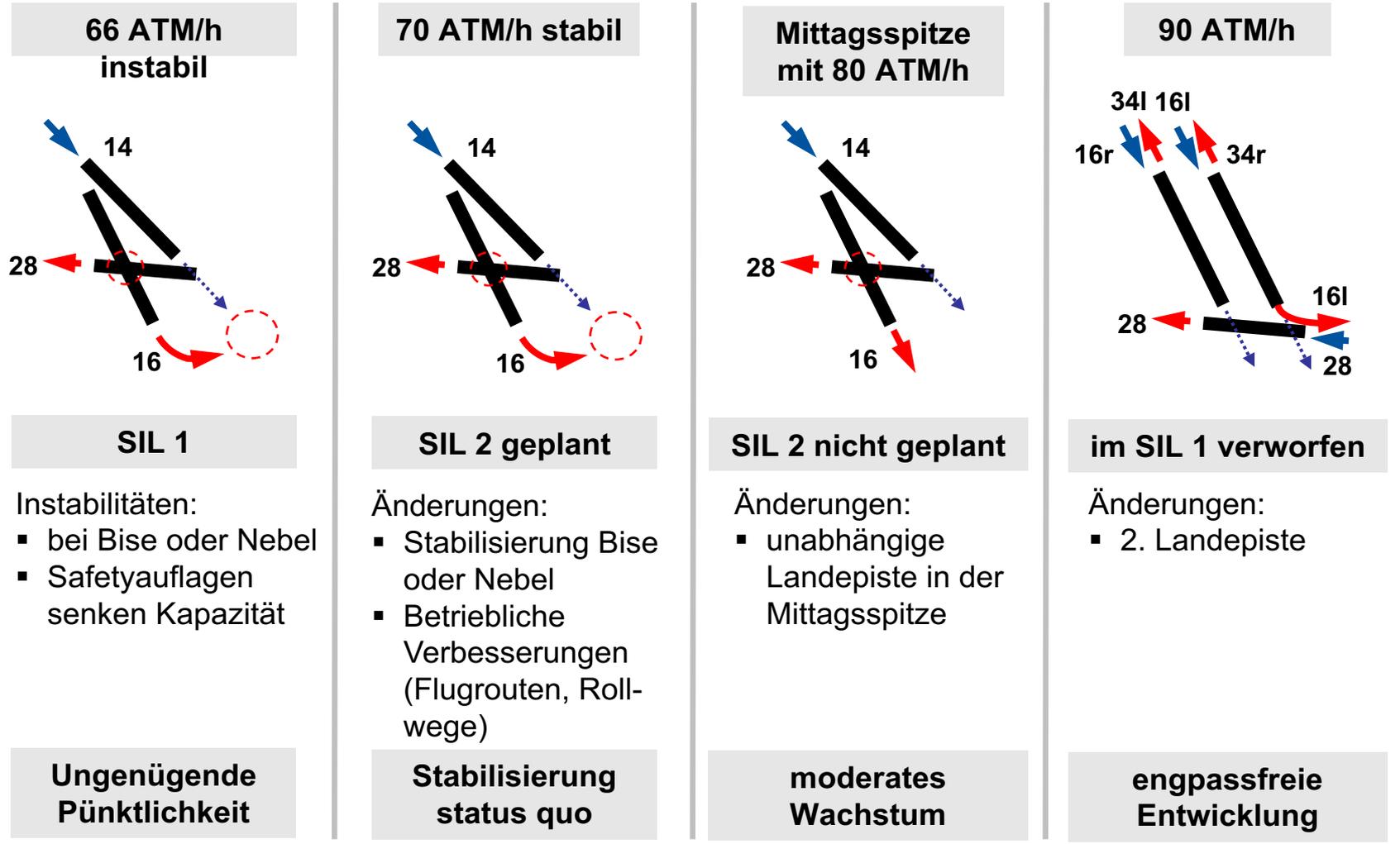


Inhalt

1. Ausgangslage
2. **Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL)**
3. Nachtbetrieb
4. Terminalentwicklung

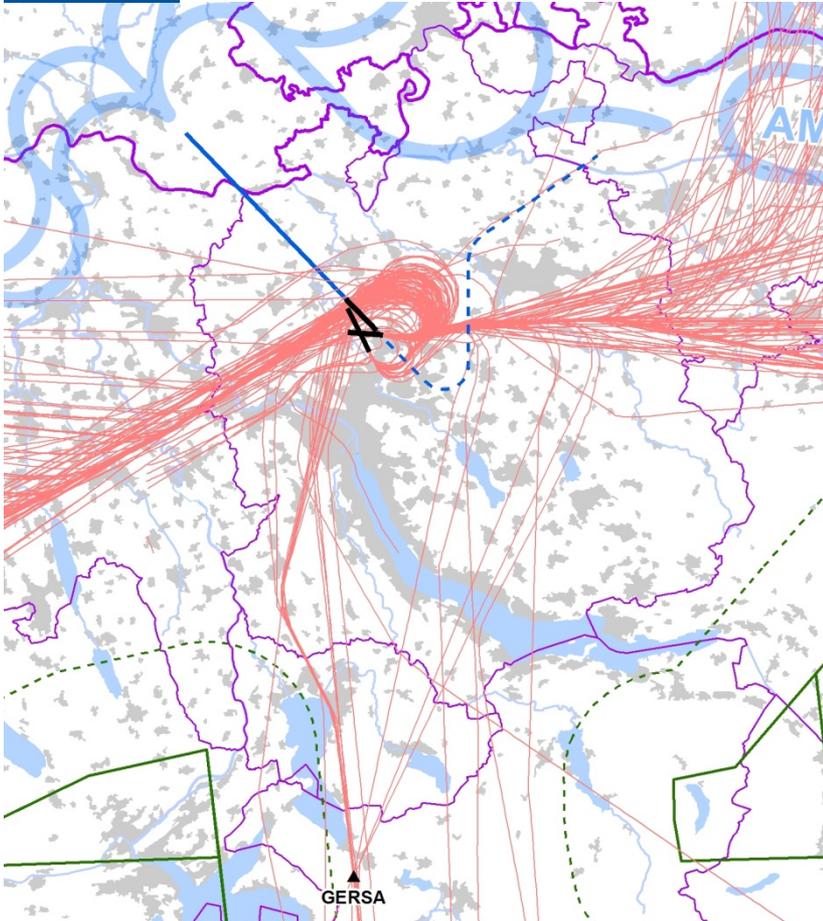


Welchen Flughafen braucht die Schweiz?

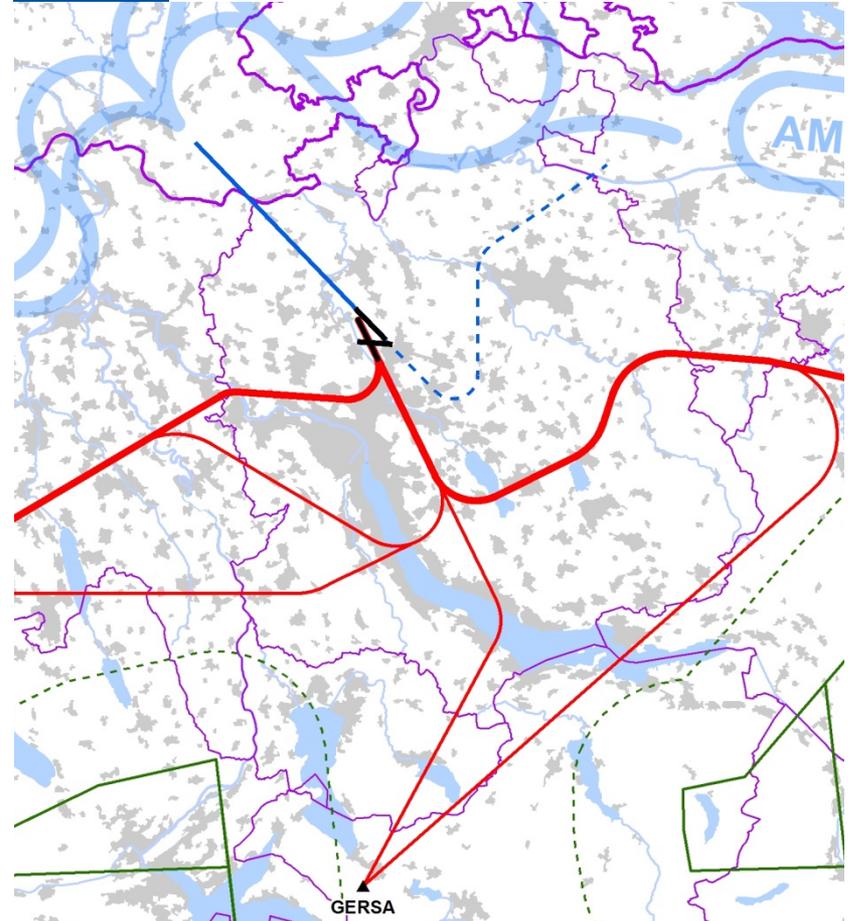


NEUES BISENKONZEPT

heute

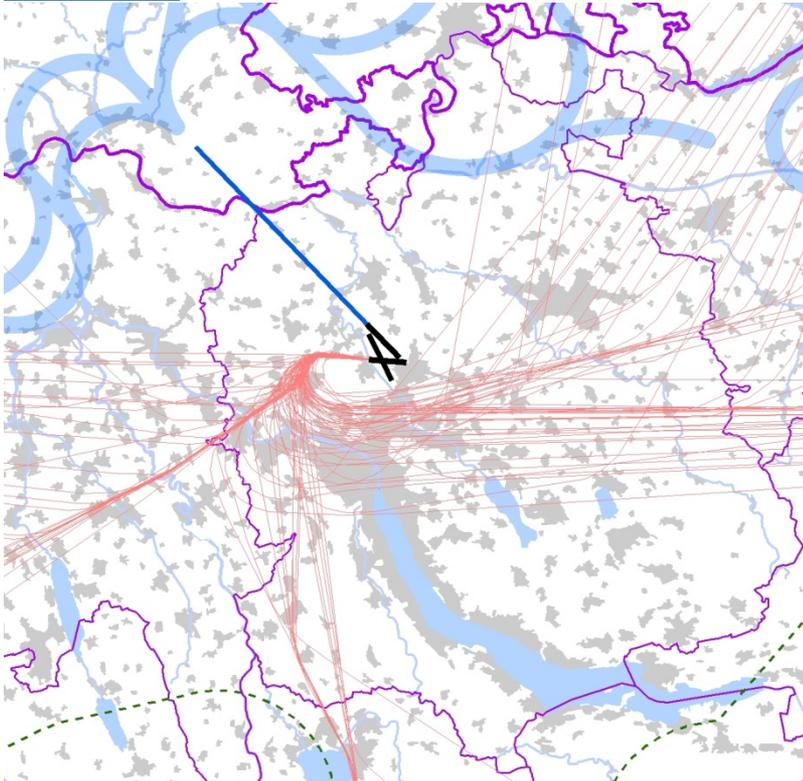


SIL2

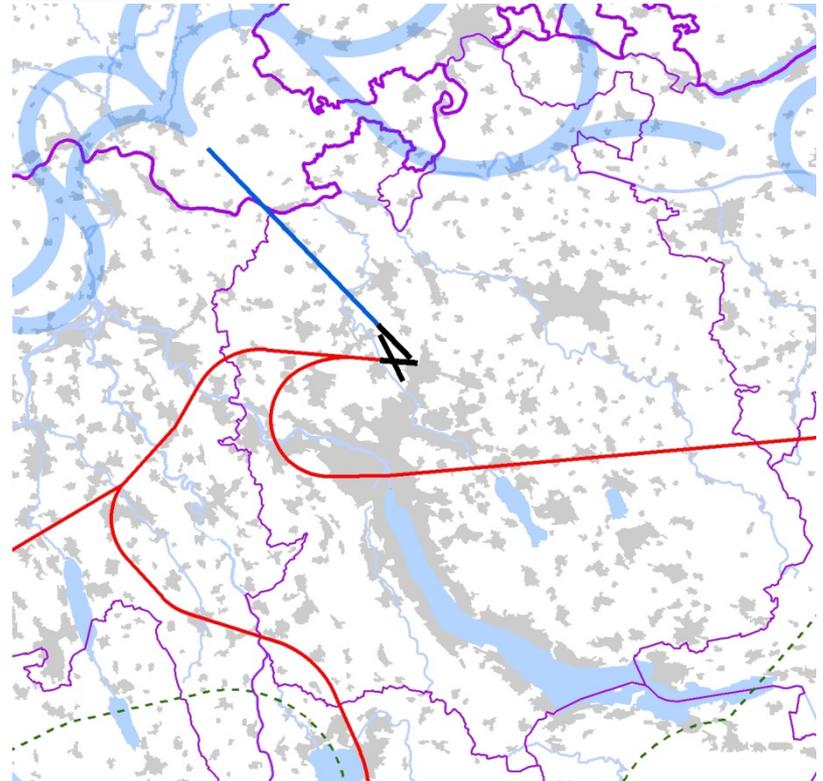


OPTIMIERUNG HAUPTSTARTPISTE 28

heute

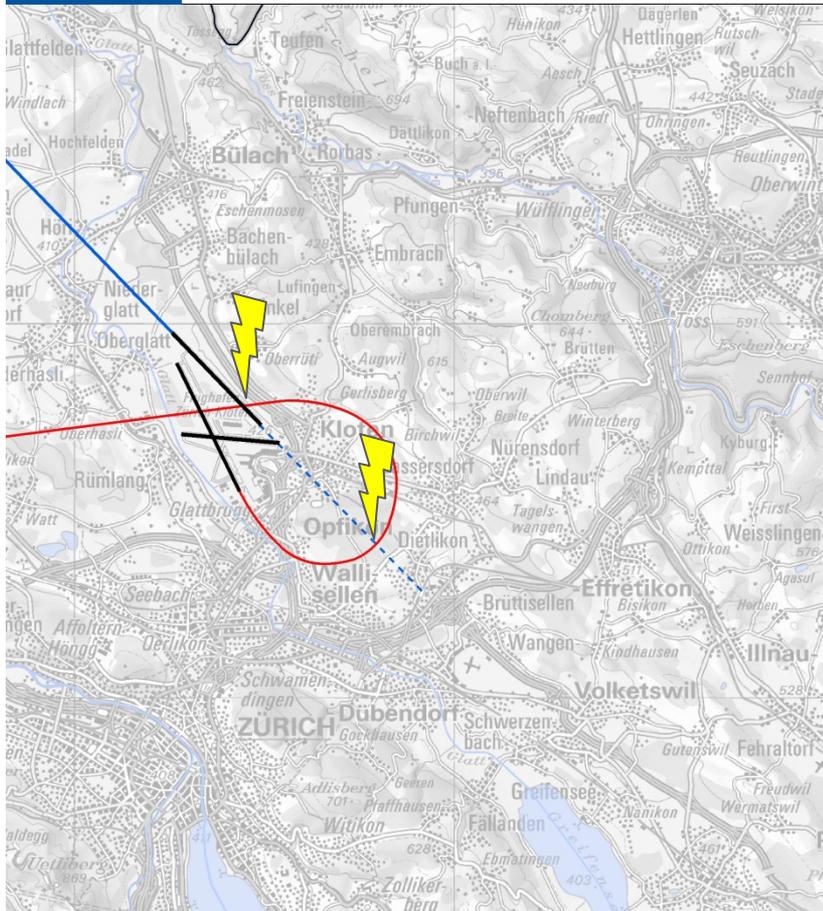


SIL2

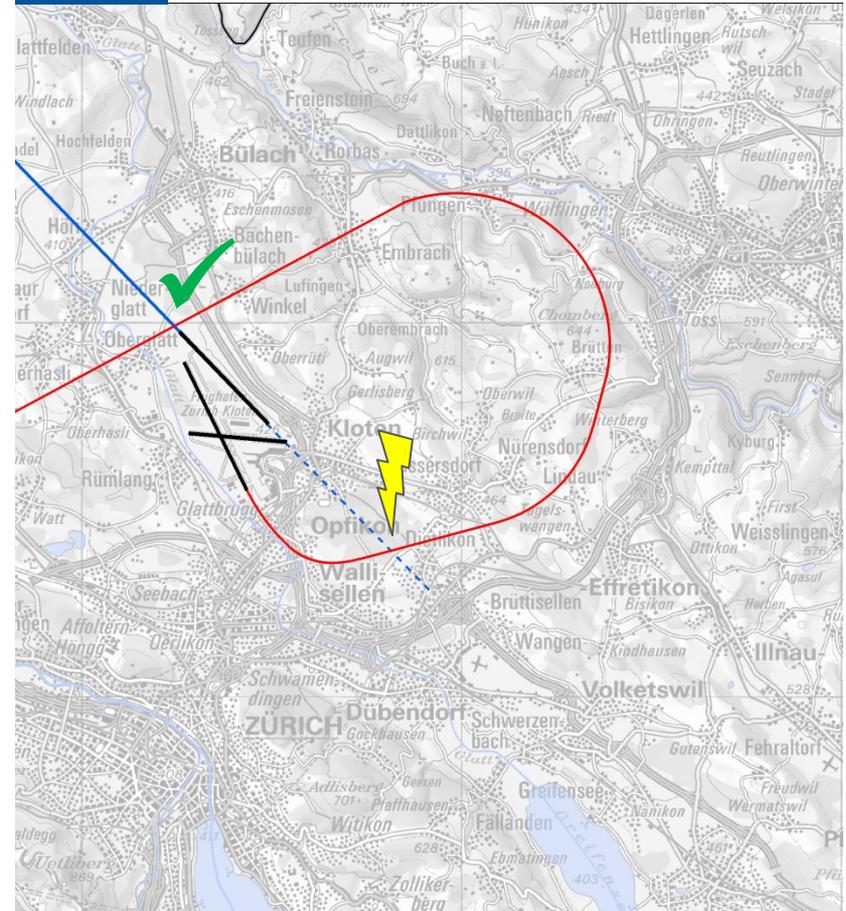


VERBESSERUNG SAFETY BEIM START 16 LINKS

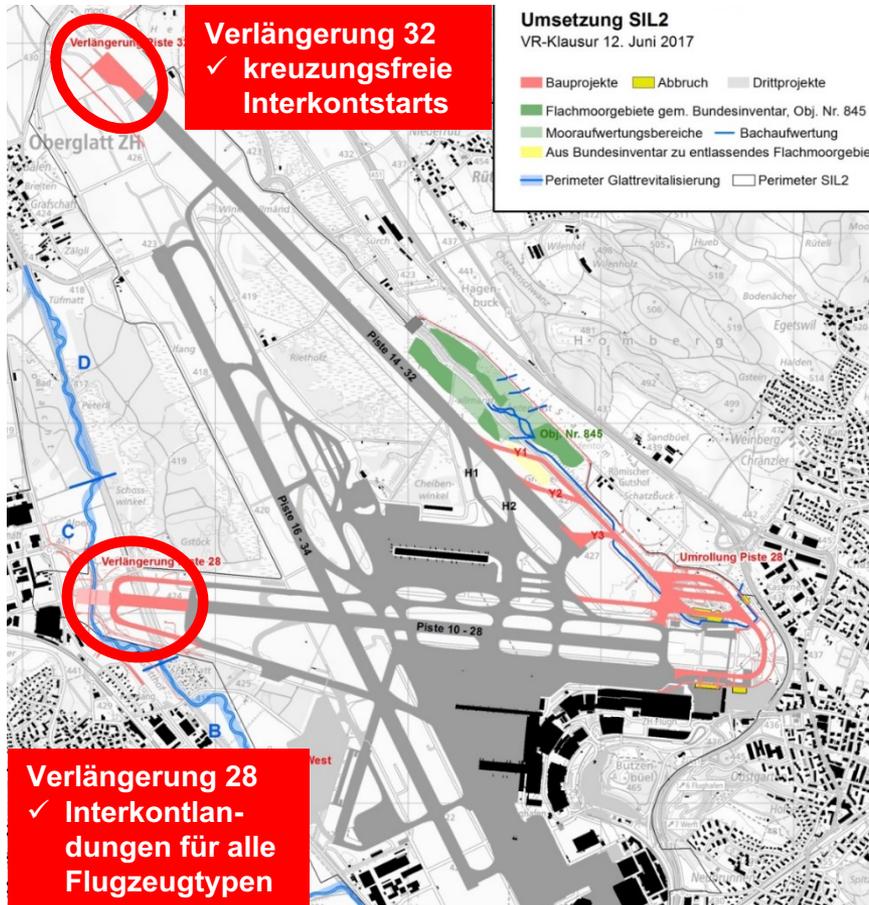
heute



SIL2



PISTENVERLÄNGERUNGEN: FLUGBETRIEBLICHE VORTEILE



- Im Ostkonzept sind heute die Pisten zu kurz → nicht alle Piloten akzeptieren die Pisten 28 (Landungen bzw. 32 (Starts))
- Bei einzelnen Südanflüge während dem Ostkonzept sinkt die Kapazität um 15%
- Die Meteoverfügbarkeit des Ostkonzepts ist heute bei 80%, mit Verlängerung bei 95%.
- Die Kapazität des Südkonzepts ist 20% tiefer als beim Ostkonzept, was zu Verspätungen führt.

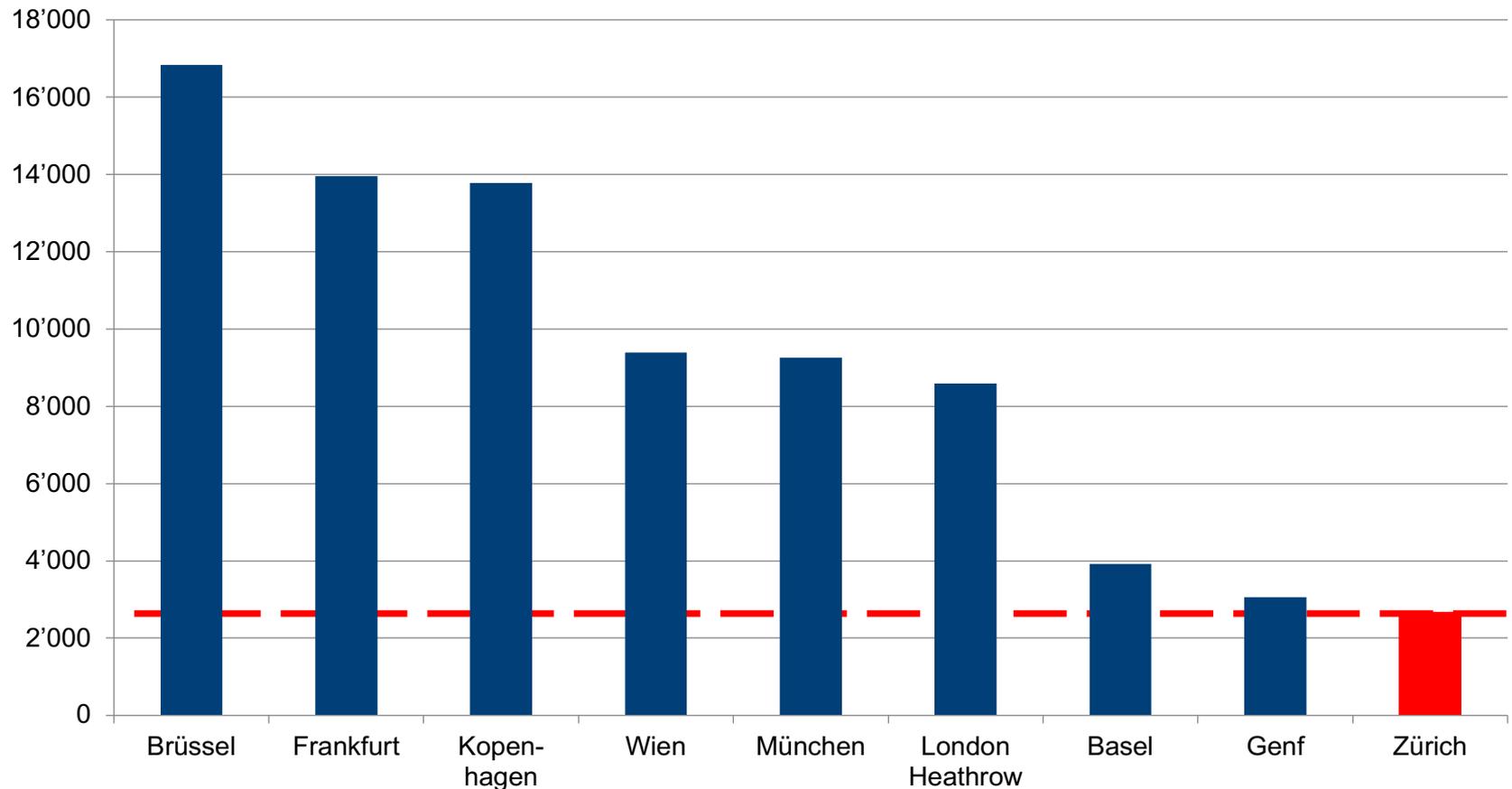
Inhalt

1. Ausgangslage
2. Sachplan Infrastruktur Luftfahrt
- 3. Nachtbetrieb**
4. Terminalentwicklung



NACHTFLÜGE 23.00 – 06.00 UHR (2017)

Anzahl Flugbewegungen (absolut)

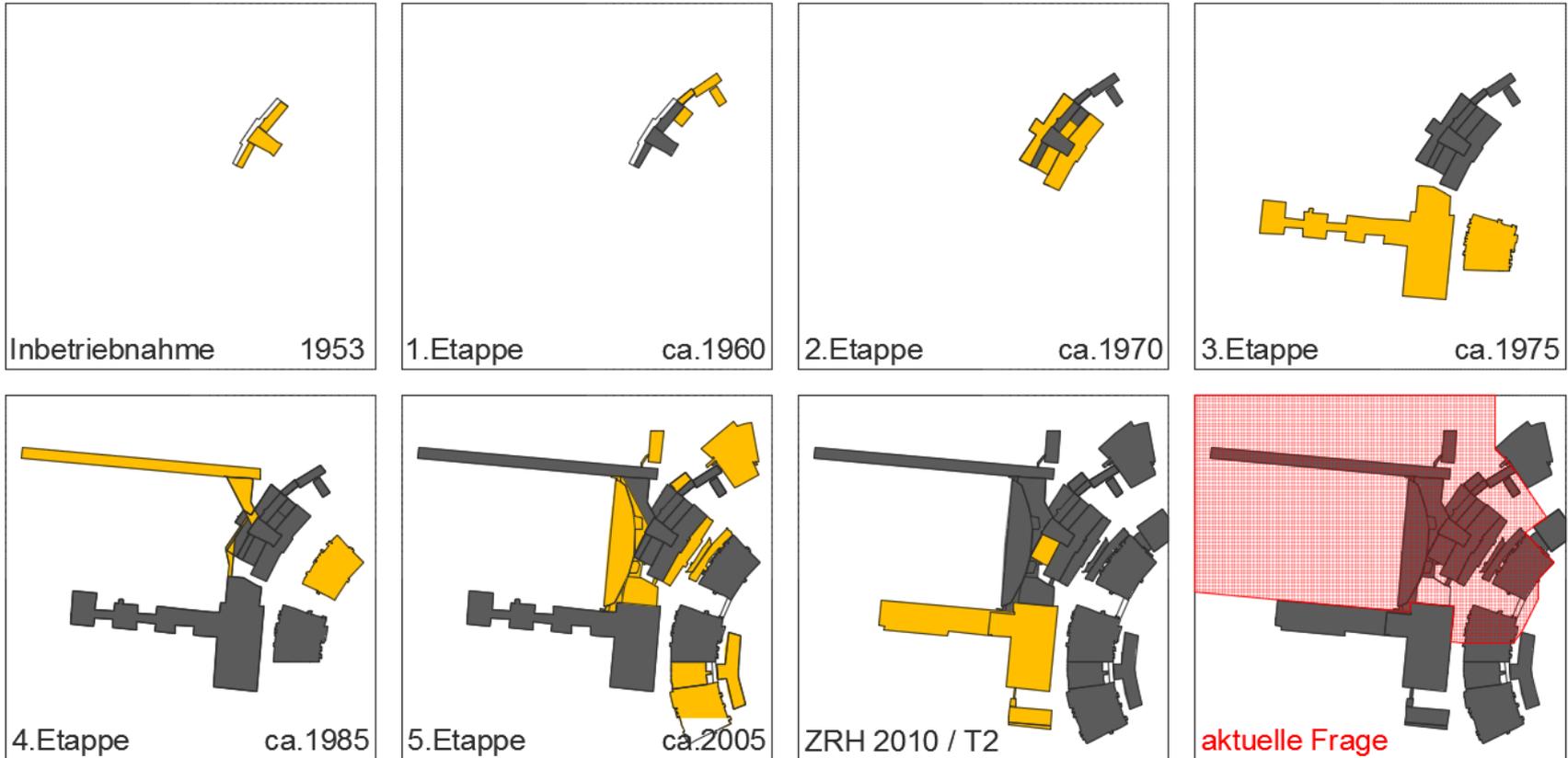


INHALT

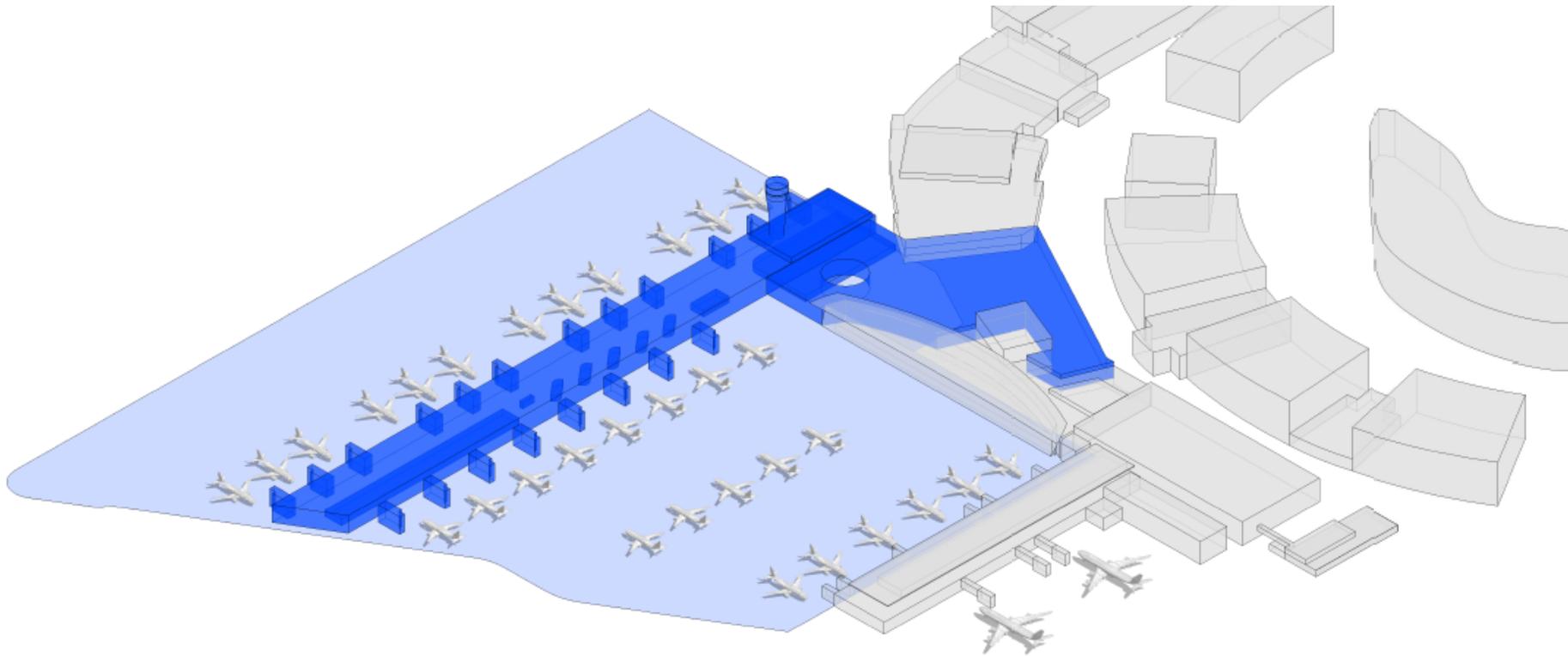
1. Ausgangslage
2. Sachplan Infrastruktur Luftfahrt
3. Nachtbetrieb
- 4. Terminalentwicklung**



TERMINAL 1 UND DOCK A ALS ÄLTESTE BAUSUBSTANZ IM TERMINALBEREICH



PLANUNGSPERIMETER FÜR ERNEUERUNG ca. 2025 - 2030



Herzlichen Dank für Ihr Interesse!

