

Editorial

Wettbewerbsfähig trotz widriger Umstände

Für den Nicht-Experten gibt es üblicherweise zwei Anhaltspunkte, um den Zustand der Schweizer Luftverkehrsindustrie zu erfassen. Einerseits ist es der persönliche Eindruck, der auf Privat- oder Geschäftsreisen gesammelt werden kann. Andererseits sind es die Massenmedien, denen jedes halbwegs erwähnenswerte Ereignis aus der Branche eine dicke Schlagzeile wert ist. Diese beiden Bilder haben oft nur wenig gemeinsam, nicht selten widersprechen sie sich sogar diametral. Während die Presse das Grounding der Fluggesellschaft Hello oder den Zwist um den neuen Staatsvertrag mit Deutschland genüsslich ausschlachtet, erlebe ich als Passagier eine ganz andere Seite der Schweizer Luftfahrt: Eine hervorragend ausgebauten Infrastruktur, ausgezeichneten Service und ein Angebot an Flugverbindungen, um das uns andere Regionen Europas zu Recht beneiden.

Welches Bild kommt der Wahrheit nun näher? Tatsache ist, dass sich die Luftverkehrsbranche in einem besonders hart umkämpften Markt behaupten muss, der von vielen externen Faktoren stark beeinflusst wird. Naturkatastrophen, politische Ereignisse, der Ölpreis, Währungsschwankungen oder die wirtschaftliche Entwicklung auf anderen Kontinenten können eine Gewinnmarge dahin schmelzen lassen wie Schnee an der Sonne.

Angesichts solcher Rahmenbedingungen ist es erstaunlich, dass diese Branche in einem Land mit hohen Lohnkosten und einer übermässig starken Währung erfolgreich sein kann. Die Schweiz ist kein aviatisches Eldorado. Und trotzdem bietet die Luftfahrtindustrie in unserem Land mehr als 45'000 Personen einen Arbeitsplatz und stellt die für eine Exportnation überlebenswichtigen Verbindungen in alle Welt jederzeit sicher. Diese Wettbewerbsfähigkeit – das wurde Anfang November auch am 5. Schweizerischen Luftfahrtkongress in Bern-Belp wieder einmal spürbar – gründet auf einer Orientierung an höchsten Qualitätsansprüchen und einer ungebremsten Innovationskraft. Nur so ist zu erklären, warum chinesische Airlines ihre Passagiersitze mit Stoffen aus Langenthal überziehen lassen, warum die Vorzeige-Tochter der Lufthansa mit dem Schweizerkreuz anstatt dem Kranich um den Globus fliegt, oder warum das beliebteste einmotorige Trainingsflugzeug der Welt nach wie vor in Stans gebaut wird. Dies alles sollten wir uns gelegentlich vor Augen halten, wenn im Blätterwald wieder einmal der Abgesang auf die Schweizer Luftfahrtindustrie angestimmt wird.

Rudolf Wehrli, Präsident economiesuisse



Compétitive dans des conditions difficiles

Les néophytes retiennent généralement deux critères pour évaluer la santé de l'industrie aéronautique suisse. D'une part, les impressions personnelles des voyageurs se déplaçant pour leur plaisir ou pour affaires, d'autre part, les informations diverses du secteur qui ne manquent pas de faire les gros titres des journaux, quel que soit leur réel intérêt.

Ces deux images ont souvent peu de points communs. Il arrive même qu'elles soient diamétralement opposées. Tandis que la presse dissèque à plaisir le dépôt de bilan de la compagnie Hello ou la discorde persistante entre la Suisse et l'Allemagne autour du bruit des avions, je suis exposé en tant que passager à un tout autre aspect du transport aérien : une infrastructure exceptionnelle, un service impeccable et un réseau de liaisons aériennes que nous envient à raison bien d'autres régions d'Europe.

Quelle image reflète le mieux la réalité ? Le fait est que le secteur aéronautique doit faire ses preuves dans un marché particulièrement difficile, très influencé par de nombreux facteurs extérieurs. Les catastrophes naturelles, les décisions politiques, le prix du pétrole, la variation des taux de change ou les aléas économiques sur d'autres continents peuvent faire fondre une marge bénéficiaire comme neige au soleil.

Dans ce contexte, il est surprenant de constater que le secteur parvient à s'affirmer brillamment dans un pays connu pour le poids des salaires qu'il pratique et l'extrême surévaluation de sa monnaie. La Suisse n'est pas un Eldorado de l'aviation. Pourtant, son secteur aéronautique emploie plus de 45 000 personnes et relie le pays au reste du monde, ce qui est indispensable à la survie d'une nation exportatrice. Cette compétitivité – nous l'avons constaté une fois de plus début novembre lors du 5e Congrès de l'aviation suisse à Berne-Belp – repose sur un parti pris de très haute qualité et une force d'innovation indéfectible. C'est la seule raison qui explique pourquoi les compagnies aérienne chinoises tapissent les sièges de leurs avions de tissus fabriqués à Langenthal, pourquoi la filiale exemplaire de Lufthansa parcourt la planète en arborant la croix suisse plutôt que la grue, emblème de la maison-mère, et pourquoi l'avion monomoteur d'entraînement le plus prisé du monde est encore construit à Stans. Ce sont des choses que nous devrions de temps en temps nous remémorer lorsqu'un vent de critique contre l'industrie aéronautique souffle une fois de plus dans une forêt de feuilles.

Rudolf Wehrli, président d'economiesuisse

Fully integrated civil-military navigation service provision in Switzerland means a unique partnership between skyguide and the Swiss Air Force.

skyguide

with you, all the way - www.skyguide.ch

Studie «Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs»

Interview mit **Dr. Ing. Markus Schubert**, Intraplan Consult GmbH, zu der von ihm verfassten Studie «Monitoring der Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs».

Wie entwickelt sich die Luftverkehrsnachfrage in der Schweiz?

Es ist weiterhin mit einem starken Wachstum zu rechnen. Bis 2025 wird das Passagieraufkommen um mehr als 50 Prozent höher sein als heute. Weil im Mittel immer grössere Flugzeuge eingesetzt werden, wird das Wachstum der Flugbewegungen etwas geringer ausfallen.

Verliert der Flughafen Zürich an Wettbewerbsfähigkeit?

Der Flughafen Zürich hat eine zu geringe Kapazität, was die Start- und Landebahnen betrifft. Auf anderen Flughäfen wie Amsterdam, München oder Paris können im gleichen Zeitraum mehr Flugzeuge starten und landen. Dabei spielt für Drehkreuze vor allem eine Rolle, täglich mehrmals wiederkehrende Verkehrsspitzen bei den Starts und Landungen bewältigen zu können. So sind in Zürich maximal 66 Flugbewegungen pro Stunde möglich, in Amsterdam sind es über 100 Flugbewegungen. Und viele europäische Flughäfen stocken ihre Kapazität durch neue Pisten massiv auf, wie jetzt Frankfurt, demnächst Berlin und künftig Wien. Neben dem schon heute begrenzten Pistensystem kommen in Zürich massive Beschränkungen durch vergleichsweise strenge Nachtflugregelungen und die massiven Überflugbeschränkungen in Tagesrandzeiten über deutsches Territorium hinzu. Kein europäischer Hub-Flughafen hat hier ungünstigere Voraussetzungen als Zürich. Dabei nehmen die Wettbewerbsnachteile zu den anderen grossen europäischen Flughäfen tendenziell immer weiter zu.

Wie kann der Flughafen Genf seine Kapazitätsprobleme lösen?

Der Flughafen Genf hat ähnliche Probleme wie Zürich, auch wenn er kein Drehkreuzflughafen ist. Es gibt kaum einen europäischen Flughafen, auf dem mit nur einer einzigen befestigten Start- und Landebahn so viele Flugbewegungen pro Jahr stattfinden wie in Genf. Da eine zusätzliche Piste in Genf nicht in Frage kommt, kann das Passagieraufkommen nur wachsen, wenn immer noch grössere Flugzeuge eingesetzt werden oder die bestehenden Kapazitäten ausgebaut werden. Weiteres Wachstum ist dann möglich, wenn es zu Entlastungen bei den nicht dem Passagierverkehr dienenden Flügen (General Aviation) durch benachbarte regionale Flugplätze käme.

Kann der EuroAirport die Defizite von Zürich und Genf ausgleichen?

Nein, beziehungsweise nur in ganz beschränkter Masse. Gegenüber Genf ist der EuroAirport zu weit weg gelegen. Bei Zürich beziehen sich die Kapazitätsengpässe vor allem auf den Hub-Verkehr, also den Umsteigeverkehr im

europäischen und vor allem im Interkontinental-Verkehr. Der Flughafen Basel-Mulhouse-Freiburg ist weder von seiner Lage, noch von seiner Infrastruktur her als Hub-Flughafen geeignet.

Wie steht die Swiss im internationalen Vergleich da?

Die Swiss ist eine sehr effiziente und profitable Fluggesellschaft mit hervorragendem Service- und Sicherheitsstandard. Durch den Verbund mit dem Lufthansa-Konzern und der Star Alliance ist die Swiss ein Global-Player. Im Rahmen des Lufthansakonzerns ist die Swiss übrigens die profitabelste Fluggesellschaft.

Wie sind die politischen und fiskalischen Rahmenbedingungen der Schweizer Flughäfen im Vergleich zum Ausland?

Die Schweizer Flughäfen arbeiten sehr effizient und erheben von den Fluggesellschaften deshalb günstige Entgelte, soweit dies den Bereich betrifft, den die Flughafenbetreiber selber beeinflussen können: Entgelte für die Serviceleistungen und die Infrastrukturbereitstellung. Weil aber anders als im übrigen Europa die Sicherheitskosten nicht vom Staat, sondern grossenteils von den Flughäfen, zu tragen sind, und die Umweltauflagen und lärmbedingten Ausgleichszahlungen gesetzlich höher als andernorts sind, liegen die Flughafenentgelte in der Schweiz über dem europäischen Durchschnitt. Hinzu kommt der gegenüber dem Euro starke Schweizer Franken.

Wie steht die Schweizer Flugsicherung im Vergleich zum Ausland da?

Der starke Schweizer Franken ist der Grund dafür, dass die Flugsicherungsgebühren nicht so niedrig sind, wie dies aufgrund der deutlich überdurchschnittlichen Effizienz der Skyguide im Vergleich zu den anderen europäischen Flugsicherungen ohne das Währungsgefälle der Fall wäre. Generell leidet die Schweizer Luftverkehrswirtschaft, wie Teile der übrigen Wirtschaft, am starken Franken gegenüber Euro und US-Dollar.

Welches Gesamtfazit ziehen Sie aus der Studie?

Als grösstes Handicap für die langfristige Entwicklung werden sich die jetzt schon spürbaren, bei dem zu erwartenden Wachstum aber zunehmenden Kapazitätsengpässe erweisen. Infrastruktur und Betriebsregelungen müssen den gestiegenen Anforderungen angepasst werden, sonst drohen zunehmende, gravierende Wettbewerbsnachteile. Diese schwächen langfristig nicht nur die Schweizer Luftverkehrswirtschaft, sondern gehen zu Lasten der Reisenden aus der und in die Schweiz, die etwa bei einer nicht ausreichenden Weiterentwicklung der Schweizer Landesflughäfen ihre Reiseziele nicht mehr über diese, sondern nur mehr über ausländische Flughäfen mit langer Anreise oder über Umsteigen erreichen können.



Bundesrätin Doris Leuthard stellte am Luftfahrtkongress am 6. November 2012 in Bern-Belp die neue Monitoring-Studie vor. – La Conseillère fédérale Doris Leuthard a présenté le nouveau rapport de monitoring le 6 novembre 2012 à Berne-Belp, lors du 5e Congrès de l'aviation suisse.

A STAR ALLIANCE MEMBER

Wir zeigen uns auf jedem Flug von unserer Schokoladenseite.



Our sign is a promise. 

Rapport « Monitoring de la compétitivité de l'aviation en Suisse »

Interview de **Markus Schubert**, docteur et ingénieur, gérant de la société allemande Intraplan Consult, au sujet du rapport qu'il a réalisé sur la compétitivité de l'aviation en Suisse.

Comment la demande de transport évolue-t-elle en Suisse ?

On peut encore tabler sur une forte croissance. D'ici à 2025, le trafic passagers dépassera de plus de 50% celui d'aujourd'hui. Étant donné que les compagnies utilisent des avions de plus en plus gros, la progression des mouvements aériens évoluera dans des proportions un peu moins élevées.

L'aéroport de Zurich perd-il de sa compétitivité ?

Les capacités de l'aéroport de Zurich en termes de pistes de décollage et d'atterrissage sont trop restreintes. Dans d'autres aéroports tels qu'Amsterdam, Munich ou Paris, un nombre supérieur d'avions peuvent décoller et atterrir simultanément. Or pour les plaques tournantes aéroportuaires, il est important de pouvoir faire face aux différentes pointes quotidiennes de décollages et d'atterrissages. Au système de pistes déjà limité se superposent à Zurich d'énormes limitations en raison de dispositions comparativement draconiennes concernant les vols de nuit et le survol du territoire allemand dans la journée. Aucun aéroport européen en réseau n'est aussi désavantagé dès le départ que Zurich.

Comment l'aéroport de Genève peut-il résoudre ses problèmes ?

L'aéroport de Genève se trouve dans une situation similaire à celle de l'aéroport de Zurich, bien qu'il n'ait pas vocation de plaque-tournante mais essentiellement à accueillir un trafic local. Il est probable qu'aucun autre aéroport européen doté d'une unique piste d'atterrissage et de décollage en dur n'affiche autant de mouvements aériens annuels. Étant donné que la construction d'une piste supplémentaire à Genève est exclue, le trafic passagers ne peut progresser que si des avions de plus grosse capacité sont mis en service ou si les capacités actuelles sont augmentées. Une croissance supplémentaire serait possible si les vols ne servant pas au transport de passagers (l'aviation générale) étaient gérés par des aérodromes régionaux situés à proximité.

L'EuroAirport peut-il compenser les déficiences de Zurich et de Genève ?

Non, ou seulement dans une mesure très restreinte. L'EuroAirport est beaucoup trop éloigné de Genève. À Zurich, les problèmes de capa-

cités concernent essentiellement le transport en réseau, c'est-à-dire les correspondances européennes et intercontinentales. Du fait de sa situation comme de son infrastructure, l'aéroport de Bâle/Mulhouse/Freiburg ne peut assumer le rôle de plateforme aéroportuaire.

Comment Swiss se situe-t-elle en comparaison internationale ?

Swiss est une compagnie très efficace et rentable, offrant à des passagers un service et des normes de sécurité remarquables. Par son appartenance au groupe Lufthansa, elle joue un rôle international. Swiss est d'ailleurs la compagnie la plus rentable du groupe Lufthansa.

Que dire du cadre d'exercice politique et fiscal des aéroports suisses ?

Les aéroports suisses sont très efficaces et ne ponctionnent les compagnies aériennes que de sommes modérées pour les services dont leurs exploitants sont directement responsables : les redevances portant sur les prestations et sur la mise à disposition de l'infrastructure. En revanche, et contrairement à ce qui se pratique dans le reste de l'Europe, les coûts liés à la sécurité ne sont pas pris en charge par l'État mais en grande partie par les aéroports. Les paiements compensatoires en faveur de l'environnement et de la lutte contre les nuisances sonores sont plus élevés qu'ailleurs. Ces facteurs expliquent donc que les redevances aéroportuaires soient supérieures en Suisse à la moyenne observable dans le reste de l'Europe.

Comment se situe la sécurité aérienne suisse Skyguide en comparaison internationale ?

La cherté du franc suisse est également la raison pour laquelle les redevances liées à la sécurité aérienne ne sont pas si avantageuses qu'elles pourraient l'être sans l'effondrement de la parité grâce à l'efficacité supérieure à la moyenne de Skyguide, en comparaison avec les autres services de navigation aérienne européens. À l'instar d'une partie de l'économie nationale, le secteur du transport aérien suisse souffre globalement de la cherté du franc par rapport à l'euro et au dollar.

Quelle est votre conclusion générale de cette étude ?

Le plus gros frein à un développement à long terme sera le fait que les capacités ne puissent pas suivre la croissance. L'infrastructure et les règlements d'exploitation doivent être adaptés aux exigences supérieures si l'on veut éviter la prolifération extrêmement négative des désavantages compétitifs.

Neue Mitglieder / nouveaux membres

Die folgenden Firmen und Organisationen der Schweizer Luft- und Raumfahrtindustrie haben sich kürzlich zu einem Beitritt zur AEROSUISSE entschlossen. – Les sociétés et organisations suivantes appartenant à l'industrie aérienne et aérospatiale suisses ont décidé de se joindre à AEROSUISSE:



Albinati Aeronautics SA

Die 2001 gegründete und in Genf ansässige Albinati Aeronautics setzt eine Flotte von zehn Kurz-, Mittel- und Langstrecken-Businessjets für Charterflüge ein und ist auch im Aircraft Management tätig.

Fondée en 2001 et implantée à Genève, la société Albinati Aeronautics dispose d'une flotte de 10 jets d'affaires court, moyen et long-courriers destinés à des vols affrétés. Elle s'occupe également de gestion d'aéronefs. www.albinati.aero



E-Aviation Swiss Sagl

Die deutsche E-Aviation aus Stuttgart betreibt auf dem Flugplatz Lugano-Agno die Handlingfirma E-Aviation Swiss Sagl. Sie bietet einen Rundum-Service für die Business Aviation an.

E-Aviation, firme allemande basée à Stuttgart, exploite à l'aéroport de Lugano-Agno E-Aviation Swiss Sagl, société de services au sol pour le transport aérien proposant un ensemble de prestations destinées à l'aviation d'affaires. www.e-aviation.ch



Ermini AG

Die Zürcher Rechtsanwaltskanzlei Ermini AG ist auf den Luft- und Raumfahrtsektor fokussiert und hat sich auf die Business Aviation spezialisiert. Kauf, Leasing, Registrierung und Finanzierung von Businessjets zählen zu ihren Kernkompetenzen.

Le cabinet d'avocats zurichois Ermini SA est actif dans le secteur aéronautique et aérospatial et spécialisé dans l'aviation d'affaires. Achat, leasing, immatriculation et financement de jets d'affaires font partie de ses principales compétences. www.ermيني-law.ch



Verkehrshaus der Schweiz

Das Verkehrshaus in Luzern zeigt erlebbar und abwechslungsreich die Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität in der Schweiz sowie die Funktionsweise der Kommunikation.

Le Musée des transports de Lucerne présente d'une manière vivante, passionnante et diversifiée l'évolution des transports et de la mobilité en Suisse ainsi que le mode de fonctionnement des communications. www.verkehrshaus.ch

Die Schweizer Luftfahrt muss dringend noch wettbewerbsfähiger werden

Die im Auftrag des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) erarbeitete und am Luftfahrtkongress veröffentlichte Studie zur Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftverkehrs zeigt erfreulicherweise, dass die Schweizer Luftfahrt bezüglich Effizienz und Qualität deutlich überdurchschnittlich ist. Hingegen ist im Bereich der politischen und fiskalischen Rahmenbedingungen der Schweizer Luftverkehr, gemäss der Studie, gegenüber dem Ausland eindeutig benachteiligt. Dies betrifft die Kosten für hoheitliche Sicherheit und Umwelt, die stärker als anderenorts von den Flughäfen und damit indirekt auch von den Fluggesellschaften zu entrichten sind. Bei den Kapazitäten und bei der Infrastruktur sind bereits jetzt Grenzen spürbar. Diese werden sich als Folge gesteigerter Nachfrage und dem damit verbundenen Verkehrswachstum, als grösstes Entwicklungshemmnis für die Zukunft erweisen.

Darüber hinaus schränken, insbesondere für Zürich, die im internationalen Massstab strengen Nachtflugregelungen und die abendlichen Überflugverbote über deutsches Territorium die Entwicklungsmöglichkeiten ein. Das sind besorgniserregende Befunde. Der internationale Wettbewerb verschärft sich rasant. Insbesondere im Wettbewerb mit Fluggesellschaften aus der Golfregion muss die Schweizer Luftfahrt mit wesentlich kürzeren Spiessen antreten, weil Golf-Carriers wegen staatlichen Eingriffen mit Kostenvorteilen von bis zu 30 Prozent im Markt auftreten.

Als Exportnation ist die Schweiz in besonderem Masse auf gute Luftverkehrsverbindungen angewiesen. Soll die Schweizer Luftfahrt auch künftig diese Anbindung sicherstellen, so wie es der Bundesrat als oberstes Ziel seiner Luftfahrtpolitik will, braucht sie dringend bessere Rahmenbedingungen. Die vom Bundesrat und Gesetzgeber in der Teilrevision I des Luftfahrtgesetzes erzielten Verbesserungen bei den Rahmenbedingungen müssen in den bevorstehenden gesetzgeberischen Arbeiten konsequent fortgesetzt werden. Dazu gehört beispielsweise, dass hoheitliche Sicherheitsaufgaben durch die öffentliche Hand finanziert werden. Ebenso, dass der Staat seinen Bildungsauftrag auch in der Luftfahrt wahrnimmt. Und dass die Landesflughäfen nachfrageorientiert und massvoll ausgebaut werden. Zudem darf die Schweizer Zivilluftfahrt nicht in das europäische Emissionshandelssystem einbezogen werden und der Fluglärmkonflikt zwischen der Schweiz und Deutschland muss gelöst werden.

Wenn es gelingt, diese Herausforderungen erfolgreich zu meistern, sind die Chancen intakt, dass die Schweizer Luftfahrt auch weiterhin ihren wichtigen Beitrag zum Wohlstand in unserem Land leisten kann.

Paul Kurrus, Präsident der AEROSUISSE



L'aviation suisse doit de toute urgence devenir plus compétitive

Le rapport sur la compétitivité de l'aviation en Suisse, établi à la demande de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et rendu public lors du Congrès de l'aviation, constate que le niveau d'efficacité et de qualité du transport aérien suisse est nettement supérieur à la moyenne. Les orientations politiques et fiscales du pays, en revanche, pénalisent le secteur en comparaison internationale. Les frais liés à la sûreté et à la protection de l'environnement dont doivent s'acquitter les aéroports suisses et indirectement les compagnies aériennes, bien que ces tâches relèvent de la souveraineté de l'État, sont nettement plus élevés qu'ailleurs. Côté capacités et infrastructures, les limites de la saturation sont déjà visibles. En considération de l'augmentation de la demande de transport et, partant, de celle du trafic, ces limites constituent un obstacle de taille à une évolution future.

À cela s'ajoutent encore – surtout à Zurich – les dispositions régissant les vols de nuit (restrictives en comparaison internationale) et le survol du territoire allemand. Les conséquences de ces restrictions sont particulièrement alarmantes.

La concurrence internationale devient de plus en plus âpre. L'aviation suisse ne peut pas se battre à armes égales avec les compagnies de la région du Golfe qui bénéficient d'interventions étatiques leur permettant de se profiler sur le marché avec un avantage de coûts pouvant atteindre 30%.

Nation exportatrice, la Suisse doit pouvoir compter sur un réseau efficace de lignes aériennes. Si l'aviation suisse a pour vocation prioritaire de garantir ces liaisons, comme l'affirme le Conseil fédéral, il lui faut de toute urgence un cadre d'exercice plus approprié. Les améliorations des conditions-cadres visées par le Conseil fédéral et le législateur dans la Révision partielle I de la loi sur l'aviation doivent être systématiquement prises en compte dans les prochains travaux législatifs préparatoires. Les tâches relevant de la souveraineté de l'État devraient ainsi être financées par les fonds publics. L'État devrait également assumer ses responsabilités en matière de formation aéronautique. Les aéroports nationaux devraient pouvoir étendre leurs activités avec modération, en fonction de l'évolution de la demande de transport. Enfin, l'aviation civile ne devrait pas être impliquée dans le système communautaire d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne et le conflit entre la Suisse et l'Allemagne portant sur le bruit aérien devrait être résolu.

Si nous parvenons à relever ces défis, nous aurons encore toutes les chances de pouvoir compter sur un secteur aérien à même de contribuer largement à la prospérité de notre pays.

Paul Kurrus, président d'AEROSUISSE

Impressum AEROSUISSE Letter – Herausgeber: AEROSUISSE, Kapellenstrasse, 3001 Bern, T +41 (0)31 390 98 90, www.aerosuisse.ch **Redaktion:** Aero Publications GmbH, Hansjörg Bürgi, Oberteufenerstrasse 58, 8428 Teufen/ZH, T +41 (0)44 881 72 62, www.skynews.ch **Übersetzung:** Diane Müller **Layout:** Team media GmbH, Grünen Wald, 6482 Gurtellen, team@teammedia.ch **Druck:** Sensia Druck AG, 3186 Düringen

FLUGHAFEN ZÜRICH



FLUGHAFEN ZÜRICH: EINE DESTINATION, TAUSEND MÖGLICHKEITEN.

Der ausgezeichnete Flughafen für Business und Tourismus im Alpenraum.

Wer nach oder über Zürich fliegt, reist einfacher. Kurze Wege, perfekte Anschlüsse ans nationale oder internationale Verkehrsnetz und zuverlässiger wie pünktlicher Service zeichnen den Flughafen Zürich aus.

www.flughafen-zuerich.ch

