

Unser Tor zur Welt

IM WANDEL DER ZEIT



Gestern



Heute



Morgen



Flughafen Zürich

Gestern



Tor zur Welt mit Zürcher Wurzeln	04
Entwicklung und Stillstand	06
Von Erfolgen und Krisen	08
Chronik Flughafenentwicklung	10

Heute



Von der Schweiz in die Welt – und zurück	12
Mit Spitzenzeiten und Ruhephasen	14
Multimodale Plattform – Eine für alle(s)	16
Für die Region und die Schweiz	18

Morgen



Dekarbonisierung am Boden und in der Luft	20
Natürlich, sicher und zuverlässig	22
Abheben in den grünen Himmel	24
Blick in die Zukunft – Flughafen 2040	26



«Der Flughafen Zürich verbindet die Schweiz seit 75 Jahren mit der Welt. Herzliche Gratulation! Er ist eine Schlüsselinfrastruktur und ein sehr wichtiger Wirtschaftsmotor für das ganze Land. Es freut mich auch, dass sich der Flughafen für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm engagiert. Gleichzeitig muss er sich für unser Wirtschaftswachstum auch weiter entwickeln können. Beides sind wichtige Anliegen. Ich bin zuversichtlich, dass sich diese Herausforderungen meistern lassen und wünsche alles Gute für die Zukunft!»

Bundesrat Albert Rösti

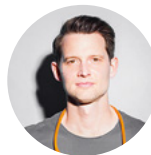
Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation



«Der Flughafen Zürich ist ein Symbol für eine offene und vernetzte Schweiz und ein wichtiger Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit unseres Wirtschaftsstandorts. Als zentrale Drehscheibe des internationalen Luftverkehrs spielt er seit jeher für unsere exportorientierte Schweizer Wirtschaft eine bedeutende Rolle – und das soll auch in Zukunft so bleiben. Economiesuisse gratuliert dem Flughafen Zürich sehr herzlich zum Jubiläum.»

Monika Rühl

Vorsitzende der Geschäftsleitung von economiesuisse



«Den Flughafen Zürich verbinde ich mit vielen positiven Emotionen: Kindheits-erinnerungen, der Duft von Kerosin, der Fernweh weckt, das Geräusch von Turbinenstarts, die Faszination an der Technik und das Multikulti. Alle sind auf dem Weg zum Ziel. Diese positive Hektik steckt an. Und als Pilot erfordert er aufgrund seiner Komplexität jeweils meine volle Konzentration.»

Fabian Unteregger

Korniker, Arzt, Hobbypilot

Tor zur Welt mit Zürcher Wurzeln

Der Kanton Zürich will den Landesflughafen.

Das geht aus dem Volksentscheid vom 5. Mai 1946 deutlich hervor. Fast 80% der Zürcher Stimmbevölkerung stimmten für den Bau eines interkontinentalen Flughafens in der Gegend von Kloten, Rümlang und Oberglatt.

Als der erste kommerzielle Flug am 14. Juni 1948 abhob, war kaum zu erahnen, welche Entwicklung dem Flughafen, der Region und der ganzen Schweiz bevorstehen würde.



Im Sumpfgebiet beginnt die Geschichte des Flughafens Zürich. Die Zürcher Regierung setzte alles daran, dass der nationale Flughafen in Zürich zu liegen kam. Eine Prüfung identifizierte den damaligen Artillerie-Waffenplatz bei Kloten als geeigneten Standort für einen Flughafen in Stadtnähe. Mit der Abtretung des Waffenplatzgeländes

vom Bund an den Kanton Zürich war der Weg für das Vorhaben geebnet.

Im Juli 1946 begannen die Bauarbeiten im damals spärlich besiedelten Gebiet.



Die Bevölkerung steht zu «ihrem» Flughafen.

Von bisher 16 Volksabstimmungen stimmte die Stimmbevölkerung 14-mal zugunsten des Flughafens (Stand 2023). Die beiden ablehnenden Abstimmungsergebnisse gehen auf die Zeit vor der Privatisierung des Flughafens zurück. Die hohe Akzeptanz der Zürcher Bevölkerung für «ihren» Flughafen ermöglichte fünf Bauetappen.

Die Zürcherinnen und Zürcher beweisen Weit-sicht. Mit ihren Volksentscheiden haben sie massgeblich zum Wohlstand künftiger Generationen beigetragen. Denn durch die Anbindung an die Welt auf dem Luftweg wurden der Kanton Zürich und die Schweiz global – und erfolgreich. 1999 unterstützte die Stimmbevölkerung auch die Privatisierung des Flughafens Zürich mit über 61% Zustimmung. Sie legte damit den Grundstein für eine erfolgreiche Betreibergesellschaft, die die hohe Qualität des Landesflughafens sicherstellt.



Entwicklung und Stillstand

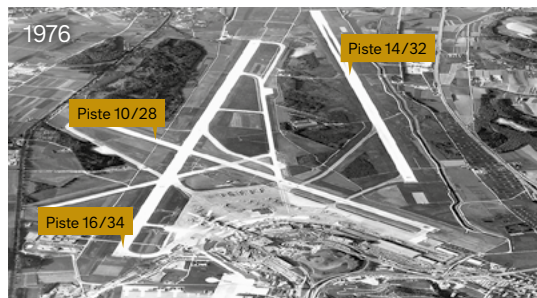
Die Anfangsjahre standen im Zeichen der wachsenden Nachfrage. Der rasche Anstieg der Passagierzahlen und Flugbewegungen bedingte den schnellen Ausbau der Flughafeninfrastruktur. Die Eröffnung des Flughofs und der Abflughalle markierte den ersten Meilenstein.

Auch der technologische Fortschritt prägte die Flughafenentwicklung. Die Ablösung der Propeller- durch Jet-Flugzeuge in den 1960er-Jahren läutete ein neues Zeitalter ein. Nach und nach erfolgten Bau und Erweiterung der Passagier- und Betriebsflächen sowie Anpassungen am Pistensystem.



Heutiges Pistensystem – ein Relikt von 1976. Ausrichtung und Länge der Pisten am Flughafen Zürich sind ein Produkt ihrer Zeit. Für die Auslegung der Pisten waren im Jahr 1948 die in Klotten herrschenden Windverhältnisse ausschlaggebend. Die erste Piste, die am Flughafen Zürich gebaut wurde, war die Piste 10/28. Fünf Monate später wurde die Piste 16/34 eröffnet.

Im Zuge der zweiten Bauetappe wurden diese auf ihre heutige Länge erweitert und am 15. März 1961 in Betrieb genommen. Die bisher letzte massgebende Änderung am Pistensystem geht auf das Jahr 1976 zurück: Die zwei sich kreuzenden Hauptpisten wurden durch die freiliegende, 3'300 m lange Piste 14/32 ergänzt. Dem Bau dieser Piste hatte die Zürcher Stimmbewölkerung mit einem Ja-Stimmenanteil von 62 % zugestimmt.



Die Sicherheit des Flugbetriebs gewährleisten der technologische Fortschritt, systematische Sicherheitsüberprüfungen sowie das Lernen aus Fehlern. Die Flughafeninfrastruktur muss mit den internationalen Standards und Sicherheitsvorgaben Schritt halten.

Von Erfolgen und Krisen

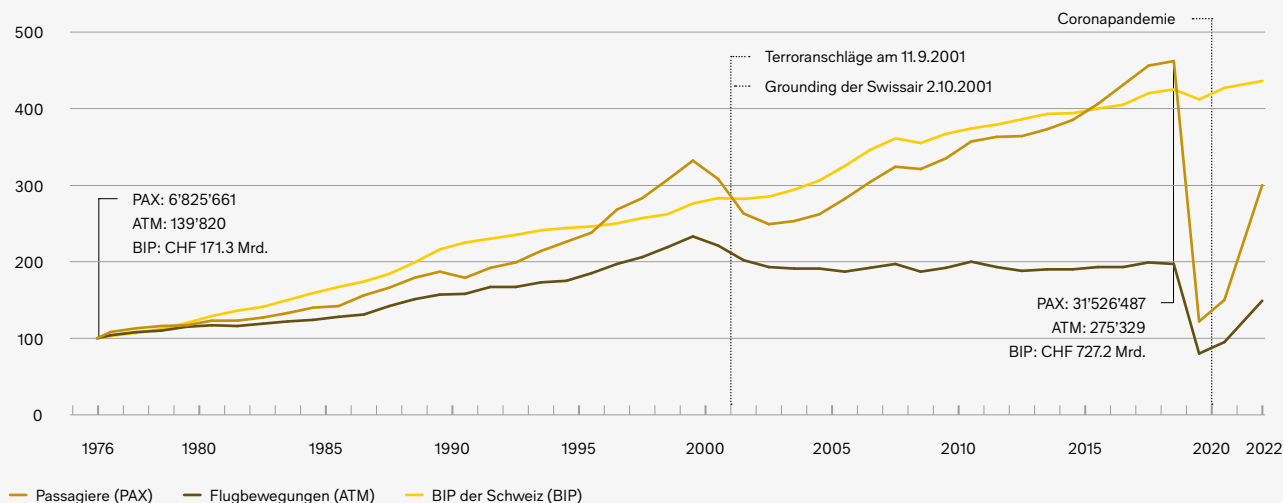
Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum sowie die zunehmende globale Verflechtung der Schweiz sind die Treiber des Bedarfs nach internationaler Mobilität. Das verdeutlicht die Grafik unten: Die Passagierzahlen entwickeln sich entlang des Bruttoinlandsprodukts (BIP).

Bemerkenswert: Die Anzahl Flugbewegungen weisen ein bedeutend flacheres Wachstum auf als die Passagierentwicklung. Der Grund: Grössere und vollere Flugzeuge, mit welchen der beträchtliche Anstieg des Passagieraufkommens in den letzten beiden Jahrzehnten bewältigt werden konnte.

Der Ausbruch der Covid-Pandemie im Jahr 2020 war der grösste Schock in der Geschichte der Luftfahrt. Die Pandemie war einschneidender als alle vorangegangenen Krisen. Am Flughafen Zürich betrug der Rückgang der Flugbewegungen zeitweise 99%. Erst Mitte 2022 setzte eine anhaltende Erholung ein. Im Vergleich dazu führten die Anschläge auf das World Trade Center in New York, das Swissair-Grounding, die SARS-Pandemie und die Finanzkrise 2008 nur zu einem kurzzeitigen Rückgang der Passagierzahlen und der Wirtschaftsleistung.

Wohlstand entsteht durch Handel. Und Handel basiert auf funktionierenden Verkehrsrouten. Das war vor 3'000 Jahren schon so und gilt heute noch. Nur die Art des Verkehrsmittels und die globale Reichweite haben sich seither verändert. Deshalb ist ein Flughafen heute wichtiger als die geostrategische Lage des Seehafens. Zum Glück für die Schweiz, zum Glück für Zürich.

Passagierzahlen, Flugbewegungen und BIP der Schweiz



Chronik Flughafenentwicklung



1945

Bundesbeschluss für den Bau eines Interkontinentalflughafens in Kloten

1946

Kantonaler Volksentscheid und Beginn der Bauarbeiten

1948

Beginn kommerzieller Flugbetrieb am Flughafen Zürich

1953

Inbetriebnahme Flughafen und Passagierterminal A

1961

Inbetriebnahme der verlängerten Pisten 10/28 und 16/34

1971

Erweiterung Passagierterminal A (Hallentrakt Süd)

1975

Eröffnung Passagierterminal B (mit Fingerdock)

1976

Inbetriebnahme der dritten, freiliegenden Piste 14/32

1980

Eröffnung Flughafenbahnhof und Anschluss ans nationale Schienennetz

1985

Eröffnung Fingerdock A

1986

Inbetriebnahme des heutigen Kontrollturms

2000

Inbetriebnahme ausgebaute Frachtanlagen (Fracht Ost)

2003

Inbetriebnahme Dock E

2004

Inbetriebnahme Airside Center

2008

Inbetriebnahme neuer Infrastrukturen im Rahmen der Einführung des Schengen-Abkommens (neue Einreisehalle)

2011

Inbetriebnahme des neuen Dock B, des zentralen Sicherheitskontrollgebäudes (SKG) sowie der Zuschauerterrasse

2014

Inbetriebnahme der Schallschutzhalle für Durchführung von Triebwerktests

2015

Inbetriebnahme neue Check-in-Halle Terminal 2

2017

Einführung automatisierte Passkontrolle für Lokalpassagiere und Umbau der Passkontrollhalle

2020

Eröffnung des Circle und Park

Von der Schweiz in die Welt – und zurück

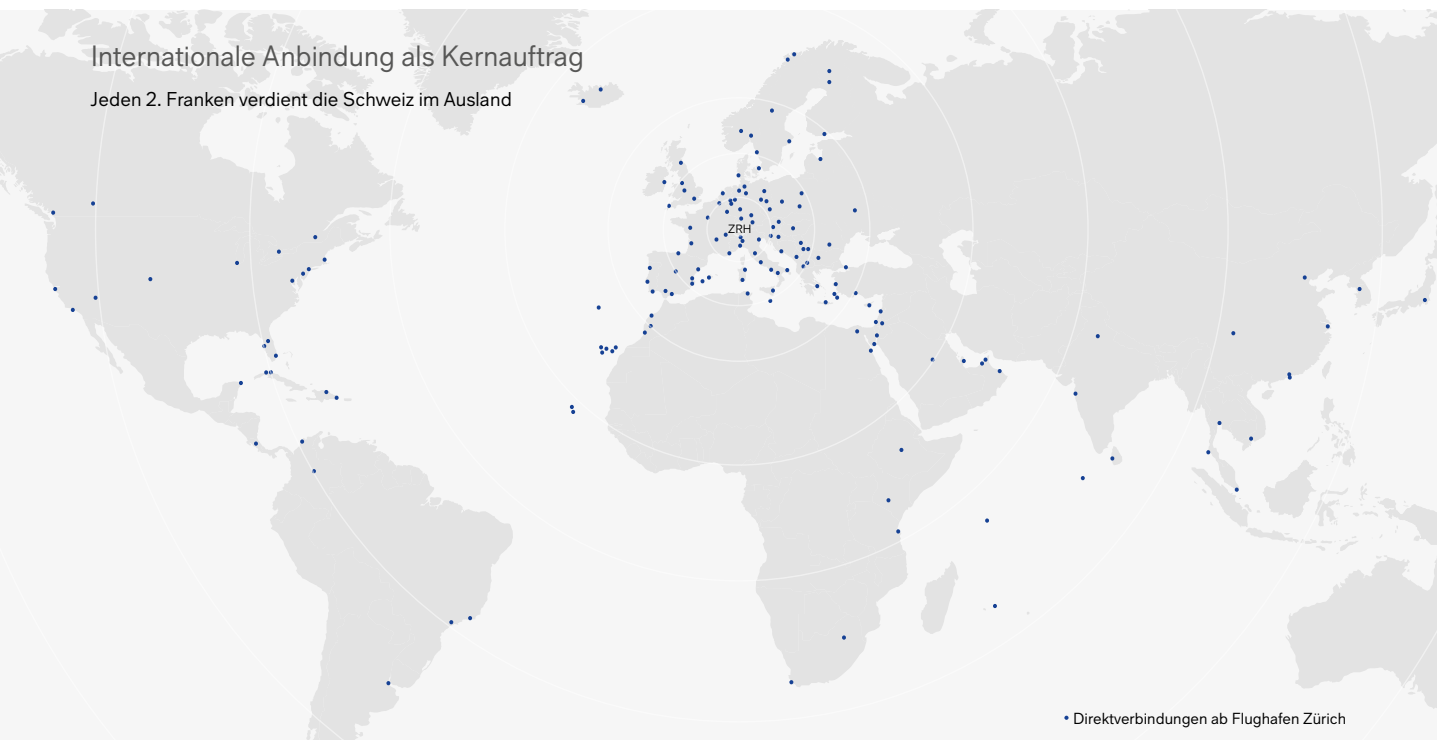
Der Flughafen Zürich ist das Schweizer Tor zur Welt. Als einziges interkontinentales Luftverkehrsdrehkreuz bindet er unser Land an die wichtigsten Metropolen der Welt an. Gute Verkehrsanbindungen zählen für die exportorientierte Schweizer Wirtschaft zu den wichtigsten Standortfaktoren überhaupt.

2023 sind 187 Destinationen in 71 Ländern direkt von Zürich aus erreichbar – 92% der Verbindungen von vor der Covid-Pandemie. Eine gute Anbindung ist attraktiv für Wirtschaft, Forschung und Tourismus – und damit im Interesse der ganzen Gesellschaft.

Der Flughafen Zürich erfüllt einen Bundesauftrag. Er soll möglichst viele Direktverbindungen in Europa und zu den wichtigsten Zentren weltweit anbieten. Als Schweizer Landesflughafen soll er eine bedeutende Rolle im globalen Luftverkehr wahrnehmen.

Internationale Anbindung als Kernauftrag

Jeden 2. Franken verdient die Schweiz im Ausland



• Direktverbindungen ab Flughafen Zürich

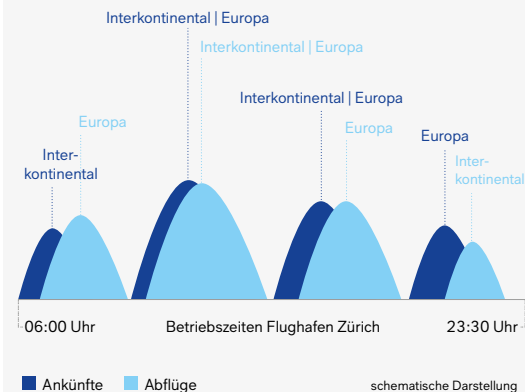
Mit Spitzenzeiten und Ruhephasen

Der Flughafen Zürich ist ein internationales Drehkreuz (Hub). Dieses wird von der SWISS betrieben. Für ein leistungsfähiges Drehkreuz mit vielen Langstreckenverbindungen ist ein solides Kurzstreckennetz zwingend. Kurz- und Mittelstrecken dienen als Zubringer für die Langstreckenflüge (analog S-Bahn und Intercity-Zug). Ein Drehkreuz bündelt die Nachfrage nach Langstreckenflügen und erzielt eine hohe Auslastung der Flugzeuge. Dadurch müssen nicht zwischen allen Destinationen unrentable Direktflüge durchgeführt werden. Das ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll.

Die globale Anbindung kann nur durch ein fein abgestimmtes Streckennetz sichergestellt werden. Weil die lokale Nachfrage im Schweizer Markt für viele Langstreckenflüge nicht ausreicht, können diese Verbindungen mithilfe der Transferpassagiere rentabel betrieben werden. Der Drehkreuzbetrieb stärkt die Schweiz als Standort für international tätige Unternehmen und als Tourismusdestination.

Der Betrieb eines Drehkreuzes erfolgt in Wellen (ähnlich dem Taktfahrplan der Bahn). Am Flughafen Zürich sind sechs Wellen über den Tag verteilt und bündeln die An- und Abflüge durch kurze Umsteigezeiten. Eine hohe Auslastung der Infrastrukturen in den Wellenspitzen und eine vergleichsweise geringe Auslastung in den Wellentälern ist die Folge davon.

Das Wellensystem am Flughafen Zürich



Multimodale Plattform – Eine für alle(s)

31.5 Millionen Passagiere und 28.5 Millionen Fahrgäste im öffentlichen Verkehr reisen pro Jahr über den Flughafen Zürich. Der Flughafen Zürich ist die am besten erschlossene Verkehrsdrehscheibe der Schweiz. Hier treffen die Verkehrsträger Luft, Schiene und Strasse aufeinander.

Im Vergleich zu anderen Flughäfen kommt dem Öffentlichen Verkehr am Flughafen Zürich eine hohe Bedeutung zu. Mehr als die Hälfte aller Flugpassagiere und ungefähr 50% der rund 30'000 Flughafenmitarbeitenden reisen mit dem ÖV zur Arbeit. Auch für Pendlerinnen und Pendler sowie Freizeitreisende führt der Weg oft zum oder über den Flughafen Zürich.



Als **multimodale Verkehrsdrehscheibe** entwickelt der Flughafen die Mobilitätsangebote von morgen stets weiter. Neben Hybridbussen steht eine rein elektrisch betriebene Buslinie im Einsatz. Die Taxi- flotte umfasst nicht nur Hybrid-, sondern auch Wasserstoff-Autos. Beim motorisierten Individualverkehr baut die Flughafen Zürich AG ihr Angebot an Parkplätzen mit Lademöglichkeit für Elektroautos stetig aus.

Die Mobilität der Zukunft wird durch das Ineinandergreifen aller Verkehrsträger definiert. Damit werden die Mobilitätsansprüche im Kontext von Arbeit, Wohnen und Freizeit respektive Reisen bestmöglich erfüllt. Die verbesserte Verknüpfung des öffentlichen Landverkehrs mit dem Flugverkehr sowie Mobilitätsangeboten wie Parking, Taxi und Fernbus soll das Reisen komfortabler, effizienter und ökologischer machen. Ein Beispiel ist der Flugzug der SWISS und der SBB. Dieser bringt Passagiere von ausgewählten Bahnhöfen in der Schweiz und im grenznahen Ausland an den Flughafen und wieder zurück.



Attraktive und leistungsfähige Verkehrsnetze auf Strasse und Schiene sind dafür notwendig. Geplant sind die Verlängerung der Glattalbahn sowie die Verbesserung der Flughafenautobahn. Für die unterirdische Abwicklung des Güterverkehrs zum Flughafen soll ein Terminal für die Gütermetro «Cargo sous terrain» entstehen. Dieses leistet einen Beitrag zur effizienteren und nachhaltigeren Feinverteilung von Gütern und langfristiger Fracht.

Für die Region und die Schweiz

Der Flughafen Zürich ist vielfältig: Verkehrsdreh-scheibe, Arbeitsort, Einkaufszentrum, Ausflugs- und Erlebnisort.



Mit einer Wertschöpfung von CHF 7 Milliarden pro Jahr ist der Flughafen Zürich ein wichtiger Wirtschaftsakteur. Jeden Tag stellen rund 30'000 Mitarbeitende aus über 300 verschiedenen Unternehmen einen reibungslosen Ablauf am Flughafen Zürich sicher.

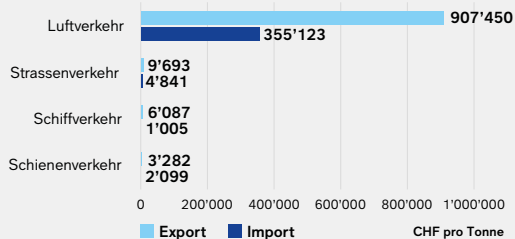
 <p>~30'000 Mitarbeitende arbeiten direkt am Flughafen</p>	 <p>1'200 Tonnen Luftfracht werden täglich am Flughafen Zürich abgewickelt</p>
 <p>> 300 Unternehmen stellen einen reibungslosen Betrieb sicher</p>	 <p>CHF 7 Mrd. Wertschöpfung pro Jahr am Flughafen Zürich</p>

Mit seiner Arbeitsplatzvielfalt ist der Flughafen Zürich ein einzigartiges Ökosystem. Die Zusammenarbeit aller Flughafenpartner ist geprägt von einem vertrau-

ensvollen Miteinander, einer grossen Verbundenheit zum Ort und einer hohen Qualität. Das sehen die Passagiere gleich: Seit 19 Jahren gilt der Flughafen Zürich im Rahmen der World Travel Awards als bester Flughafen Europas seiner Kategorie.

Zur Wertschöpfung trägt auch die Luftfracht einen wesentlichen Teil bei. 40% der wertmässigen Exporte werden per Flugzeug transportiert. Das Flugzeug ist als schnellster Verkehrsträger unerlässlich. Das gilt für hochwertige, verderbliche und zeitkritische Waren. Dazu zählen Medikamente und spezielle Ersatzteile für Industriemaschinen.

Wertdichte der transportierten Güter im Jahr 2021



Daten Grafik INFRAS. Quelle: Aussenhandelsstatistik, BAZG

Rund 1'200 Tonnen Luftfracht werden täglich am Flughafen Zürich abgewickelt. Das entspricht rund 12 Millionen Tafeln Schokolade. Die Erschliessung der Wachstumsmärkte ist zentral für die Schweizer Exportwirtschaft. Sie ist auf ein dichtes Netz von Langstreckenverbindungen angewiesen. Denn 99% der Fracht am Flughafen Zürich wird im Bauch einer Passagiermaschine transportiert. Davon gehen wertmässig 82% nach Nordamerika und Asien. Wichtig ist aber auch die Anbindung nach Südamerika: São Paulo liegt gemessen am Frachtvolumen an vierter Stelle aller Destinationen.

Dekarbonisierung am Boden und in der Luft

Netto null Treibhausgasemissionen bis 2040.

Das ist das erklärte Ziel der Flughafen Zürich AG für Infrastruktur und Betrieb am Boden. Und sie unterstützt ebenfalls das Netto-Null CO₂-Ziel der Schweizer Luftfahrt bis 2050. Die duale Klimastrategie zeichnet den Weg vor.

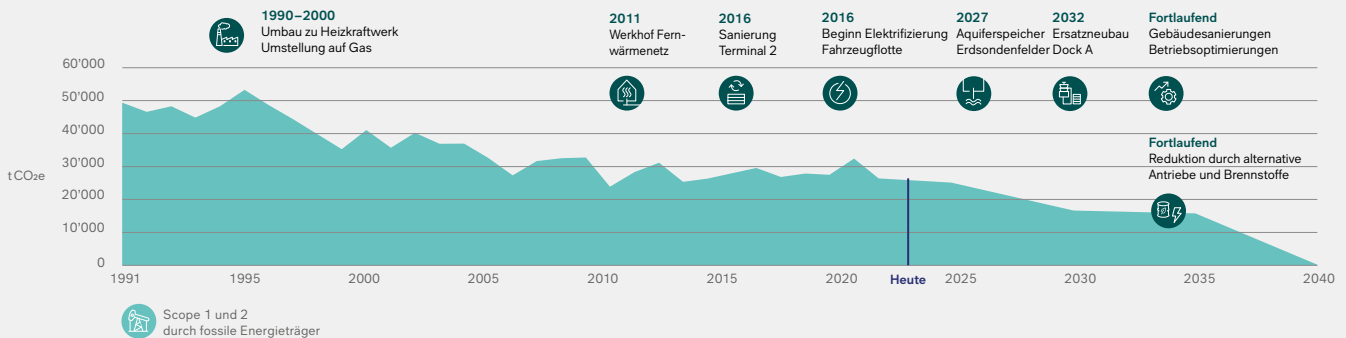
Der definierte Absenkpfad am Boden enthält konkrete Massnahmen wie die Erneuerung und Sanierung bestehender Gebäude. Als Infrastrukturbetreiberin liegt der grösste Hebel zur CO₂-Reduktion bei den Gebäuden und Anlagen. Dabei setzt die Flughafen Zürich AG auf höchste Nachhaltigkeitsstandards. So wurde der 2020 eröffnete Circle in der höchstmöglichen Kategorie des LEED-Labels «Leadership in Energy and Environmental Design» eingestuft.

Der Wechsel zu erneuerbaren Energien im Betrieb und bei Fahrzeugen und Maschinen ist der zweite Hebel. Insbesondere werden die Möglichkeiten von Geothermie und Photovoltaik ausgeschöpft. Die Fahrzeugflotte wird weitgehend elektrifiziert.

Der Flughafen Zürich gehört heute zu den nachhaltigsten Flughäfen der Welt. 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. Stillstand ist keine Option. Sowohl vorgegebene Standards wie auch Kundenbedürfnisse werden sich weiter wandeln. Das Zentrale bleibt bestehen: Der Flughafen Zürich verbindet die Schweiz mit der Welt und ermöglicht internationalen Austausch. Das gilt auch für die nächsten 75 Jahre.

Unser Absenkpfad



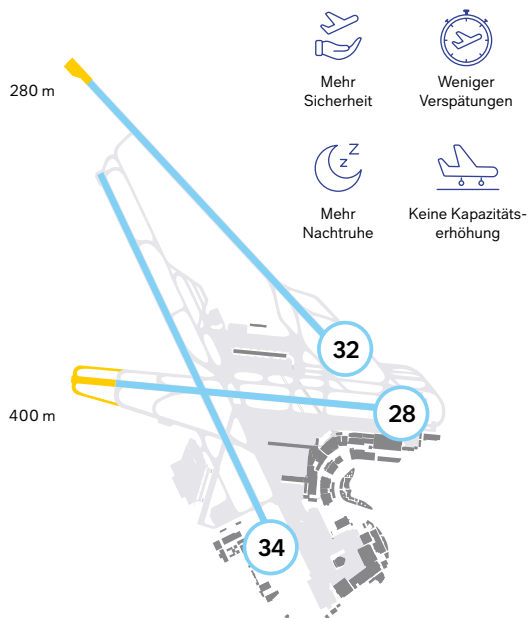
Natürlich, sicher und zuverlässig

Am Flughafen Zürich wird ständig irgendwo gebaut. Für einen sicheren und nachhaltigen Betrieb und eine hohe Aufenthaltsqualität müssen Hoch- und Tiefbauten periodisch erneuert werden. Die Flughafen Zürich AG investiert pro Jahr ca. CHF 300 Millionen in ihre Infrastruktur. Kein Wunder, denn ein Flughafen besteht physisch in erster Linie aus Immobilien. Diese gilt es auch in Zukunft in «Schuss» zu halten.

Ein neues Dock aus Holz ist Teil der nächsten grossen Bauetappe am Flughafen. Im Zentrum der Entwicklung Flughafenkopf steht der Neubau des Dock A samt Kontrollturm und Dockwurzel (Verbindung zu übrigen Terminalbauten). Es soll grösstenteils aus Holz gebaut werden – für ein Flughafengebäude dieser Grösse ist dies bislang einzigartig. Das Dach wird vollflächig für Photovoltaik genutzt, womit rund zwei Drittel des jährlichen Strombedarfs des Docks abgedeckt werden.



Längere Pisten für höhere Sicherheitsmarge und mehr Nachtruhe. So soll der Flughafen fit für die Zukunft gemacht werden. Als Resultat einer Sicherheitsüberprüfung des Bundes soll die Piste 28 um 400 Meter und die Piste 32 um 280 Meter verlängert werden. Mit dieser Massnahme wird der Flugbetrieb stabiler und weniger verspätungsanfällig.



Die Pistenverlängerungen sind eine Massnahme mit mehrfachem Nutzen. Sie verbessern die Sicherheitsmarge und die Pünktlichkeit des Flugbetriebs. Dadurch reduzieren sich die Verspätungen am Abend – die Bevölkerung profitiert von mehr Nachtruhe. Die Kapazität des Pistensystems wird dadurch nicht erhöht. Denn längere Pisten erlauben keine zusätzlichen Starts oder Landungen.

Abheben in den grünen Himmel

Über den Wolken schweben und in ferne Länder reisen – das Fliegen ruft bei vielen Menschen positive Gefühle hervor. Diese Träume werden auch in Zukunft bleiben. Der Traum von länger, höher, weiter ist geblieben und wird durch einen neuen ergänzt: CO₂-neutrales Fliegen. Mit jeder neuen Flugzeuggeneration werden die Emissionen um 25% gesenkt und gleichzeitig die Lärmauswirkungen teilweise halbiert. Investitionen in neue Flugzeuge und die Modernisierung der Flotte sind wirtschaftlich und ökologisch. Die Treibstoffkosten machen nämlich bis zu einem Drittel der Betriebskosten einer Fluggesellschaft aus.



Der nächste Schritt sind neue Verfahren zur Kerosinherstellung, um ein klimaneutrales Fliegen zu ermöglichen. Die Flughafen Zürich AG übernimmt hier eine Pionier-Rolle. So wurde anlässlich des World Economic Forum 2020 mit Business Jets und 2021 mit der SWISS der Machbarkeitsbeweis vor Ort erbracht.

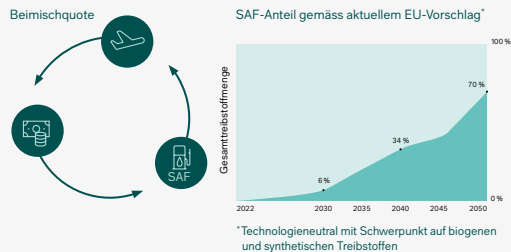
Der Königsweg sind nachhaltige Flugtreibstoffe.

Die sogenannten Sustainable Aviation Fuels (SAF) sind die Lösung für einen «grünen Himmel». SAF existieren bereits heute – aus biogener und synthetischer Produktion. Ihr grosser Vorteil: Sie reduzieren die CO₂-Emissionen um bis zu 99% und können in die heutigen Flugzeuge betankt werden. Diese Treibstoffe sind aber noch wenig verfügbar und teuer. Deshalb müssen sie dringend gefördert werden.

Mit der Einführung einer Beimischquote für SAF

wird der Markt für erneuerbare Treibstoffe zielgerichtet (und ohne Verbote) angekurbelt. Anbieter von Flugtreibstoffen kennen den künftigen Bedarf und Fluggesellschaften müssen einen wachsenden Anteil an SAF einkaufen. Eine Win-Win-Situation mit unmittelbarem Klimanutzen. Die Wahrscheinlichkeit ist gross, dass Fliegen dadurch teurer wird. Viel entscheidender ist: Fliegen wird nachhaltig und damit auch für die nächsten 75 Jahre unverzichtbar. So wie der Flughafen Zürich.

Beimischpflicht für nachhaltige Flugtreibstoffe





2024	Zone West: Erweiterung Vorfeldflächen	1
2026	Neue Frachthalle «Rächtenwisen»	2
2026	Entwicklung landseitige Passagierflächen (ELP)	3
2028	Umrollung Piste 28	4
2030	Ersatzneubau Dock A	5
2030	Glattalbahn-Verlängerung	6
2031	Anschluss Cargo sous terrain	7
2033	Pistenverlängerungen 28 und 32	8 9
2040	Netto null eigene Treibhausgas- emissionen	

Prognose Stand Juli 2023

Alles zu den aktuellen Bauprojekten
am Flughafen Zürich:



flughafen-zuerich.ch/bauprojekte





**Flughafen
Zürich**

Flughafen Zürich AG

Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen

flughafen-zuerich.ch