

# Politikbrief

# Frühling 2023

NR. 58



Editorial	2
Pistenverlängerungen: Die Fakten sprechen lassen	3
Tribüne von Andreas Schmid, Präsident des Verwaltungsrates der Flughafen Zürich AG	6
Für eine nachhaltige Zukunft – am Flughafen und in der Luft	7
75 Jahre ZRH: Ein Hoch auf den Flughafen	9
Flughafenglossar: Landseitige Verkehrsdrehscheibe	10
Verkehrsentwicklung	11

Flughafen Zürich

# Geschätzte Leserinnen und Leser

Wohlstand entsteht durch Handel. Und Handel basiert auf funktionierenden Verkehrsrouten. Das war vor 3000 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.

Die Schweiz verdient jeden zweiten Franken im Ausland, und perspektiv immer mehr ausserhalb Europas. Auch dank einer guten Vernetzung mit der Welt. Unsere internationale Anbindung ist nach wie vor gut. Und sie kostet den Steuerzahler keinen Franken. Denn sowohl die SWISS als auch die öffentliche Verkehrsdrehscheibe Flughafen werden vollständig mit privaten Mitteln finanziert. Die Flughafen Zürich AG hat selbst in der historisch einmaligen Pandemiekrise keinerlei staatliche Überbrückungsfinanzierung oder Subventionen benötigt.

Die gute interkontinentale Anbindung der Schweiz ist aber nicht garantiert. Sie ist auf gute Rahmenbedingungen angewiesen, um auch in Zukunft erfolgreich zu sein. Leider besteht ein grosser Reformstau. Das Pistensystem am Flughafen Zürich ist seit 50 Jahren unverändert, trotz heute deutlich grösseren Flugzeugen und einer viel höheren Sicherheitskultur. Einfache Verfahrensverbesserungen, welche unnötige Wege und Kreuzungen in der Luft und am Boden vereinfachen, kommen kaum voran und landen in rechtlichen Endlosschleifen. Die Gefahr besteht, dass durch die Interessen einiger weniger wichtige Infrastrukturen in unserem Land nicht mehr zukunftsgerichtet weiterentwickelt werden können.

Das muss möglich bleiben, auch im Interesse von Sicherheit und Verlässlichkeit. Warum es mit Blick auf die Fakten allen Grund gibt, den Pistenverlängerungen zuzustimmen, erfahren Sie auf den Seiten 3–4.



Die Gefahr eines Verfahrensstillstands stellt auch Andreas Schmid fest, der sich in seinem Beitrag auf Seite 6 aus seinem Amt verabschiedet – nach 23 verdienten Jahren als Verwaltungsratspräsident.

Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit ist auch die Transformation hin zur Klimaneutralität. Die Flughafen Zürich AG ist gut aufgestellt und engagiert sich für eine nachhaltige Entwicklung am Boden und in der Luft (s. Seiten 7–8). Und das übrigens schon seit Jahrzehnten, was gut zu unserem 75-Jahr-Jubiläum passt, das wir dieses Jahr feiern (Seite 9).

Nach ebenfalls 23 Jahren bei der Flughafen Zürich AG ist auch für mich die Zeit gekommen, nochmals etwas Neues zu wagen. Ich freue mich, dass mit Lukas Brosi meine Nachfolge aus den internen Reihen bestimmt werden konnte. Ebenso bin ich dankbar für das Vertrauen, das mir jederzeit entgegengebracht wurde, den konstruktiven Austausch mit allen Stakeholdern und die vielen schönen persönlichen Begegnungen, die ich in dieser Zeit erfahren durfte.

Es war eine einmalige Zeit, und ich werde dem Flughafen immer eng verbunden bleiben.

Mit herzlichen Grüssen

Stephan Widrig  
Chief Executive Officer  
Flughafen Zürich AG

# Pistenverlängerungen: Die Fakten sprechen lassen

**Nach der Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt wird der Zürcher Kantonsrat über die Pistenverlängerungen beraten. Eine ehrliche Auseinandersetzung mit dem Projekt setzt voraus, dass die Fakten im Zentrum stehen.**

Die Beratungen im Kantonsrat dauern an. Gleichzeitig gerät das Projekt der Pistenverlängerungen am Flughafen Zürich vermehrt in den Fokus der Öffentlichkeit. Einzelne Akteure vermischen Argumente und nicht alle Aussagen halten einer faktenbasierten Überprüfung Stand. Umso wichtiger, dass über die Auswirkungen des Projekts Klarheit herrscht.

## Sicherheit ist kein Zufallsprodukt

Kritische Stimmen zweifeln an der Sinnhaftigkeit der Pistenverlängerungen und merken an, dass der Betrieb heute «schon sicher» sei. In der Tat hat die Sicherheit von Mensch und Material in der Luftfahrt höchste Priorität. Das Flugzeug gehört zu den sichersten Verkehrsmitteln. Das ist kein Zufall. Technologischer Fortschritt, systematische Sicherheitsüberprüfungen sowie das Lernen aus Fehlern sind entscheidend. Die Wahrscheinlichkeit für das Eintreten von Vor- und Unfällen muss stetig minimiert werden. Und genau hier setzen die Pistenverlängerungen an: Eine Sicherheitsüberprüfung von 2012 definierte die Pistenverlängerungen als eine wichtige Massnahme zur Erhöhung der Sicherheitsmarge und Verbesserung der betrieblichen Abläufe am Flughafen Zürich.

## Kapazität des Gesamtsystems nicht tangiert

Unterstellt wird, dass mit den Pistenverlängerungen eine «versteckte Kapazitätserhöhung» verfolgt würde. Das ist falsch, denn zum einen besteht kein Zusammenhang zwischen Pistenlänge und Anzahl Flugbewegungen. Zum anderen ändert das Projekt nichts an den für den Flughafen geltenden Rahmenbedingungen. Die Rahmenbedingungen des Flughafens Zürich hat der Bund im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) vorgegeben. Die darin tagsüber vorgesehene (leichte Erhöhung der) Kapazität auf 70 Flugbewegungen pro Stunde steht in keiner Verbindung zum Projekt der Pistenverlängerungen. Relevant hierfür sind andere Massnahmen, nämlich Schnellabrollwege und die Entflechtung der Flugrouten.

## So fliegen, wie politisch vorgesehen

Fakt ist: Durch die Pistenverlängerungen können die heute bestehenden Instabilitäten im Ostkonzept vermindert werden. Mit einem kreuzungsfreieren Betrieb und kürzeren Rollzeiten für schwere Langstreckenflugzeuge wird die Pünktlichkeit im Ostkonzept verbessert und die Verspätungen am Abend dadurch reduziert. Dies wirkt sich positiv auf die Lärmsituation aus. Die Pistenverlängerungen verhelfen zu einer konsequenteren Abwicklung des Flugbetriebs, wie es politisch vorgegeben ist: Südkonzept am frühen Morgen, Nordkonzept den Tag hindurch und Ostkonzept am Abend. Dichtbesiedelte Gebiete im Süden werden damit am Abend weniger überflogen.



Das Tor zur Welt offen halten  
Pistensystem und Drehkreuz  
Politikbrief Spezial  
«Drehkreuz und Pistensystem»



Erklärfilm auf Youtube  
«Pistenverlängerungen Flughafen Zürich»

## Pistenverlängerungen – deshalb sind sie wichtig

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.



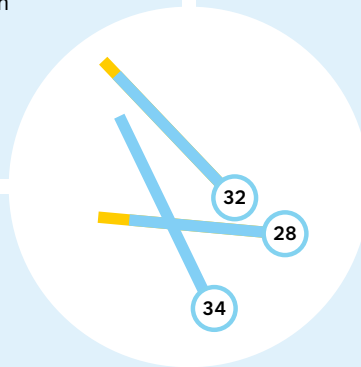
### Mehr Sicherheit

- Die Pistenverlängerungen erhöhen die Sicherheitsmarge im Falle eines Startabbruchs oder des Überschliessens der Piste bei der Landung («Overrun»).
- Aufgrund des längeren Bremswegs können schwere Langstreckenmaschinen häufiger von Osten her landen. Sie müssen weniger auf Südlandungen ausweichen, wodurch unplanmässige Konzeptumstellungen reduziert werden.
- Sicherheitsrelevante Kreuzungspunkte am Boden und in der Luft werden reduziert und die Rollzeiten für schwere Langstreckenflugzeuge verkürzt.



### Weniger Verspätungen

- Weniger Umstellungen im Flugbetrieb erhöhen die betriebliche Stabilität und Pünktlichkeit. Dies wirkt sich positiv auf die Verspätungssituation am Abend aus.
- Durch die Verlängerung der Piste 32 startet ein Teil der schweren Langstreckenflugzeuge am Abend früher, weil sich die Rollzeit für diese Flugzeuge um bis zu 10 Minuten verkürzt. Dies ist auch ökologisch sinnvoll.



### Mehr Nachtruhe

- Die gesamte Bevölkerung profitiert von mehr Nachtruhe, weil ein Teil der Langstreckenflugzeuge aufgrund kürzerer Rolldistanzen früher in der Luft ist.



### Keine Kapazitätserhöhung

- Zwischen Pistenlänge und Kapazität besteht kein Zusammenhang.
- Auf einer längeren Piste können zwar grössere, aber nicht mehr Flugzeuge landen oder starten.





TRIBÜNE VON ANDREAS SCHMID

## «Ich verabschiede mich»

Nach 23 Jahren Verwaltungsratspräsidium darf ich an dieser Stelle auf eine bewegte und sehr interessante Zeit zurückblicken. In der Luftfahrt hat sich vieles verändert, insbesondere am Flughafen Zürich. Das zeigt sich etwa bei den Passagierzahlen, die in diesem Zeitraum stark zugenommen haben. Dank grösserer Flugzeuge und signifikant besserer Auslastung ist es gelungen, die Anzahl Flugwegeungen nahezu konstant und damit relativ umweltverträglich zu bewältigen.

Das Luftverkehrsdrehkreuz, das die Anbindung der Schweiz an die Welt sicherstellt, ist denn auch das Herzstück unseres Flughafens. Wachstum um jeden Preis haben wir stets abgelehnt. Wichtig war uns eine gute Balance zwischen Ökonomie und Ökologie sowie die Verbundenheit mit der Region. Ohne einen offenen Dialog mit Bevölkerung, Politik und Behörden wären Betrieb und Entwicklung des Flughafens undenkbar. Das entsprechende Vertrauen mussten wir uns gerade in den Anfangsjahren der privatisierten Flughafen Zürich AG über Zeit erarbeiten.

Als Höhepunkte bleiben mir besonders die Grossprojekte in Erinnerung: der Abschluss der fünften Bauetappe mit der Inbetriebnahme des Dock E 2003, die Eröffnung des neugebauten Dock B 2011 sowie des Circle mitten in der Corona-Pandemie. Gerade die Investitionsentscheide fielen oft in schwierige Zeiten. Gefragt waren Weitsicht, Umsichtigkeit, aber auch unternehmerische Entschiedenheit.

Ebenso prägend wirken bekanntlich Krisen. Zu Beginn des Jahrtausends groundete die Swissair – ein absolutes Fiasko in der Schweizer Luftfahrtgeschichte. Die Finanzkrise 2008 und die Covid-19 Pandemie haben uns ebenfalls stark gefordert. Entsprechend stolz kann ich festhalten, dass die Flughafen Zürich AG all diese Krisen jeweils aus eigener Kraft und ohne staatliche Hilfe bewältigen konnte. Dank der Diversifikation des Geschäftsmodells mit der Entwicklung des Immobilienportfolios und der Kommerzcentren sowie dem Aufbau eines Auslandengagements haben wir die Krisenresistenz des Unternehmens deutlich gestärkt.

Einige Herausforderungen sind allerdings weiterhin ungelöst: Dazu gehören der Fluglärmkonflikt mit Deutschland, aber auch der allgemeine Verfahrensstillstand als Ausdruck einer festgefahrenen Schweizer Infrastrukturpolitik. Hier ist Wachsamkeit geboten, auch in Bezug auf die grossen Fragen der Zukunft für den Flughafen Zürich:

- die steigende Mobilitätsnachfrage am Boden und in der Luft bewältigen
- unternehmerische Krisen-Resilienz bewahren und stärken
- die Dekarbonisierung der Luftfahrt unterstützen

Dafür braucht es umsichtiges Handeln des Flughafens und der Politik, damit eine qualitative Weiterentwicklung auch in Zukunft möglich ist.

Ich werde mich immer mit dem Flughafen verbunden fühlen, verabschiede mich nun aber aus dem Amt des Verwaltungsratspräsidenten. Dabei bin ich sehr zuversichtlich, dass der Flughafen Zürich auch in den nächsten 75 Jahren eine prosperierende Mobilitätsdrehscheibe bleibt. Denn: «Wir verbinden Menschen und Orte und schaffen dabei positive Erlebnisse».

Andreas Schmid,  
Präsident des Verwaltungsrates  
Flughafen Zürich AG

# Für eine nachhaltige Zukunft – am Flughafen und in der Luft

**Der grösste Schweizer Flughafen bekennt sich zur Ambition netto null Treibhausgasemissionen bis 2040, ohne Kompensationen. Zudem unterstützt die Flughafen Zürich AG das Netto-Null CO<sub>2</sub>-Ziel der Schweizer Luftfahrt bis 2050. Die duale Klimastrategie am Flughafen und in der Luft zeichnet den Weg vor.**

Klimaschutz ist für die Flughafen Zürich AG seit Jahren ein wichtiges Thema. So wurde der eigene CO<sub>2</sub>-Ausstoss seit 1990 bisher um rund einen Drittel reduziert – trotz 50% mehr Gebäudefläche. Nun schaltet die Flughafen Zürich AG einen Gang höher und setzt sich die Ambition die Treibhausgasemissionen bis 2040 auf Netto-Null zu reduzieren. Neben der Erneuerung und Sanierung der Anlagen wurde ein Absenkpfad mit konkreten Massnahmen definiert. Um das Ziel zu erreichen, priorisiert die Flughafen Zürich AG Optimierungen bei Verbrauch und Energieeffizienz sowie den Umstieg auf fossilfreie Energie.

## Infrastruktur

Als Infrastrukturbetreiberin liegt der grösste Hebel zur CO<sub>2</sub>-Reduktion bei den Gebäuden und Anlagen. Bei den (Ersatz-)Neubauten setzt die Flughafen Zürich AG auf höchste Nachhaltigkeitsstandards. Der Circle und das geplante Dock A gelten bereits heute als Leucht-

turmprojekte. So wurde der Circle vom international anerkannten Nachhaltigkeitslabel «Leadership in Energy and Environmental Design (LEED)» in der höchstmöglichen Kategorie eingestuft – mit dem besten Resultat, das ein Gebäude in der Schweiz je erzielt hat. Der ganze Gebäudekomplex kommt heute ohne fossile Energieträger aus. Auch beim Dock A wird eine LEED-Zertifizierung angestrebt, dank Wärmenergie aus regenerativen Quellen und Photovoltaik. Zudem setzt der nachhaltige Baustoff Holz neue Massstäbe beim Bau.

## Mobilität & Energie

Ein weiterer wichtiger Schritt ist auch der Wechsel zu erneuerbaren Energien beim Betrieb von Maschinen und Fahrzeugen. Die Elektrifizierung der Fahrzeuge steht hier ganz oben auf der Liste. Ein grosses Potenzial liegt auch in der Nutzung von Erdwärme, möglicherweise gar in grossem Umfang dank einer geologischen Rinne, die unter dem Flughafen verläuft. Erste Untergrunduntersuchungen sind

## 3 Fragen an Emanuel Fleuti, Leiter Nachhaltigkeit und Umwelt

**Die Flughafen Zürich AG hat bei Airport Carbon Accreditation (ACA) die vierte Stufe erreicht. Was bedeutet das konkret?**

ACA ist das Zertifizierungsprogramm des Flughafenverbands (ACI), welches das Treibhausgasemissions-Management von Flughäfen bewertet und vergleichbar macht. Aktuell sind weltweit rund 420 Flughäfen akkreditiert. Für die höchste Stufe vier wird ein Treibhausgas-Reduktionsziel in Übereinstimmung mit dem Pariser Klimaabkommen verlangt, ein entsprechend definierter Absenkpfad und der Nachweis, die Flughafenpartner ebenfalls aktiv zur Emissionsreduktion anzuhalten. Die Flughafen Zürich AG erfüllt diese Anforderungen und hat sogar höhere Ambitionen: Sie will ihre Treibhausgasemissionen am Flughafen Zürich bereits bis ins Jahr 2040 auf Netto-Null senken.

**Aktuell berät die Umweltkommission des Ständerats die Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes. Die Flughafen Zürich AG unterstützt die darin vorgeschlagene Beimischquote für SAF. Warum?**

Wichtig ist, dass wir beim Problem ansetzen. Das ist der fossile Treibstoff und nicht das Fliegen per se. Reine SAF reduzieren die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis nahezu 100%, sind

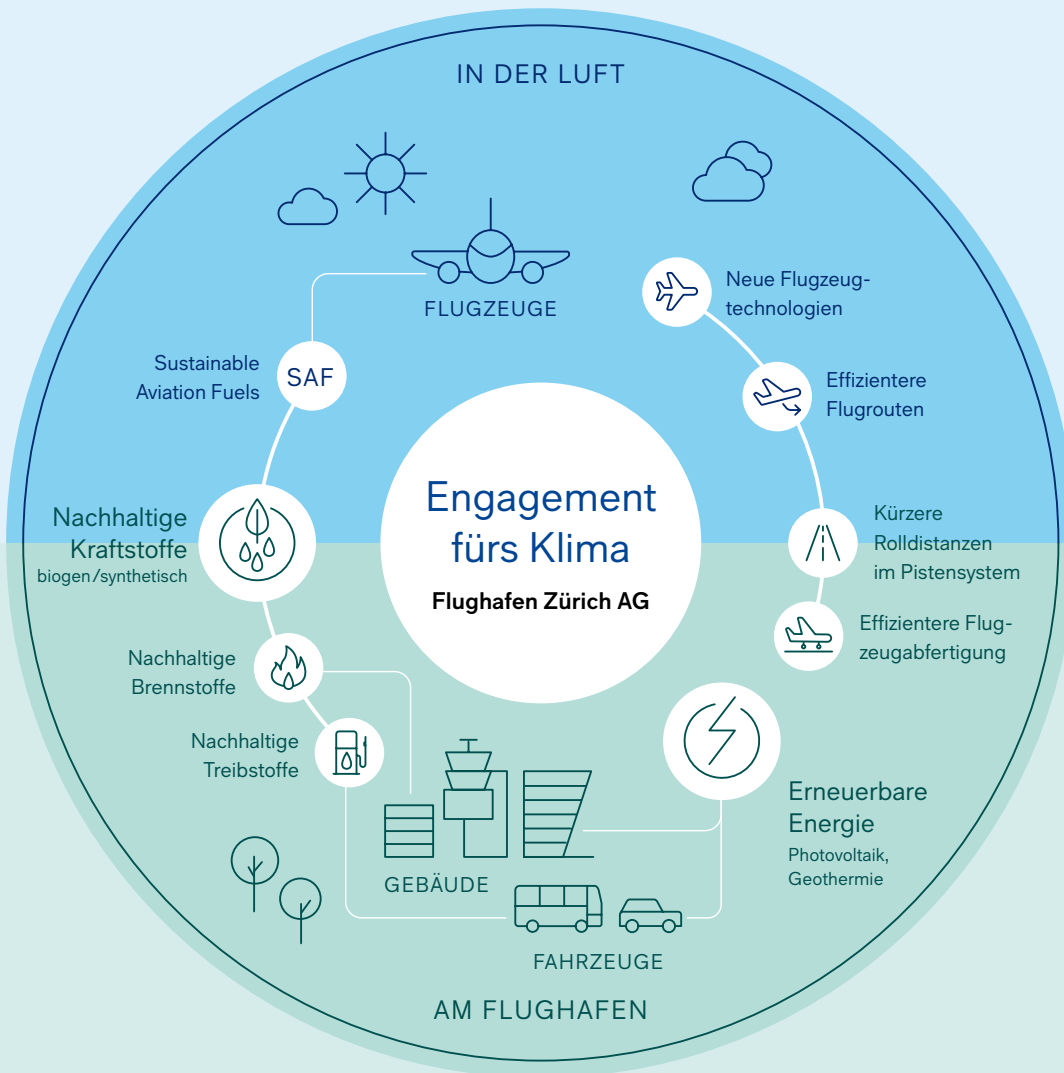


aber heute noch nicht in ausreichendem Masse verfügbar und entsprechend teuer. Damit die Produktion hochskaliert wird, braucht es ein Zeichen an die Produzenten, dass eine bestimmte Menge nachgefragt wird. Hier greift die Beimischpflicht ein, weil sie die Fluggesellschaften dazu verpflichtet, einen stetig steigenden Anteil an SAF dem Kerosin beizumischen. Die Beimischpflicht führt auch zu höheren Flugpreisen, weil SAF teurer sind, hat aber einen entscheidenden Vorteil: Das Geld kommt direkt dem klimafreundlichen Fliegen zugute, hat also einen direkten Klimaeffekt.

**Braucht die Luftfahrt weitere Vorschriften, um schneller umzustellen?**

Die Luftfahrt ist bereits sehr stark reguliert und nationale Alleingänge bringen nichts. Was wir brauchen, ist eine internationale Zusammenarbeit und eine Harmonisierung, mindestens mit der EU. Das Problem hört nicht an der Grenze auf. Wir brauchen echte Lösungen und müssen Mobilität und Klimaschutz unbedingt zusammendenken. Mobilität ist nicht das Problem, im Gegenteil. Sie kann sogar massgeblich zur Problemlösung beitragen, weil sie Menschen und Ideen zusammenbringt.

# Duale Klimastrategie der Flughafen Zürich AG



## ZIEL IN DER LUFT

**Unterstützung der Luftfahrt zur Erreichung des Netto-Null-Ziels bis 2050**

Massnahmen der Flughafen Zürich AG:

- stellt sicher, dass SAF am Flughafen Zürich verfügbar sind, durch Etablierung der Lieferkette, Abbau regulatorischer Hürden etc.
- ist Kompetenzstelle für SAF unter Partnern in der Schweiz
- unterhält ein starkes internationales Partnernetzwerk
- setzt sich ein für eine SAF-Beimischpflicht im CO<sub>2</sub>-Gesetz
- setzt sich ein für optimierte Flugrouten und kürzere Rolldistanzen, z.B. durch Pistenverlängerungen

## ZIEL AM FLUGHAFEN

**Netto-Null Treibhausgas-emissionen ohne Kompensationen, Ambition bis 2040**

Massnahmen der Flughafen Zürich AG:

- Absenkpfad, priorisiert nach:
  1. weniger Verbrauch bei Gebäude, Fahrzeugen, Maschinen
  2. mehr Effizienz, z.B. bei Leuchten und Lüftungsanlagen
  3. Substitution: fossilfreie Energie und Produkte
- setzt auf nachhaltige Bauweise, z.B. nachhaltige Baustoffe und Recycling
- bisher erreicht: rund 1/3 Emissionsreduktion seit 1990 in absoluten Werten

im Herbst 2022 erfolgt und weitere Abklärungen zur Eignung der Rinne sind geplant. Die weiteren Ziele umfassen die Umstellung bei den Brennstoffen auf Biogas oder synthetisches Gas sowie der Zubau von Photovoltaik-Anlagen wo möglich und sinnvoll. Und zuletzt soll durch die Digitalisierung und Vernetzung der Daten aller Systempartner (Fluggesellschaften, Bodenabfertigung, Flugsicherung, Flughafen, etc.) die Flugzeugabfertigung effizienter und die Roll- und Wartezeiten weiter verringert werden. Die Pistenverlängerungen leisten hierbei ebenfalls einen Beitrag.

## SAF, SAF, SAF

Für den weitaus grössten Teil der Treibhausgas-Emissionen in der Luftfahrt ist der Flugbetrieb verantwortlich. Der grösste Hebel liegt daher in der Luft mittels nachhaltigen Flugtreibstoffen, die kein CO<sub>2</sub> aus fossilen Quellen ausstossen. Der Einsatz der sogenannten Sustainable Aviation Fuels (SAF) ist der vielversprechendste Ansatz zur Reduktion der Klimawirkung des Luftverkehrs. Die Flughafen Zürich AG unterstützt die Einführung von SAF in der Schweiz.

Einerseits politisch durch die Beimischquote wie sie aktuell im revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz vorgeschlagen wird. Andererseits bringt sie als Plattform die wichtigsten Akteure zusammen, um die Verwendung in der Schweiz voranzutreiben. Dazu gehört die Etablierung der notwendigen Prozesse hinsichtlich Zoll und Import.

## Taten statt Worte

Ende des vergangenen Jahres hat die Flughafen Zürich AG beim Klimaschutz einen weiteren Schritt vorwärts gemacht und bei Airport Carbon Accreditation (ACA) die vierte und höchste Klimaschutz-Stufe erreicht. Damit gehört der Flughafen Zürich zur Weltspitze. Die Flughafen Zürich AG verzichtet auf ein Offsetting von Treibhausgas-Emissionen mit Zertifikaten und investiert das Geld für tatsächliche Reduktionen am Standort Zürich.



# 75 Jahre ZRH: Ein Hoch auf den Flughafen

**Seit einem dreiviertel Jahrhundert gibt es den Flughafen Zürich. Stolztes Alter oder immer noch dynamische Jugend? Jedenfalls Grund zum Feiern, aber auch Zeit zum Reflektieren, was den Flughafen ausmacht und welchen Nutzen er stiftet.**

Am 14. Juni 1948 startete erstmals ein Flugzeug vom Flughafen Zürich aus. Dass der neue interkontinentale Landesflughafen nahe Zürich zu liegen kommt, war allerdings keine Selbstverständlichkeit. Die fortgeschrittenen Pläne eines möglichen Landesflughafens nahe Bern führten zu einem grossen Weibeln der Zür-

cher Politik in der Bundesstadt. Kloten setzte sich schliesslich als Standort durch und an der Volksabstimmung im Jahr 1946 sagten 78% der Zürcher Stimmbevölkerung «Ja» zum Flughafen. Bereits zwei Jahre später wurde die Eröffnung gefeiert.



## Stetige Weiterentwicklung – aber nicht überall

Seither hat nicht nur der Kanton prosperiert, sondern auch der Flughafen Zürich hat sich kontinuierlich weiterentwickelt. Fünf Bauetappen sowie der Bau des Circle verliehen dem Flughafen Zürich das Gesicht, das ihn heute prägt. Das Pistensystem allerdings folgt einem Layout, das nur zur Bauzeit modern war: Für jede Himmels- beziehungsweise Windrichtung wurde eine separate Piste angelegt. Zwei der ersten, sich kreuzenden Pisten bestehen heute noch. 1976 wurde mit dem Bau der Piste 14/32 die letzte Änderung am System vorgenommen. Fast 50 Jahre mit gleichbleibender aviatischer Infrastruktur – das ist bemerkenswert, wenn man bedenkt, dass die Flugzeuge deutlich grösser und die Sicherheitsauflagen strenger wurden.

## Aktivitäten im Jubiläumsjahr 2023 – wir freuen uns auf Sie

- **14. Juni:**  
Eröffnung Flughafen-Ausstellung im Airport Shopping: Verschiedene Exponate beleuchten das Motto «Gestern – Heute – Morgen» und bringen den Besuchern die Entwicklung des Flughafens näher.
- **1. September ab 18:00 Uhr:**  
Am offiziellen Festakt feiern wir 75 Jahre Flughafen Zürich. Zu den Ehrengästen gehört auch Bundespräsident Alain Berset, der die Festansprache halten wird.
- **1. bis 3. September:**  
Unser grosses Flughafenfest auf dem Standplatz Tango, im Circle und Park lockt mit zahlreichen Attraktionen. Mehrere Flughafenpartner stellen ihre Flugzeuge, Fahrzeuge und technischen Innovationen aus.
- Die Flughafengeschichte wird auf unserer Website neu belebt und über die Social-Media-Kanäle werden das ganze Jahr über besondere Stories und Aktionen geteilt.



Weitere Informationen:  
[www.flughafen-zuerich.ch/75Jahre](http://www.flughafen-zuerich.ch/75Jahre)

## Magnet und Taktgeber zugleich

Für gestern, heute und morgen gilt: Der Flughafen Zürich ist das Schweizer Tor zur Welt. Als einziges interkontinentales Luftverkehrsdrehkreuz verbindet er die Schweiz mit den wichtigsten Metropolen der Welt. Gute Verkehrsanbindungen zählen für einen international vernetzten Standort zu den wichtigsten Standortfaktoren überhaupt. Heute sind gegen 200 Destinationen in aller Welt direkt von Zürich aus erreichbar. Und der Flughafen Zürich ist selbst ein Wirtschaftsmotor für den Kanton und die Region Zürich. Mit über 27'400 Angestellten bei mehr als 300 Unternehmen erzielt er eine Wertschöpfung von rund 7 Milliarden Franken pro Jahr.

## Nachhaltigkeit und regionale Partnerschaft

Wertschöpfung und nachhaltige Entwicklung bedingen sich gegenseitig. Wichtige Entwicklungsschritte wären ohne die Unterstützung aus Politik und Bevölkerung nicht möglich gewesen. Das gilt auch für die Zukunft: Punktuell ist eine Optimierung im System nötig, wie bei den Pistenverlängerungen (s. Seiten 2–3). Gesamt betrachtet bleibt die nachhaltige Entwicklung ganz oben auf der Agenda (s. Seiten 7–8). Es braucht die Verbundenheit mit der Region und Partnerschaft, damit eine qualitative Weiterentwicklung möglich ist. Auch vor diesem Hintergrund öffnet der Flughafen vom 1. bis 3. September 2023 seine Tore und lädt die Bevölkerung zum grossen Flughafenfest ein. Feiern Sie mit uns 75 Jahre Flughafen Zürich und lassen Sie uns gemeinsam einen Blick auf gestern, heute und morgen werfen.



29. April 1980: Königin Elizabeth II mit Bundespräsident Georges-André Chevallaz am Flughafenbahnhof

## FLUGHAFENGLOSSAR – FLUGHAFEN ZÜRICH: AKTEURE UND PROZESSE

# Landseitige Verkehrsdrehscheibe

Am Flughafen Zürich wird bei Weitem nicht nur abgehoben und gelandet. Als der am besten erschlossene Ort der Schweiz ist er auch am Boden ein Verkehrsknotenpunkt, an dem die verschiedensten Verkehrsmittel auf Schiene und Strasse zusammenkommen.

Mit jährlich über 27 Millionen Nutzern des öffentlichen Verkehrs (ÖV) zählt der Flughafenbahnhof sowie die Bus Station am Flughafen zu den grössten ÖV-Drehscheiben der Schweiz. Nebst den Flugverbindungen umfasst das ÖV-Angebot täglich 700 Busabfahrten, 400 Tramkurse und 450 Bahnverbindungen. Dieses wird von der Verkehrsbetriebe Glattal AG (VBG), der Postauto AG respektive vom Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) und der Schweizerische Bundesbahnen AG (SBB) bereitgestellt. Bei den Flugpassagieren reisen mehr als die Hälfte mit dem ÖV an. Auch Flughafenmitarbeiter:innen, Pendler:innen und Freizeitreisende reisen meist mit dem ÖV zum oder über den Flughafen Zürich.

Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird mit knapp 20'000 Parkplätzen ebenso ein bedarfsgerechtes Angebot bereitgestellt. Im Umkreis von sechs Kilometern des Flughafens befinden sich gleich drei Autobahnkreuze. Eine Mietwagenzentrale sowie mehrere Sharing-Angebote (u. a. mit Elektroautos und E-Bikes) ergänzen das Mobilitätsportfolio. Als Verkehrsdrehscheibe steht der Flughafen in der Pflicht, die Qualität der Mobilitätsangebote auch in Sachen Nachhaltigkeit weiterzuentwickeln. Deshalb arbeitet die Flughafenbetreiberin gemeinsam mit den verschiedenen Leistungserbringern an emissionsärmeren Anreisemöglichkeiten sowie einer höheren Vernetzung der Angebote, um multimodales Reisen zu fördern.

Ein wichtiger Ansatzpunkt zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen liegt in der Steigerung der ÖV-Nutzung und insbesondere der Förderung von klimafreundlichen Fahrzeugantrieben. Der Anteil des ÖV am gesamten Zubringer-Verkehrsaufkommen lag zuletzt bei 44%. Diesen Wert gilt es weiter zu steigern, insbesondere durch eine attraktive ÖV-Anbindung des Flughafens. Beim Busverkehr steht neben Hybridbussen bereits auch eine rein elektrisch betriebene Buslinie im Einsatz. Die Halterin der Taxikonzession verfügt zudem über mehrere Wasserstoffautos und bei den Mietwagen-Unternehmen sind zahlreiche Elektrofahrzeuge verfügbar. Für die zunehmende Anzahl an Elektroautos stellt der Flughafen bereits heute eine grosszügige Lade-Infrastruktur zur Verfügung. Um die klimafreundliche Mobilität weiter voranzutreiben, baut die Flughafen Zürich AG ihr Angebot an Lademöglichkeiten für Elektroautos stetig aus.

# Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils von Januar bis Dezember 2022

Die aktuellen Verkehrszahlen sind monatlich im Internet unter [flughafen-zuerich.ch/investorrelations](https://flughafen-zuerich.ch/investorrelations) abrufbar.



## LOKALPASSAGIERE

# 16'041'109

Veränderung gegenüber 2021  
**+107.3%**

Veränderung gegenüber 2020  
**+155.1%**

Veränderung gegenüber 2019  
**-27.8%**



## TRANSFERPASSAGIERE

# 6'453'514

Veränderung gegenüber 2021  
**+164.6%**

Veränderung gegenüber 2020  
**+221.9%**

Veränderung gegenüber 2019  
**-29.9%**



## TOTAL PASSAGIERE

# 22'561'132

Veränderung gegenüber 2021  
**+120.4%**

Veränderung gegenüber 2020  
**+170.5%**

Veränderung gegenüber 2019  
**-28.4%**



## TRANSFERANTEIL

# 28.7%

Veränderung gegenüber 2021  
**+4.7 Prozentpunkte**

Veränderung gegenüber 2020  
**+4.5 Prozentpunkte**

Veränderung gegenüber 2019  
**-0.6 Prozentpunkte**



## FLUGBEWEGUNGEN

# 216'585

Veränderung gegenüber 2021  
**+63.3%**

Veränderung gegenüber 2020  
**+94.5%**

Veränderung gegenüber 2019  
**-21.3%**



## FRACHT

# 422'153 t

Veränderung gegenüber 2021  
**+7.4%**

Veränderung gegenüber 2020  
**+45.0%**

Veränderung gegenüber 2019  
**-6.6%**

### Impressum

Flughafen Zürich AG

Public Affairs

[politikbrief@zurich-airport.com](mailto:politikbrief@zurich-airport.com)

© Flughafen Zürich AG, Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen  
[flughafen-zuerich.ch/unternehmen](https://flughafen-zuerich.ch/unternehmen)



Das Online-Archiv der  
Politikbriefe finden Sie hier:  
[flughafen-zuerich.ch/politikbrief](https://flughafen-zuerich.ch/politikbrief)