

Politikbrief

Frühling 2025

NR. 66



Editorial	3
Kürzung der Betriebszeiten: Hoher Schaden bei geringer Wirkung	4
Gastbeitrag: René Huber, Stadtpräsident Kloten	7
Den Weg ebnen für wirksame Massnahmen gegen Verspätungen	8
Mit neuen Technologien in eine nachhaltige Zukunft	10
Flughafen-ABC: D wie Duale Klimastrategie	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

Herzlich willkommen zur Frühlings-Ausgabe 2025 des Politikbriefs. Am 7. März wird unser Jahresergebnis veröffentlicht und wir blicken zurück auf ein bewegtes Jahr. Mit einem deutlichen JA zu den beiden Pistenverlängerungen bekannte sich die Zürcher Stimmbevölkerung zu «ihrem» Landesflughafen und zu mehr Sicherheit im Flugbetrieb. Im gleichen Monat März wurde der Flughafen Zürich wiederholt als bester Flughafen Europas ausgezeichnet und im Sommer konnte nach langen Bauarbeiten die neue Gepäcksortieranlage in Betrieb genommen werden. Fast zeitgleich wurden in der Handgepäckkontrolle neue, passagierfreundliche CT-Scanner eingeführt. Mit dem WEF 2024 im Januar und der Konferenz für den Frieden in der Ukraine im Juni fanden zudem gleich zwei internationale Grossanlässe mit politisch hochrangigen Vertreterinnen und Vertretern statt.

Die Schweiz ist international bestens vernetzt – die Passagierzahlen haben Ende des letzten Jahres wieder das Niveau von 2019 erreicht. Mit rund 200 Direktverbindungen ist der Flughafen Zürich eine Schlüsselinfrastruktur für die Befriedigung der Nachfrage nach Mobilität von Wirtschaft und Gesellschaft mit entsprechend zentraler volkswirtschaftlicher Bedeutung. Dass dies so ist und auch so bleibt, ist keine Selbstverständlichkeit. Unser Luftverkehrsdrehkreuz betreiben wir in einem engen Korsett mit der strengsten Nachtruheregulierung vergleichbarer Flughäfen und eingeschränkten Kapazitäten aufgrund der sich kreuzenden Pisten und des komplexen An- und Abflugregimes. Ein solches System ist anfällig für Verspätungen.

Was die Ursachen von Verspätungen sind und warum es den Verspätungsabbau am Abend und damit die heutigen Betriebszeiten braucht, erfahren Sie auf den Seiten 4 und 5. Aktuell wird der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), das Planungsinstrument des Bundes für den Flughafen Zürich, überarbeitet. Vorgeschlagen werden diverse Massnahmen, um den Betrieb in Zürich zu stabilisieren und Verspätungen zu reduzieren. Darunter fällt auch die Erhöhung der Lärmzuschläge für Flüge in den Nachtstunden. So wird der Anreiz für Fluggesellschaften verbessert, mit möglichst leisen Flugzeugen möglichst pünktlich zu operieren. Über diese Anpassung der Gebührenverordnung und welche weiteren Massnahmen der SIL bereithält, lesen Sie auf den Seiten 8 und 9.



Die Flughafen Zürich AG setzt in ihrer Klimastrategie auf eine Reihe von Nachhaltigkeitsmassnahmen. Darunter fallen die Elektrisierung eines Teils der Fahrzeugflotte wie auch der Einsatz von Syn-Diesel ab 2027 für Fahrzeuge, die vorerst nicht elektrifiziert werden können. Im Dezember 2024 wurde entsprechend ein Abnahmevertrag mit Synhelion unterzeichnet. Den gesamten Bericht dazu finden Sie auf Seite 10.

Ich wünsche Ihnen eine unterhaltsame Lektüre und einen guten Start in die blühende Jahreszeit.

Freundliche Grüsse

Stefan Tschudin
COO
Flughafen Zürich AG

Kürzung der Betriebszeiten: Hoher Schaden bei geringer Wirkung

von Andrew Karim

Im Kanton Zürich will eine Volksinitiative die Betriebszeiten um 30 Minuten kürzen, um dem durch Verspätungen entstandenen Fluglärm in der Nacht entgegenzuwirken. Dadurch droht ein hoher volkswirtschaftlicher Schaden, eine erhebliche Schwächung der internationalen Anbindung sowie der Fluggesellschaften in der Schweiz. Im letzten Teil der dreiteiligen Serie zur Studie von Intraplan werden die Bedeutung des Verspätungsabbaus eingeordnet, die Gründe für Verspätungen erläutert und aufgezeigt, welche Massnahmen einen wirksamen Beitrag zur Reduktion von Verspätungen leisten können.

Der Flughafen Zürich hat bereits heute die kürzesten Betriebszeiten, die tiefste Kapazität und die strengste Beschränkung bei Nachtflügen im Vergleich mit anderen europäischen Drehkreuzflughäfen. Trotzdem will eine kantonale Volksinitiative die heute geltenden Betriebszeiten von 06:00 bis 23:30 Uhr um 30 Minuten kürzen. Wie eine Studie von Intraplan aufzeigt, wäre damit eine massive Schwächung des schweizerischen Luftfahrtstandorts und der Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz verbunden. Die gute Anbindung der Schweiz an die Welt würde fahrlässig aufs Spiel gesetzt werden. Im letzten Teil der Serie werden die wichtigsten Fragen rund um Verspätungen beantwortet.

Wie und wo sind die Betriebszeiten am Flughafen Zürich geregelt?

Luftfahrt ist Sache des Bundes. Entsprechend sind die Betriebszeiten über verschiedene nationale Gesetze und Verordnungen im Sachplan des Bundes sowie darauf basierend im Betriebsreglement geregelt. Für den Flughafen Zürich gilt: Der reguläre Flugverkehr darf zwischen 06:00 und 23:30 Uhr abgewickelt werden. Starts können nur bis 22:45 Uhr und Landungen bis 22:55 Uhr geplant werden. Die halbe Stunde zwischen 23:00 und 23:30 Uhr ist für den Abbau von Verspätungen reserviert. Diese sind ohne besondere Bewilligung zugelassen – der sogenannte «bewilligungsfreie Verspätungsabbau».

Wozu dient der bewilligungsfreie Verspätungsabbau?

Verspätungssituationen können in der global stattfindenden Luftfahrt in jedem Moment auftreten. Genau hier greift der bewilligungsfreie Verspätungsabbau und ermöglicht es dem Flughafen Zürich, den ordentlich geplanten Flugbetrieb auch unter erschwerten Bedingungen abwickeln zu können. Der Verspätungsabbau ist entscheidend, um den Auftrag des Bundes zu erfüllen: Den Betrieb eines Drehkreuzes mit Direktverbindungen in die wichtigsten Zentren Europas und der Welt.

Was bedeutet der Wegfall des Verspätungsabbaus?

Gemäss Intraplan ist der Verspätungsabbau ein kritischer Zeitbereich «mit besonderer Relevanz für späte Langstreckenabflüge und die Rückkehr von Flugzeugen zur Heimatbasis für den Nachtstopp». Analog der SBB gilt für jeden Tag in der Woche im Sommer- bzw. im Winterflugplan ein «Taktfahrplan» in der Luft. Damit dieser eingehalten werden kann, müssen die Flugzeuge der aus

Zürich operierenden Fluggesellschaften am Abend dort sein, wo sie am nächsten Morgen im Flugplan vorgesehen sind. Fällt der Verspätungsabbau aufgrund einer Betriebszeitenkürzung weg, könnte beispielsweise ein verspäteter Flugzeug aus London abends nicht mehr in Zürich landen. Die Konsequenz: Der für den nächsten Morgen geplante Flug aus Zürich muss gestrichen werden, ebenso die weiteren mit dieser Maschine geplanten Verbindungen.

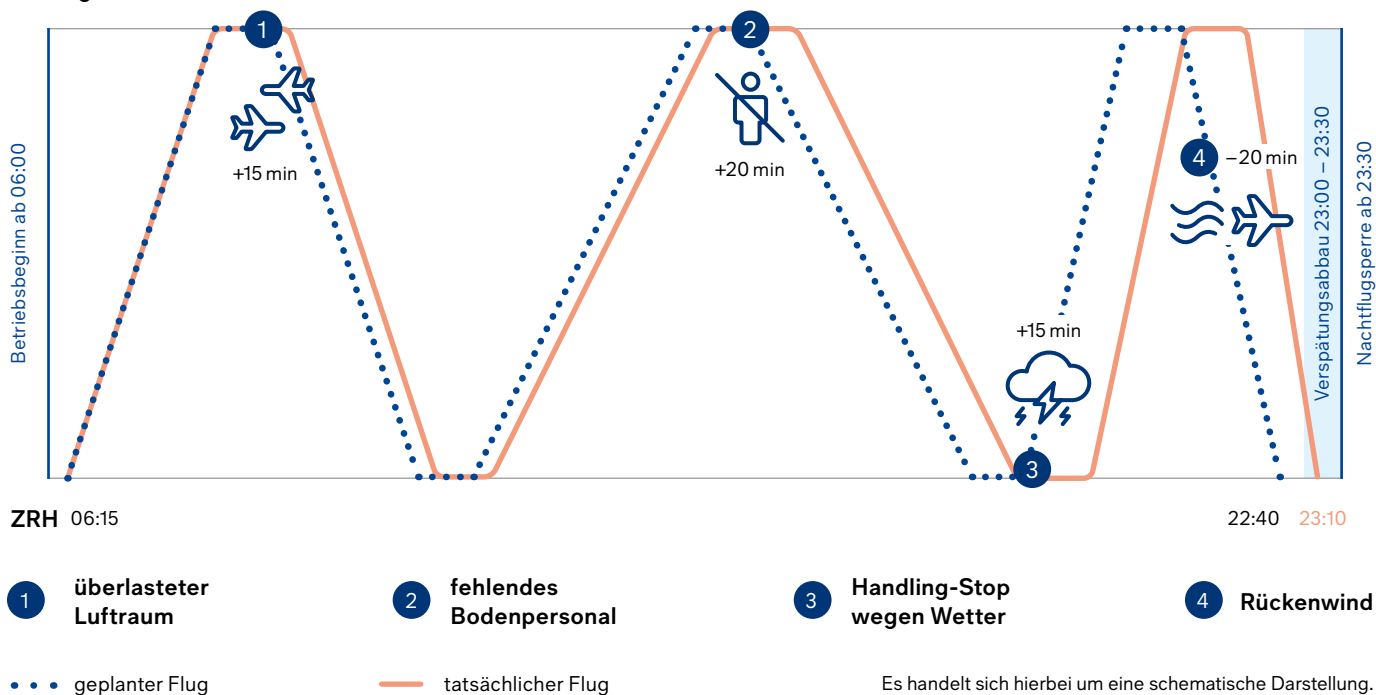
Ähnlich verhält es sich mit einem Langstreckenflugzeug, das abends nicht mehr starten darf. Hebt es erst am nächsten Morgen ab, nimmt es eine Abflugverspätung von rund 8 Stunden mit. Diese kann teilweise erst im Zeitraum von einer Woche komplett abgebaut werden. Bei einem Flugausfall müssten für mehrere Hundert Passagiere Hotels gefunden werden, alternativ zur Übernachtung am Flughafen. Weiter müsste aufgrund der Ruhezeitregelung eine Ersatz-Crew aufgeboten werden. Auch verderbliche Fracht, welche oftmals im Bauch von Passagierflugzeugen transportiert wird, gelangt nicht rechtzeitig ans Ziel. Störungen und Ausfälle von einzelnen Maschinen können vom System zum Teil abgefangen werden – werden diese hingegen systemisch, ist ein verlässlicher Drehkreuzbetrieb nicht mehr möglich und wichtige Direktverbindungen fallen ersatzlos weg.

Was sind Verspätungsgründe und wie entstehen Verspätungen?

Technische Störungen an Flugzeugen oder der Flughafenanlage, Wetterbedingungen am Start- oder Zielflughafen (Gewitter, Schnee) oder unterwegs (Gegenwind), Streiks an ausländischen Flughäfen oder Flugsicherungen sowie unvorhersehbare Ereignisse wie Luftraumbeschränkungen aufgrund von fehlenden personellen Ressourcen oder geopolitischen Gründen gehören zu den häufigsten Verspätungsgründen. Während die ersten drei Gründe auch am Flughafen Zürich auftreten können, führen laut Intraplan viele «von ausserhalb des eigenen Einflussbereichs eingebrachte Flugverspätungen zu Störungen im komplexen Flugablauf».

Zum Teil entstehen Verspätungen bereits am frühen Morgen, weil der Luftraum in Europa eingeschränkt oder gesperrt ist. Diese Einschränkungen liegen ausserhalb des Kompetenzbereichs des Flughafens, der Fluggesellschaften und der Schweiz. Würde der Verspätungsabbau wegfallen, könnte ein Flugzeug seine ursprünglich geplanten Rotationen nicht mehr fliegen. Mit einer Rotation weniger wird die Wirtschaftlichkeit des Flugzeugs infrage gestellt. Das Resultat sind Angebotskürzungen und eine Verschlechterung

Zielflughafen



der Anbindung der Schweiz. Eine Kürzung der Betriebszeiten würde also lediglich den Standort Zürich und die hier tätigen Fluggesellschaften schwächen – die Profiteure wären ausländische Flughäfen und Fluggesellschaften.

Gibt es wirksame Massnahmen, die Verspätungen am Flughafen Zürich zu reduzieren?

In ihrem eigenen Einflussbereich ergreift die Flughafen Zürich AG zusammen mit ihren Partnern betriebliche Massnahmen, um Verspätungen in Zürich möglichst zu reduzieren. Dies betrifft jedoch lediglich einen kleinen Teil der Verspätungen. Eine hohe Wirksamkeit versprechen, nebst den Pistenverlängerungen, Massnahmen in den Betriebsverfahren, welche die Verspätungsanfälligkeit des Betriebs reduzieren. Diese Anpassungen hängen aber in zum Teil jahrzehntelangen Verfahren. Die aktuelle Revision des SIL-Objektblatts bietet Gelegenheit, diese Verfahren zu deblockieren. Ebenso beantragt die Flughafen Zürich AG höhere Lärmgebühren ab 23:00 Uhr, um operative Anreize zur weiteren Reduktion von Verspätungen am Abend zu setzen (s. Seiten 8 und 9).

Gibt es bei einer Verkürzung der Betriebszeiten um 30 Minuten weniger Verspätungen?

Intraplan schreibt, dass eine Reduktion der Betriebszeiten um 30 Minuten «bezüglich der Verspätungssituation eine eingeschränkte Wirksamkeit erwarten [lässt], weil die Verspätungen häufig Flugereignisse ausserhalb der geplanten abendlichen Flüge liegen. Zudem nähme «der Druck auf den Tagesbetrieb» zu, «weil noch mehr Flüge in noch weniger Zeit abgewickelt werden müssen», selbst wenn Flüge ersatzlos wegfallen. Gesamthaft ist mindestens in einer Übergangszeit mit höheren Verspätungen «und dadurch nur minimal abnehmenden Nachtflugzahlen zu rechnen». Zielführender sei es «entsprechende Anreize zum Einhalten der Planzeiten (z.B. erhöhte Lärmgebühren) zu erwägen».

Kürzere Betriebszeiten führen gemäss Intraplan zu einer spürbaren «Verschlechterung der Erreichbarkeit der Schweiz im internationalen Wettbewerb». Dazu kommt, dass «der Flughafen Zürich angesichts des an anderen europäischen Drehkreuzflughäfen geplanten Kapazitätsaufbaus auch bereits ohne [eine Verkürzung der Betriebszeiten] deutlich an Wettbewerbsfähigkeit verliert». Mit den Worten von Intraplan: «Für eine vergleichsweise geringe Wirkung wäre ein hoher Preis zu entrichten» – zum Nachteil des Flughafens Zürich, zum Nachteil der Schweiz und unseres Wohlstands.

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. In den ersten zwei Teilen der Serie wurden die volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Effekte sowie deren Auswirkungen auf die Schweiz und die Fluggesellschaften beleuchtet.



Verlust von Langstreckenverbindungen mit schweren Folgen



Verkürzte Betriebszeiten – gefährlich für Fluggesellschaften mit Standort Zürich



Die Bedeutung des Flughafens für die Stadt Kloten

Vor dem Bau des Flughafens war Kloten ein unbedeutendes Bauerndorf mit knapp 3'000 Einwohnenden und einem Waffenplatz der Artillerie. Die Geschütze wurden auf dem Holberg in Stellung gebracht, dort wo heute die Radaranlagen der Flugsicherung stehen. Das ausgedehnte Sumpfgebiet, dort wo sich heute das Pistenkreuz befindet, eignete sich ausgezeichnet als Zielgelände. Viel Wertschöpfung generierte die Armee damals allerdings nicht.

Mit der Eröffnung des Flughafens im Jahr 1948 setzte eine ungeahnte Entwicklung ein. Die Einwohnerzahl verdoppelte sich innerhalb von 5 Jahren und bereits 1961 wurde Kloten zur Stadt erklärt, weil die Bevölkerungszahl die Grösse von 10'000 Einwohnenden überschritten hat. Die Entwicklung setzte sich fort. Die Zahl der Arbeitsplätze wuchs stärker als die Einwohnerzahl. Heute haben wir beinahe doppelt so viele Personen, welche in Kloten arbeiten als solche, die hier wohnen. Wegen der Auflagen aufgrund der Fluglärmbelastung können wir nicht alle Wohngebiete frei entwickeln. Zudem schränkt der Sicherheitszonenplan unsere Gebäudehöhen ein. Hochhäuser, wie z.B. in Dübendorf, können in Kloten nicht gebaut werden. Dies führt zu einem Nachfrageüberhang nach Wohnraum, verbunden mit starken Mietzinserhöhungen. Man will in der Nähe der Arbeitsplätze wohnen und blendet allfällige Nachteile durch den Fluglärm aus.

Fluglärm habe ich vor allem in meiner Kind- und Jugendzeit erlebt. Die ersten Düsenjets liessen die Holzfenster dermassen erzittern, dass die damals noch üblichen Kittfugen alle paar Jahre ersetzt werden mussten. Da haben wir heute doch ganz anständige Verhältnisse, trotz einer Vervielfachung des Verkehrsaufkommens. Dies dank den Techniken im Fensterbau, aber hauptsächlich bei den Triebwerken. Auch die vor Jahren eingeführten längeren Sperrzeiten in der Nacht sind für die Bevölkerung eine Wohltat. Für Forderungen nach weiteren Einschränkungen habe ich allerdings kein Verständnis. Die Zitrone darf nun nicht mehr weiter ausgepresst werden. Die Bemühungen zur Einhaltung der Pünktlichkeit und insbesondere zur Reduktion der Ausnahmegewilligungen für verspätete An- und Abflüge müssen aber weiter intensiviert werden.



Kloten hat schweizweit den grössten Anteil an Steuereinnahmen von juristischen Personen. Davon stammen rund 70% aus dem Flughafenumfeld, wie der Flughafen Zürich AG, dem Home Carrier SWISS und vielen weiteren flughafennahen Betrieben. Zahlreiche KMU in Kloten und der Region profitieren zudem vom Auftragspotenzial des Flughafens. Das branchenmässige Klumpenrisiko habe ich beim Swissair Grounding im 2001 und rund 20 Jahre später bei der Coronapandemie hautnah erlebt. Aufgrund dieser Erfahrungen ist es mir ein grosses Anliegen, dass der Flughafen auch in Zukunft Rahmenbedingungen vorfindet, welche ihm ermöglichen, sich zu entwickeln und wirtschaftlich erfolgreich zu sein. Dies zum Vorteil von Kloten, der Region und des ganzen Landes.

René Huber
Stadtpräsident Kloten

Den Weg ebnen für wirksame Massnahmen gegen Verspätungen

von David Karrer

Das überarbeitete SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich ist in Vernehmlassung. Mit Massnahmen an den Betriebsverfahren, an der Infrastruktur und bei den Lärmgebühren sollen die Verspätungen massgeblich reduziert werden. Die SIL-Revision ist nötig, damit die seit Jahren blockierten Verfahren zur Verbesserung der Verspätungssituation wieder in Gang gesetzt werden können.

Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) ist das langfristige Planungs- und Koordinationsinstrument des Bundes für die zivile Luftfahrt. Mit dem Objektblatt für den Flughafen Zürich legt der Bundesrat den Rahmen für die Entwicklung von Betrieb und Infrastruktur fest. Dort sind unter anderem Massnahmen zur Verbesserung der Lärm- und Verspätungssituation festgehalten. Denn gemäss Lärmschutz-Verordnung des Bundes sind die Lärmimmissionen im Gebiet um den Flughafen Zürich in der Nacht teilweise zu hoch. Vor bereits 10 Jahren hat die Flughafen Zürich AG auf Grundlage des SIL Massnahmen im Betriebsreglement beantragt, um die Situation zu verbessern. Bis heute stecken diese Betriebsreglementsänderungen in langwierigen Verfahren fest.

haltet zudem eine Neuberechnung des Lärmgebührenmodells mit einer Neueinteilung der Flugzeugtypen in die fünf Lärmklassen. Damit wird die technologische Entwicklung zu leiseren Flugzeugen berücksichtigt.

Empfehlungen nach vertiefter Prüfung

Im Rahmen eines Beschwerdeverfahrens urteilte das Bundesverwaltungsgericht im September 2021, dass die Lärmauswirkungen der Abend- und Nachtstunden im SIL nicht korrekt abgebildet worden waren und deshalb neu festgesetzt werden müssten. Dies hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) nun nachgeholt und einen umfangreichen Bericht sowie Änderungen am Objektblatt vorgelegt. Die Massnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation wurden einer umfassenden Interessenabwägung unterzogen. Zu den zur Umsetzung empfohlenen Massnahmen zählen etwa die Pistenverlängerungen, die Südabflüge geradeaus bei Bise, optimierte Routenführungen oder moderne Flugverfahren. Damit soll die hohe Verspätungsanfälligkeit des Flugbetriebs reduziert werden.

Weniger Lärm dank Anreizen

Als weitere Massnahme wird eine Erhöhung der Gebühren (Lärmzuschläge) für verspätete Starts von Langstreckenflugzeugen nach 23:00 Uhr vorgeschlagen. Die Lenkungsmassnahme dient dazu, dass in den lärmsensiblen Nachtstunden möglichst pünktlich und mit möglichst leisen Flugzeugen geflogen wird. Die Flughafen Zürich AG hat den Ball aufgenommen und noch im Dezember 2024 ein Gesuch für die Anpassung der Lärmgebühren beim BAZL eingereicht. Neben der Erhöhung der Lärmzuschläge für Starts nach 23:00 Uhr enthält das Gesuch der Flughafen Zürich AG auch eine zusätzliche Gebührenstufe für Starts ab 23:15 Uhr. Damit soll der Anreiz geschaffen werden, dass im Verspätungsfall möglichst rasch gestartet wird. Auch die Zuschläge für Landungen sowie die Tageslärmgebühren sollen punktuell erhöht werden. Das Gesuch bein-

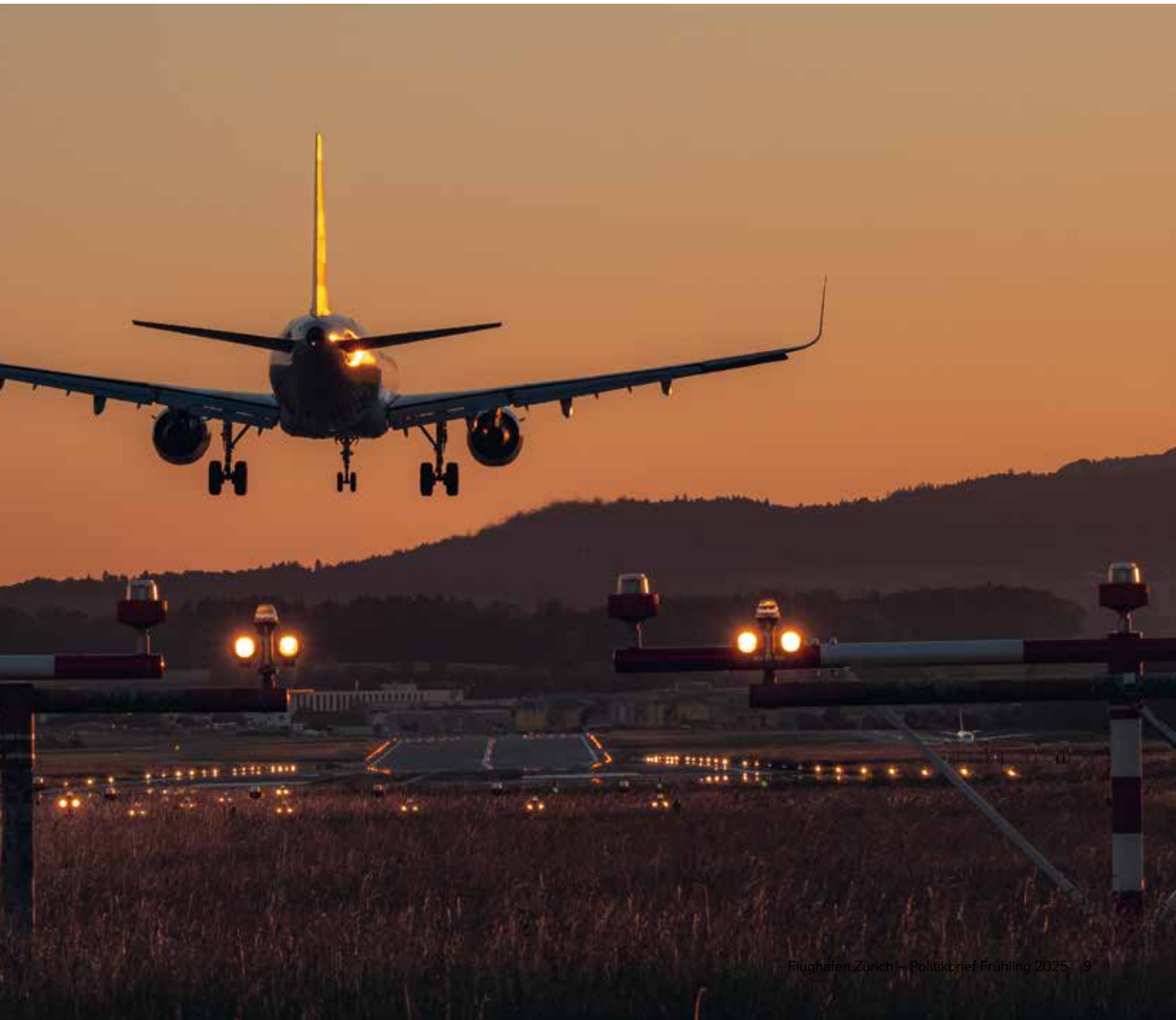


Keine Betriebsbeschränkungen

Im SIL hat das BAZL auch verkehrsbeschränkende Massnahmen wie eine Ausdünnung der letzten Langstreckenwelle oder die Verlängerung der Nachtsperre durch eine Vorverlegung der letzten Slots geprüft. Da sie mit der im SIL festgelegten Zweckbestimmung des Flughafens – nämlich Erhalt des Drehkreuzbetriebs mit Verbindungen zu den wichtigen Zentren weltweit – nicht vereinbar wären, werden sie verworfen. Ebenfalls vor dem Hintergrund dieser Zweckbestimmung enthält das vorliegende SIL-Objektblatt ein klares Bekenntnis zu den aktuellen Betriebszeiten am Flughafen Zürich zwischen 6:00 und 23:30 Uhr, wobei die letzte halbe Stunde dem Verspätungsabbau vorbehalten bleibt. Während der Anhörung und Mitwirkung konnten Gemeinden sowie die Bevölkerung zur Vorlage Stellung nehmen. Die Frist für die Kantone läuft bis Mitte März 2025. Als nächstes werden die Stellungnahmen vom BAZL ausgewertet und das SIL-Objektblatt zur Verabschiedung dem Bundesrat vorgelegt. Auf Basis des überarbeiteten SIL können die sistierten Verfahren zu den Betriebsreglementsänderungen mit den Pünktlichkeitsmassnahmen wieder aufgenommen werden.

Haltung der Flughafen Zürich AG zum vorliegenden SIL-Objektblatt

Für die Flughafen Zürich AG ist zentral, dass alle im vorliegenden SIL-Objektblatt empfohlenen Massnahmen zügig umgesetzt werden. Sie sind für eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation in der Nacht notwendig. Die im Bericht aufgezeigten Betriebseinschränkungen sind, wie vom BAZL empfohlen, klar abzulehnen. Für den Erhalt des Drehkreuzbetriebs und der guten internationalen Erreichbarkeit sind die aktuellen Betriebszeiten wesentlich. Die klarere Formulierung zu den Betriebszeiten ist zu begrüßen. Sie beugt Fehlinterpretationen vor.



Mit neuen Technologien in eine nachhaltige Zukunft

von Samuel Inauen

Die Flughafen Zürich AG hat mit Synhelion einen langfristigen Abnahmevertrag für erneuerbaren Diesel unterzeichnet. Sie unterstützt damit den Schweizer Solartreibstoff-Pionier, ihre Technologie kommerziell voranzubringen. Diese ist für einen nachhaltigen Flugzeugantrieb entscheidend. Die Treibstoffe werden am Flughafen bei grossen Fahrzeugen eingesetzt, bis diese elektrifiziert werden können.

Mit der Vertragsunterzeichnung, welche eine Laufzeit von fünf Jahren hat, setzt die Flughafen Zürich AG ein deutliches Zeichen, den bodenseitigen Flughafenbetrieb nachhaltiger zu gestalten. Ab 2027 wird die Flughafen Zürich AG jährlich 30'000 Liter Solar-Diesel vom Schweizer Pionierunternehmen Synhelion beziehen. Damit werden die Passagierbusse betankt und in einem zweiten Schritt bei Spezialfahrzeugen ohne Elektroantrieb eingesetzt. Synhelion produziert seit 2024 in einer ersten industriellen Anlage synthetischen Treibstoff. Der mittels Solarenergie gewonnene Treibstoff reduziert die Netto-CO₂-Emissionen im Vergleich zu fossilen Treibstoffen um bis zu 99 Prozent.

Fuhrpark wird elektrisch

Die langfristige Strategie sieht vor, bis 2040 einen Grossteil der Fahrzeuge mit Elektroantrieb auszustatten. Bereits heute sind 80 emissionsfreie Personen- und Lieferwagen auf dem Flughafengelände unterwegs. Bis 2040 sollen es 330 sein. Unter anderem ist seit Winter 2024 das erste von drei E-Abfallsammelfahrzeugen im Einsatz. Für einen reibungslosen Betrieb wird kontinuierlich in die Weiterentwicklung der Ladeinfrastruktur investiert. Bei Spezialfahrzeugen wie den grossen Winterdienstmaschinen mit grosser Leistungsfähigkeit und langen Standzeiten kann der Wechsel auf Elektromotoren vorerst nicht vollzogen werden. Hier wird auf erneuerbaren Diesel gesetzt.

Langfristige Nachhaltigkeitsziele

Die Flughafen Zürich AG hat in einem dualen Absenkpfad definiert, bis 2040 Netto-Null unternehmenseigene Treibhausgasemissionen zu erreichen. Der Abnahmevertrag mit Synhelion bildet einen wichtigen Meilenstein. Die Flughafen Zürich AG unterstützt damit die kommerzielle Förderung von synthetischen Treibstoffen, die für den nachhaltigen Flugzeugantrieb entscheidend sind. Mehr zu den langfristigen Nachhaltigkeitszielen lesen Sie auf der nächsten Seite.

Über Synhelion

Synhelion ist ein Spin-off-Unternehmen der ETH Zürich. In einem einzigartigen und patentierten Verfahren industrialisiert das Pionier-Unternehmen synthetische und nachhaltige Treibstoffe mittels Solarenergie mit Fokus auf Sustainable Aviation Fuels (SAF). Werden die heute verwendeten SAF weitestgehend aus biologischen Abfällen hergestellt, sind synthetisch hergestellte SAF der Schlüssel für eine grossflächige Skalierung.



v. l. n. r.:
Stefan Tschudin, Chief Operation Officer der
Flughafen Zürich AG, Philipp Furler, CEO
und Mitgründer von Synhelion, Emanuel Fleuti,
Leiter Nachhaltigkeit und Umwelt der
Flughafen Zürich AG



FLUGHAFEN-ABC

D wie Duale Klimastrategie

Seit den 1990er-Jahren geht die Flughafen Zürich AG das Thema Klimaschutz proaktiv an. So konnten die CO₂-Emissionen der Flughafeninfrastruktur in den letzten 30 Jahren beinahe halbiert werden. Dies, obwohl sich im gleichen Zeitraum die Anzahl der Passagiere mehr als verdoppelt hat und die Gebäudefläche um mehr als 50 Prozent vergrössert wurde.

Langfristig will die Flughafen Zürich AG die eigenverursachten Treibhausgas-Emissionen bis ins Jahr 2040 auf Netto-Null senken – ohne Kompensationen. Der überwiegend grosse Teil der Klimaauswirkungen geschieht in der Luftfahrtbranche jedoch in der Luft. Die Flughafen Zürich AG will an beiden Orten ansetzen und hat dafür eine duale Klimastrategie entwickelt. Diese ist aufgeteilt in einen Teil Flughafen und einen Teil Luft.

Bei den eigenen Emissionen am Flughafen liegt der grösste Hebel zur CO₂-Reduktion bei den Gebäuden und Anlagen. Der Fokus liegt dabei beim Bauen nach höchsten Energie-Standards und auf die Versorgung mit erneuerbaren Energien. In Zukunft wird die Nutzung von Erdwärme an zusätzlicher Bedeutung gewinnen. Durch den Flughafenperimeter verläuft eine eiszeitliche Rinne, welche zum Kälte- und Wärmeaustausch verwendet werden kann. Auch die Umstellung bei Brennstoff auf Biogas oder synthetisches Gas sowie der Zubau von Photovoltaik-Anlagen stellen sinnvolle Möglichkeiten dar. Die

Fahrzeugflotte wird nach Möglichkeit elektrifiziert oder, wo Elektroantrieb nicht möglich ist, mit nachhaltigen Treibstoffen betrieben. 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.

In der Luft unterstützt die Flughafen Zürich AG das Ziel der Luftfahrt zur Erreichung des Netto-Null-Ziels bis 2050. Der Königsweg dahin ist der Einsatz von nachhaltigen Flugtreibstoffen, die Sustainable Aviation Fuels (SAF). Seit 2020 unterhält die Flughafen Zürich AG eine Partnerschaft mit dem Hightechunternehmen Synhelion, welches synthetische Treibstoffe herstellt. Zudem sorgen die Expertinnen und Experten am Flughafen vermittelnd dafür, dass SAF in die Schweiz eingeführt und zur Anwendung gebracht werden können.

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 Dezember 2024



LOKALPASSAGIERE

21'821'862

Veränderung gegenüber 2023
+7.8%



TRANSFERPASSAGIERE

9'317'900

Veränderung gegenüber 2023
+8.5%



TOTAL PASSAGIERE

31'204'287

Veränderung gegenüber 2023
+8%



TRANSFERANTEIL

29.9%

Veränderung gegenüber 2023
+0.1 Prozentpunkte



FLUGBEWEGUNGEN

261'103

Veränderung gegenüber 2023
+5.5%



FRACHT

436'032 t

Veränderung gegenüber 2023
+15.4%



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