

Politikbrief

HERBST 2021 | NR. 52

Editorial	02
Pistenverlängerungen: Investition in die Zukunft	03
Gastbeitrag: Karin Lenzlinger, Präsidentin Zürcher Handelskammer	06
Nach dem Nein zum CO ₂ -Gesetz: Grosse Chance für Neustart	07
«Fit-for-55» der Europäischen Kommission: Luftfahrtpolitische Analyse und Einschätzung	08
Flughafenglossar: Flughafen Zürich AG – Eigentümerin und Betreiberin	10
Verkehrsentwicklung	11

Flughafen Zürich

EDITORIAL

Geschätzte Leserinnen und Leser

Mit Beginn der Sommerferien hat das Passagieraufkommen am Flughafen Zürich deutlich zugenommen. Die Reiselust war und ist deutlich zu spüren und der Flughafen Zürich wieder sehr belebt. Dieser Eindruck darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Krise bei Weitem noch nicht überstanden ist. Nach wie vor bewegt sich das Passagieraufkommen bei nur rund der Hälfte gegenüber dem Vorkrisenniveau. Das Fortschreiten der Impfkampagne während der letzten Monate, die teilweise Lockerung der Reiserestriktionen sowie die Einführung des von der EU anerkannten Covid-Zertifikats sind jedoch wichtige Schritte auf dem Weg zur Normalisierung und geben Zuversicht.

Damit die bestehende Infrastruktur und der Betrieb am Flughafen Zürich für die kommenden Jahrzehnte gewappnet sind, gilt es, diese bestmöglich zu optimieren. Mit den Verlängerungen der Pisten 28 und 32 können sowohl die Sicherheitsmargen am Flughafen Zürich als auch die Planbarkeit und Verlässlichkeit der angewendeten Betriebskonzepte erhöht werden. Zudem führen die Pistenverlängerungen zu weniger Verspätungen am Abend und zu weniger Lärmbetroffenen. Bevor zum Projekt ein Plangenehmigungsverfahren eingeleitet werden kann, ist ein politischer Entscheid nötig. Der Zürcher Regierungsrat hat bereits seine Zustimmung gegeben. Nun sind der Kantonsrat und schliesslich das Stimmvolk gefragt. Antworten zu den wichtigsten Fragen dazu finden Sie auf den Seiten 3–4. Zudem beleuchtet Karin Lenzlinger, Präsidentin der Zürcher Handelskammer, in ihrem Gastbeitrag die Pistenverlängerungen unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten (s. Seite 6).

Die Flughafen Zürich AG geht auch die klimapolitischen Herausforderungen in der Luftfahrt weiterhin proaktiv an, auch über die eigene Flughafeninfrastruktur hinaus. Mit



Sustainable Aviation Fuels (SAF) liegt die technische Lösung zur Dekarbonisierung der Luftfahrt auf dem Tisch, weshalb wir uns für die Förderung von SAF einsetzen. Das Nein des Schweizer Stimmvolkes zum CO₂-Gesetz muss jetzt Anlass sein, um international koordinierte und marktbasierende Massnahmen zur CO₂-Reduktion voranzutreiben, anstatt auf kaum wirksame nationale Alleingänge zu fokussieren. Die Massnahmen im kürzlich von der EU publizierten «Fit for 55» Paket geben dabei die Stossrichtung vor. Lesen Sie dazu den Beitrag auf den Seiten 8–9.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Stefan Tschudin
Chief Operation Officer
Flughafen Zürich AG

Pistenverlängerungen: Investition in die Zukunft

Mit der Verlängerung der Pisten 28 und 32 kann am Flughafen Zürich die Komplexität reduziert, die Sicherheitsmarge erhöht sowie die Planbarkeit und Verlässlichkeit im Flugbetrieb verbessert werden. Auch die Bevölkerung rund um den Flughafen profitiert, da mit verlängerten Pisten die Verspätungen am Abend reduziert werden können.

Anlässlich der Medienkonferenz vom 3. Juni 2021 hat die Zürcher Volkswirtschaftsdirektorin zusammen mit der Flughafen Zürich AG die Öffentlichkeit über den Inhalt des Projekts informiert. Hier finden Sie zusammengefasst die Antworten auf die wichtigsten Fragen.

Was ist der Auslöser für die Pistenverlängerungen?

Der Betrieb mit sich kreuzenden Pisten und Flugrouten sowie dem häufig notwendigen Wechsel zwischen den verschiedenen Betriebskonzepten am Flughafen Zürich ist komplex und macht die Abwicklung des Flugbetriebs äusserst anspruchsvoll. Der Handlungsbedarf für eine Verbesserung der Sicherheitsmarge und der betrieblichen Abläufe wurde 2012 im Bericht «Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich (SÜFZ)» aufgezeigt. Die Pistenverlängerungen sind ein wesentlicher Teil der darin identifizierten Massnahmen und wurden in die raumplanerischen Grundlagen von Bund und Kanton aufgenommen. Die Planung und Finanzierung des Projekts obliegt der Flughafen Zürich AG.

Welche politische Mitbestimmung gibt es bei den Pistenverlängerungen?

Gemäss kantonalem Flughafengesetz bedürfen Änderungen von Lage und Länge der Pisten der Zustimmung durch den Kanton Zürich. Nach Prüfung des Projektbeschreibs hat der Zürcher Regierungsrat der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG die Weisung erteilt, der Einleitung eines Plangenehmigungsverfahrens für die Pistenverlängerungen zuzustimmen. Mit dem Regierungsratsbeschluss vom 19. Mai 2021 ist der Anstoss des politischen Prozesses erfolgt. Der Ball liegt nun beim Kantonsrat. Unabhängig vom Ausgang untersteht der Entscheid des Kantonsrats dem fakultativen Referendum. Demnach werden die Stimmberechtigten im Kanton Zürich das letzte Wort zu den beantragten Pistenverlängerungen haben.

Was ist der Nutzen der Pistenverlängerungen?

Die Pistenverlängerungen 28 und 32 dienen der Stabilisierung des Ostkonzepts (Landungen aus Osten auf die Piste 28, Starts auf der Piste 32 gegen Norden) und der Erhöhung der Sicherheitsmarge. Sie sind eine wichtige Massnahme, damit ein sicherer, planbarer und zuverlässiger Betrieb mit zwei gleichwertigen Betriebskonzepten sichergestellt werden kann. Nebst einem massgeblichen Sicherheitsgewinn durch die Eliminierung von Kreuzungspunkten am Boden und in der Luft wird eine Verbesserung der Stabilität des Flugbetriebs und damit auch der Pünktlichkeit erzielt. Daraus folgen weni-

PISTENVERLÄNGERUNGEN 28 UND 32 IM DETAIL ERKLÄRT

Sämtliche Informationen zu den Pistenverlängerungen finden Sie auf unserer Webseite:

www.flughafen-zuerich.ch/pistenverlaengerungen



Erklärfilm auf Youtube
Pistenverlängerungen
Flughafen Zürich

ger Flugbewegungen nach 23 Uhr. Weil am Abend weniger Landungen von Süden her erfolgen, sind insgesamt weniger Personen von Fluglärm betroffen.

Wie wird dieser Nutzen erzielt?

Bei starkem Westwind und während der Sperrzeiten des deutschen Luftraums am Abend kommt am Flughafen Zürich das Ostkonzept zur Anwendung. Verschiedene Wettereinflüsse führen heute namentlich am Abend dazu, dass immer wieder unplanmässig vom Ostkonzept abgewichen werden muss. Dank den Pistenverlängerungen können zukünftig schwere Langstreckenmaschinen auch bei anspruchsvolleren Witterungsbedingungen (Wind, Regen) im Ostkonzept auf der Piste 28 landen bzw. auf der Piste 32 starten. Folglich muss weniger auf das verspätungsanfällige und anspruchsvollere Südkonzept (Landungen von Süden her) gewechselt werden. Dadurch entstehen weniger Verspätungen und damit auch weniger Starts nach 23 Uhr.

Die verlängerte Piste 28 erhöht zudem die Sicherheitsmarge im Falle eines Overruns («Überschiessen der Piste»). Aufgrund der bestehenden Gelände Hindernisse führt sie nicht zu mehr Starts von schwereren Flugzeugen auf der Piste 28.

Durch die Verlängerung der Piste 32 können grosse Langstreckenflugzeuge, die am Dock E abgefertigt werden, neu kreuzungsfrei auf der Piste 32 nach Norden starten und müssen nicht mehr bis zur Piste 34 rollen. Dies reduziert die Rollzeit um 5 bis 10 Minuten und verhindert, dass Flugzeuge die Landepiste 28 je zweimal kreuzen.

Warum hält die Flughafen Zürich AG trotz Coronakrise am Projekt fest?

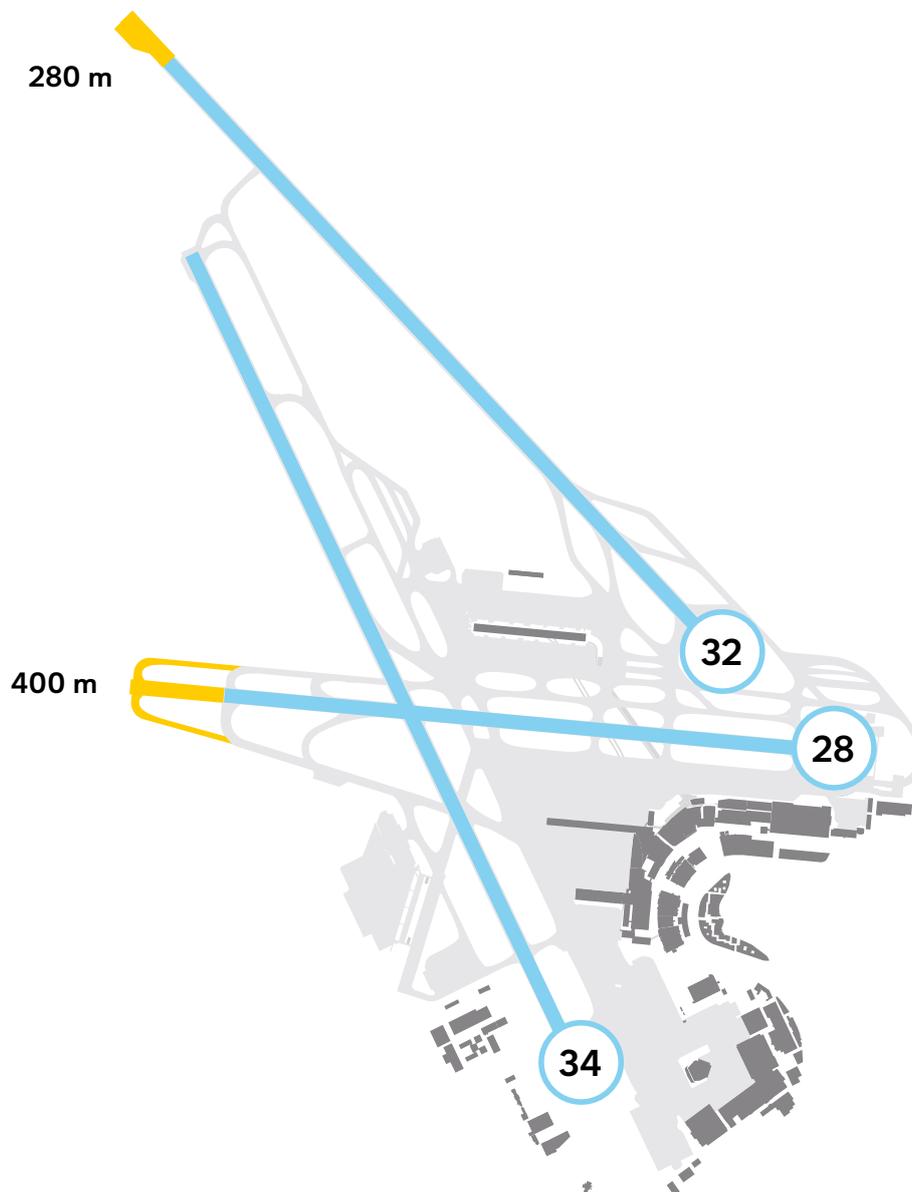
Als Infrastrukturbetreiberin verfolgt die Flughafen Zürich AG einen sehr langen Planungshorizont. So müssen notwendige

Massnahmen heute in die Wege geleitet werden, um den Zielen wie Pünktlichkeit, Stabilität und Sicherheit auch in 20 bis 30 Jahren gerecht werden zu können – unabhängig davon,

wie stark das Wachstum im Luftverkehr in den nächsten Jahren ausfallen wird. Am Handlungsbedarf für die Pistenverlängerungen ändert die Krise deshalb nichts.

DARUM BRAUCHT ES DIE PISTENVERLÄNGERUNGEN 28 UND 32

- Verbesserung der Sicherheitsmarge im Falle eines Startabbruchs und des Überschliessens (Overrun) sowie durch die Reduktion von Kreuzungspunkten am Boden und in der Luft
- Stabilisierung des bestehenden Systems, namentlich durch Erhöhung der Planbarkeit und Verlässlichkeit der angewendeten Betriebskonzepte, weil bei schwierigen Wetterlagen weniger Umstellungen notwendig werden
- Dadurch Reduktion von Verspätungen am Abend sowie weniger Flugbewegungen nach 23 Uhr
- Reduktion der Zahl fluglärm betroffener Personen in den Abendstunden aufgrund weniger Landungen aus dem Süden





GASTBEITRAG



Flugpisten- verlängerungen jetzt ermöglichen

Am 19. Mai 2021 hat der Regierungsrat der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG die Weisung erteilt, der Einleitung eines Plangenehmigungsverfahrens beim Bund für die Verlängerung der Pisten 28 und 32 zuzustimmen. Die Verlängerungen haben zum Ziel, den Flugbetrieb inskünftig sicherer, stabiler und pünktlicher zu gestalten.

Diese Pläne werden seit vielen Jahren kontrovers diskutiert. Der Regierungsrat hat mit seiner Weisung den ersten wichtigen Schritt gemacht. Jetzt ist der Zürcher Kantonsrat gefordert, diese Weisung zu genehmigen.

Schweizer Luftverkehrssystem verliert an Wettbewerbsfähigkeit

Das Schweizer Luftverkehrssystem verliert an Wettbewerbsfähigkeit – insbesondere der Flughafen Zürich zeigte in den letzten Jahren aufgrund neuer Auflagen im Sicherheitsbereich Instabilität. Das einzige Interkontinentaldrehkreuz der Schweiz ist darauf angewiesen, sein mittlerweile 45 Jahre altes Pisten-system zu modernisieren, um weiterhin einen konkurrenzfähigen interkontinentalen Flugbetrieb zu ermöglichen.

Sinnvolle Massnahme zur Stabilisierung des Flugbetriebs

Die Pistenverlängerungen führen nicht zu mehr Flugverkehr, aber zur schnelleren und sichereren Abwicklung des Flugverkehrs, was die Pünktlichkeit der An- und Abflugzeit der Flugzeuge erhöht, die umwelt- und lärmbelastenden Flugzeugstaus am Boden und in der Luft reduziert und deshalb auch zu weniger Flugbewegungen nach 23 Uhr führt.

Die Schweizer Wirtschaft ist auf zuverlässige Verbindungen angewiesen

Als grösster Landesflughafen der Schweiz leistet der Flughafen Zürich einen zentralen Beitrag zur ausserordentlich hohen globalen Erreichbarkeit des Wirtschaftsraums Zürichs und der gesamten Schweiz. Davon sind alle Unternehmen, welche auf zuverlässige und möglichst direkte Verbindungen zu ihren Kunden und Märkten auf der ganzen Welt angewiesen sind, abhängig. Deshalb ist der Flughafen Zürich für die gesamte Region und das ganze Land von hoher volkswirtschaftlicher und wirtschaftspolitischer Bedeutung. In normalen Zeiten trägt er massgeblich zur regionalen Wertschöpfung bei, was diverse Studien belegen und sich leider gerade in der aktuellen Krise bestätigt. Insbesondere Branchen, die im weitesten Sinne vom Flughafen abhängig sind, leiden noch immer am stärksten unter den Auswirkungen der Pandemie.

Nach der Krise werden Zürich und die Schweiz den Flughafen erst recht als zuverlässiges Drehkreuz mit direkten Verbindungen in die ganze Welt brauchen.

Der Kantonsrat ist daher aufgefordert, den Entscheid des Regierungsrates im Interesse der Schweiz und ihrer Zukunft zu genehmigen. Das letzte Wort dürfte allerdings die Stimmbevölkerung des Kantons Zürich haben, da der Beschluss des Kantonsrats dem fakultativen Referendum untersteht.

Karin Lenzlinger
Präsidentin Zürcher Handelskammer

Nach dem Nein zum CO₂-Gesetz: Grosse Chance für Neustart

Am 13. Juni 2021 hat das Schweizer Stimmvolk das revidierte CO₂-Gesetz abgelehnt, welches eine Flugticketabgabe und einen Klimafonds vorsah. Die Flughafen Zürich AG sieht darin eine Chance, international koordinierte und marktbasierende Massnahmen zur CO₂-Reduktion voranzutreiben. Ebenso gilt es, nachhaltige, innovative und emissionsarme Technologien im Luftverkehr zu fördern. Damit wird eine nachfragegerechte Mobilität ermöglicht und die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftfahrtstandorts erhalten.

Die Flughafen Zürich AG hat die CO₂-Emissionen der Flughafeninfrastruktur in den letzten 30 Jahren beinahe halbiert und erfüllt damit bereits das Ziel, zu welchem sich die Schweiz gemäss dem Pariser Klimaabkommen bis 2030 verpflichtet hat. Unabhängig vom Nein zum CO₂-Gesetz hat die Flughafenbetreiberin weiterhin ambitioniertere Ziele und hält an ihrem Bekenntnis zu Netto-Null CO₂-Emissionen bis 2050 fest. Dieses Ziel kann und wird mit den heute geltenden regulatorischen Rahmenbedingungen erreicht werden. Gleichzeitig unterstützt die Flughafen Zürich AG die Bestrebungen der Branche zur Erreichung von Klimaneutralität. Entscheidend sind dabei effektive und wirtschaftlich umsetzbare Massnahmen im Luftverkehr.

SAF als grösster Hebel zur Dekarbonisierung

Die wirksamste Massnahme zur Dekarbonisierung der Luftfahrt bietet der flächendeckende Einsatz von Sustainable Aviation Fuels (SAF). Deshalb setzt sich die Flughafen Zürich AG schon länger für die Förderung von SAF ein. Mit den heutigen nachhaltigen Treibstoffen können die CO₂-Emissionen im Luftfahrtsystem bereits um ca. 80% reduziert werden. SAF haben den grossen finanziellen Vorteil, dass keine grösseren Investitionen in die aviatische Infrastruktur benötigt werden. Trotzdem braucht es regulatorische Anreize, um SAF auf einen marktfähigen Preis zu entwickeln.

Gegenwärtige Herausforderungen

Der grosse Preisunterschied zwischen Kerosin und SAF ist das Hauptproblem, das derzeit die Produktion und die Verwendung von SAF in grossen Mengen verhindert. SAF kosten heute rund dreimal mehr als fossiles Kerosin.

Die SAF-Lieferkette steht vor einem «Huhn-Ei-Problem» mit Angebot und Nachfrage: Die Kosten werden sinken, wenn die Produktion steigt (dank Lernkurven- und Skaleneffekten), aber den Treibstoffanbietern fehlt ein starkes Nachfragesignal zur Steigerung der Produktion und die Nachfrage ist aufgrund des hohen Preisaufschlags gering.

Beimischpflicht als bestes Förderinstrument

Eine gute Lösung bietet die Europäische Kommission in ihrem im Juli 2021 vorgestellten «Fit for 55» Klimapaket (s. Seiten 8–9). Treibstofflieferanten an Flughäfen sollen ab 2025 verpflichtet werden, einen bestimmten Prozentsatz von SAF als Teil des gesamten Kerosinbedarfs bereitzustellen. Das Modell schlägt eine Beimischpflicht von 2% ab 2025 vor, die bis 2050 auf 63% biogene SAF und 28% synthetische SAF steigen soll. Damit werden Marktanreize für die Verwendung von nachhaltigen Treibstoffen und gleichzeitig gleiche Wettbewerbsbedingungen im europäischen Luftverkehr geschaffen.

Einheitliche und harmonisierte Regeln sind notwendig

Die Flughafen Zürich AG begrüsst diesen EU-Vorschlag und fördert die Einführung von SAF in der Schweiz selbst aktiv (s. unten stehende Box). Auf Bundesebene gilt es, den Vorschlag genau zu prüfen und eine mögliche EU-Regelung zur Beimischpflicht zu übernehmen. Es bietet sich ebenfalls an, dass sich der Bund in internationalen Gremien für eine globale Beimischpflicht einsetzt. Damit können weitere Anreize für die Anwendung von SAF geschaffen und das grösste Potenzial für einen effektiven und wirtschaftsverträglichen Klimaschutz in der Luftfahrt genutzt werden.

AKTIVE FÖRDERUNG VON VON SUSTAINABLE AVIATION FUELS (SAF) AM FLUGHAFEN ZÜRICH

▪ Etablierung von Prozessen

Damit SAF importiert und in der Schweiz zur Anwendung gebracht werden können, müssen die dafür notwendigen Import- und vor allem Zollverfahren etabliert werden. Hier leistet die Flughafen Zürich AG mit ihrem Know-how Unterstützung.

▪ Förderung von Technologie und deren Marktfähigkeit

Als eine Marktteilnehmerin unter vielen wird auch die Flughafen Zürich AG ihren Beitrag leisten, damit nachhaltige Treibstoffe bereits heute eingesetzt und zur Marktreife gebracht werden. In diesem Kontext unterhält die Flughafen Zürich AG eine Partnerschaft mit der Synhelion SA (vgl. 47. Politikbrief, Sommer 2020).

▪ Zusammenarbeit mit Partnern

Bereits im Januar 2020 wurde anlässlich des World Economic Forum (WEF) in Davos SAF für die Businessjets angeboten. Im Juli 2021 wurde zum ersten Mal ein Linienflugzeug der Swiss mit SAF betankt.



«Fit-for-55» der Europäischen Kommission – Luftfahrtpolitische Analyse und Einschätzung

Die EU hat ihr bereits bestehendes Klimaziel für 2030 deutlich verschärft, welches neu 55% weniger Treibhausgasemissionen vorsieht als 1990. Das im Juli 2021 publizierte «Fit for 55» Paket beinhaltet ein Massnahmenbündel aus Preisgestaltung, Zielen und Regeln für verschiedene Industrien, darunter auch für die Luftfahrt.

Die Europäische Kommission schlägt nebst einer SAF-Beimischpflicht (s. Seite 7) strengere Vorschriften für die Infrastruktur für alternative Treibstoffe, die Überarbeitung des Emissionshandelssystems und die Einführung einer Kerosinsteuern vor. Aus Sicht der Flughafen Zürich AG ist die Stossrichtung und der klare Fahrplan der EU grundsätzlich zu begrüßen. Auch die Luftfahrt muss und will einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Die Harmonisierung und die Zweckgebundenheit von Massnahmen entsprechen den langjährigen Forderungen der Flughafen Zürich AG nach einer Harmonisierung und Zweck-

gebundenheit der Massnahmen auf europäischer Ebene. Es ist allerdings entscheidend, dass alle Massnahmen aufeinander abgestimmt sind und nicht unverbunden nebeneinander laufen. Während die ersten drei Massnahmen der Logik eines marktbasierten Anreizsystems folgen, würde eine Kerosinsteuern der Luftfahrt unnötigerweise Geld entziehen und ist daher abzulehnen.

Die Tabelle auf Seite 9 analysiert die verschiedenen Massnahmen, listet die Herausforderungen auf und ordnet sie aus einer klimapolitischen Sichtweise ein.

«Fit-for-55»: Analyse und Einschätzung

EU-Vorschläge	Massnahmen	Klimapolitische Einschätzung der Flughafen Zürich AG	Herausforderungen	Wo steht der Flughafen Zürich?	Eignung
SAF-Beimischpflicht	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verpflichtung einen Prozentsatz von SAF als Teil des gesamten Kerosinbedarfs bereitzustellen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sinnvolle und marktbasierter Lösung für nachhaltige Treibstoffe ▪ SAF erzielen eine CO₂-Reduktion von mindestens 80% ▪ Grösstes Potenzial für effektiven und wirtschaftsverträglichen Klimaschutz in der Luftfahrt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anschubfinanzierung und Investitionen nötig, um SAF auf einen marktfähigen Preis zu entwickeln ▪ Zollbestimmungen für den Import von SAF vereinfachen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betankungsinfrastruktur ist bereits verfügbar ▪ SAF kann wie normales Kerosin betankt werden 	✓
Infrastruktur für alternative Treibstoffe	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stromversorgung der Flugzeuge an Standplätzen (Ground Power Units, GPU) ▪ Pläne für Betrieb von wasserstoffbetriebenen und elektrifizierten Flugzeugen ▪ Öffentliche Lade- und Wasserstoffbetankungsinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sinnvolle und wirkungsvolle ergänzende Massnahmen ▪ Nimmt eine Gesamtmobilitätsperspektive ein 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Langfristige Sicherstellung ausreichender und nachhaltiger Stromversorgung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bodenstromversorgungen sind an allen Standplätzen verfügbar, einige mit mobilen GPUs ▪ Für die Fahrzeuge des Vorfeld- und Strassenverkehrs sind Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorhanden 	✓
Überarbeitung Emissionshandelssystem	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verschärfung der Emissionsobergrenze mit jährlicher Reduktion ▪ Keine neuen kostenlose Zertifikate 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wirksames und marktbasierter System zur Internalisierung von externen Kosten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Emissionen aus Umsteigeverkehr, der über EU-Grenzen geht, sollten ebenfalls ausgeglichen werden müssen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine unmittelbare Betroffenheit 	—
Kerosinsteuer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schrittweises Auslaufen der Steuerbefreiung für Kerosin ▪ Linear steigende Besteuerung von Treibstoffen über 10 Jahre 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kerosinsteuer würde Geld aus der Industrie nehmen ▪ Wettbewerbsnachteile gegenüber Konkurrenz ausserhalb Europas ▪ Zweckgebundene Rückführung in die Industrie müsste gewährleistet sein 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Massnahmen müssen aufeinander abgestimmt sein und nicht unverbunden nebeneinander laufen ▪ Eine Kerosinbesteuerung wäre lediglich ein Konjunkturprogramm für die Türkei und den Mittleren Osten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine unmittelbare Betroffenheit ▪ Wettbewerbsnachteil für europäischen Luftfahrtstandort 	✗

NEUE GLOSSARSERIE «FLUGHAFEN ZÜRICH: AKTEURE UND PROZESSE»

Mit dieser Politikbrief-Ausgabe startet die neue Glossarserie zum Thema «Flughafen Zürich: Akteure und Prozesse». In dieser Serie erläutern wir Ihnen die Rollen der verschiedenen Unternehmen sowie die Prozesse, die das «System Flughafen Zürich» bilden und das Funktionieren des grössten Landesflughafens sicherstellen. Den Auftakt macht die Flughafen Zürich AG als Eigentümerin und Betreiberin.

Zum Abschluss der Serie werden die Beiträge wie gewohnt in einem «Politikbrief Spezial» als informatives Nachschlagewerk zusammengefügt.



Haben wir Ihr Interesse geweckt, sich Grundlagenwissen zu weiteren Themen rund um den Flughafen Zürich anzueignen? Auf unserer Webseite finden Sie alle bisher erschienenen Spezialausgaben: www.flughafen-zuerich.ch/politikbrief-spezial

FACHBEGRIFFE KURZ ERKLÄRT – EIN FLUGHAFENGLOSSAR

Flughafen Zürich AG – Eigentümerin und Betreiberin

Die Flughafen Zürich AG ist Eigentümerin des Landes sowie sämtlicher Bauten und Anlagen am Flughafen Zürich. Sie ist an der Schweizer Börse kotiert. Der Kanton Zürich hält ein Drittel der Anteile. Die übrigen Anteile sind breit gestreut.

Die Luftfahrt liegt in der Kompetenz des Bundes. Dieser hat der Flughafen Zürich AG eine Betriebskonzession erteilt. Darin ist insbesondere die Pflicht festgehalten, ein interkontinentales Drehkreuz als Schweizer Landesflughafen im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben zu betreiben und die dafür notwendigen Infrastrukturen bereitzustellen. Die Betriebskonzession erteilt der Flughafen Zürich AG auch die notwendigen Rechte, um die Gesamtsteuerung des Betriebs am Flughafen Zürich sicherzustellen.

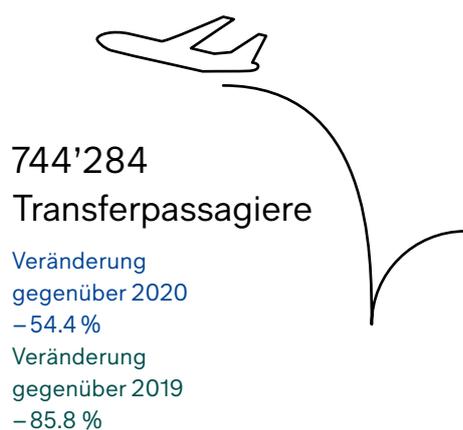
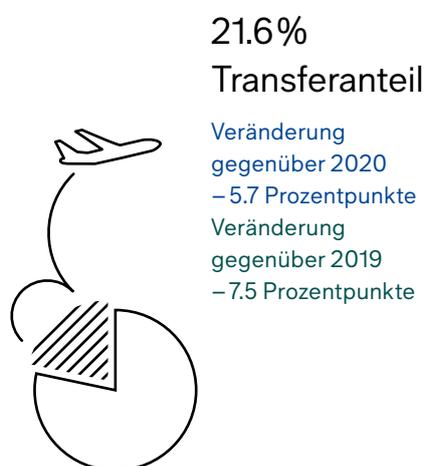
Gemeinsam mit den zahlreichen Flughafenpartnern stellt die Flughafen Zürich AG einen sicheren und effizienten Flugbetrieb am Flughafen Zürich sicher. Dazu zählen alle Leistungen für Reisende bei Abflug, Ankunft und Transfer, die Koordination der Standplatzzuteilung und der Rollverkehrsführung, die landseitigen Verkehrsprodukte sowie Safety und Security. Auch Entwicklung, Bau, Bewirtschaftung und Instandhaltung aller Hoch- und Tiefbauten sowie damit verbundenen Anlagen am Flughafen Zürich ist zentraler Bestandteil der Aufgaben der Flughafen Zürich AG.

Ausserhalb des Konzessionsauftrages hat die Flughafen Zürich AG weitere Geschäftsfelder aufgebaut. Diese erhöhen die finanzielle Stabilität des Unternehmens und erschliessen zusätzliche Ertragsquellen, um das Gesamtsystem in hoher Qualität stetig weiterentwickeln zu können. So betreibt sie erfolgreiche kommerzielle Zentren im öffentlichen Bereich (Airport Shopping und The Circle) und im Passagierbereich (Airsides Center), besitzt ein umfangreiches Immobilienportfolio am Standort Flughafen Zürich (u.a. mit Bürogebäuden, Hotels, Logistik- und Werftgebäuden) und baut und betreibt Flughäfen im Ausland, insbesondere in Brasilien und Indien.

Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils von Januar bis Juli 2021

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



Impressum

Flughafen Zürich AG
Public Affairs
politikbrief@zurich-airport.com

© Flughafen Zürich AG, Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen
www.flughafen-zuerich.ch



Das Online-Archiv der
Politikbriefe finden Sie hier:
www.flughafen-zuerich.ch/politikbrief