

Politikbrief

Herbst 2022

NR. 56



Editorial	2
Auf Kurs bleiben: Beimischquote statt Flugticketabgabe	3
Gastbeitrag: Monika Rühl, Vorsitzende der Geschäftsleitung economiesuisse	6
Den Lärmschutz über alles stellen?	7
Nachhaltigkeit am Bau: Neues Dock aus Holz und LEED-Zertifizierung für den Circle	9
Cargo sous terrain: Memorandum of Understanding zur Anbindung des Flughafens	10
Flughafenglossar: Flugsicherung und Luftraumüberwachung	10
Verkehrsentwicklung	11



Flughafen Zürich

Geschätzte Leserinnen und Leser

Die zurückliegenden Sommerferien mit wieder vielen reiselustigen Passagieren haben es gezeigt, die Reiselust ist nach der Pandemie ungebrochen. Aber auch unsere global vernetzte Wirtschaft ist auf eine gute internationale Anbindung zwingend angewiesen. Deshalb ist es mit Blick auf die Klimadiskussion zentral, dass die Luftfahrt es schafft, klimaneutral zu werden.

Die technischen Lösungen für diese Transformation liegen auf dem Tisch, weshalb wir es bei jeder Gelegenheit betonen: Die Dekarbonisierung des Luftverkehrs kann nur über die Substitution der fossilen Treibstoffe gelingen. Dass nachhaltige Flugtreibstoffe und eine Beimischpflicht dabei den Königsweg darstellen, hat das Europäische Parlament im Juli bestätigt. Es hat die Vorschläge der Europäischen Kommission zur Einführung der Beimischquote nicht nur übernommen, sondern erhöht. Neu sollen bis 2050 mindestens 85% der Flugtreibstoffe aus erneuerbaren Quellen stammen.

Gemäss Entwurf für die Revision des CO₂-Gesetzes soll in der Schweiz dieselbe Beimischquote gelten. Zwar wird das Fliegen mit einer Beimischpflicht tendenziell teurer. Allerdings gilt dies für alle Marktteilnehmer – zumindest innerhalb Europas – gleichermassen. Und die Massnahme ist effektiv und die Klimawirkung eindeutig. Deshalb ist sie einer nationalen Flugticketabgabe vorzuziehen – sowohl aus wirtschaftlicher als auch aus ökologischer Sicht. So sieht es auch Monika Rühl, Vorsitzende der Geschäftsleitung von economiesuisse. In ihrem Gastbeitrag plädiert sie für eine Klimapolitik, die sich durch Pragmatismus und Wirksamkeit anstatt durch Populismus auszeichnet.

Was in der Luft gilt, gilt auch am Boden: Die Flughafen Zürich AG hat die Ambition, ihre eigenen Treibhausgasemissionen bis 2040 auf netto null zu senken. Den grössten Hebel haben wir beim Gebäudebereich



und setzen dabei auf höchste Nachhaltigkeitsstandards – sowohl im Betrieb als auch beim Bau. Auf den Circle folgt mit dem Ersatzbau für das Dock A unser nächstes Leuchtturmprojekt. Es wird zu grossen Teilen aus Holz aus regionaler Beschaffung gebaut und voraussichtlich in zehn Jahren in Betrieb genommen werden.

Nachdenklich stimmen mich die Vorschläge der Lärmexperten des Bundes (EKLB), die massive Grenzwertverschärfungen und härtere Beurteilungsmethoden beim Verkehrslärm beinhalten. Würden die Vorschläge umgesetzt, wären die Verkehrsanbindung und die Siedlungsentwicklung nach innen in den Schweizer Ballungsräumen nebeneinander nicht mehr möglich. Der Bundesrat muss bei der Anpassung der Lärmschutzverordnung Augenmass walten lassen und die verschiedenen legitimen Anliegen von Gesundheitsschutz, Verkehrs- und Siedlungsentwicklung gesamtheitlich betrachten.

Mehr zu diesen Themen erfahren Sie auf den folgenden Seiten. Ich wünsche Ihnen eine informative Lektüre.

Stefan Tschudin
Chief Operation Officer
Flughafen Zürich AG

Auf Kurs bleiben: Beimischquote statt Flugticketabgabe

Mit der Beimischquote für alternative Flugtreibstoffe steht der klimapolitische Kurs zur Dekarbonisierung der Luftfahrt. Trotzdem keimen nach wie vor Forderungen nach einer Flugticketabgabe auf. Was auf den ersten Blick für die Umwelt gut gemeint ist, widerspricht dem zentralen Ziel netto null in der Luftfahrt bis 2050 und schadet der Schweizer Volkswirtschaft. Die Beimischquote dagegen ist ökonomisch, ökologisch und sozial nachhaltig.

Als Exportnation verdanken wir unseren Wohlstand zu einem grossen Teil dem internationalen Handel. Die hervorragende globale Anbindung und die internationale Erreichbarkeit ist für unsere Volkswirtschaft und den Schweizer Forschungs- und Wirtschaftsstandort ein entscheidender Erfolgsfaktor. Auch die Pandemie ändert langfristig nichts daran, dass die Welt vernetzt bleibt und der globale Austausch weiter zunehmen wird. Daraus ergibt sich unweigerlich ein weiterhin wachsendes Mobilitätsbedürfnis, für das es ab einer gewissen Reisedistanz nur ein Fortbewegungsmittel gibt: das Flugzeug.

Ambition der Flughafen Zürich AG: netto null bis 2040

Umso wichtiger ist es, die Luftfahrt ökologischer zu machen. Die Schweizer Luftfahrtbranche nimmt den Klimaschutz ernst und bekennt sich zum Ziel der CO₂-Neutralität bis 2050. Die Flughafen Zürich AG will weitergehen und hat die Ambition definiert, das Ziel netto null bis 2040 zu erreichen (s. Box unten). Die EU wird eine Beimischpflicht für Sustainable Aviation Fuels (SAF) einführen, diese ist im Entwurf des Schweizer CO₂-Gesetzes vorgesehen und wird von der Luftfahrt unterstützt. Trotzdem wird weiterhin eine nationale Flugticketabgabe verlangt. Eine solche wäre im Sinne des Klimaschutzes nicht nur ineffektiv, sondern bedroht die Bemühungen der Luftfahrtbranche. Sie entzieht der Luftfahrt Geld und verhindert damit nötige Investitionen in die Dekarbonisierung des

Sektors. Dabei wird kein Reduktionsziel erreicht, aber ein Wettbewerbsnachteil für die Schweiz geschaffen.

Fliegen wird teurer: so oder so

Ob mit Beimischquote oder Flugticketabgabe, das Fliegen wird mit grosser Wahrscheinlichkeit verteuert. Denn SAF sind teurer als herkömmliches Kerosin, daran wird sich so schnell nichts ändern. Mit einer europäisch harmonisierten Beimischquote für nachhaltige Flugtreibstoffe findet die Verteuerung automatisch durch den Markt statt und gilt für alle Teilnehmer, zumindest europaweit, gleichermassen. Hingegen führt eine Flugticketabgabe zu einer einseitigen Mehrbelastung der Schweizer Luftfahrt. Diese Gelder fehlen dann für den Einkauf von nachhaltigem Flugtreibstoff und für weitere Dekarbonisierungsschritte (z. B. neue, treibstoffeffizientere Flugzeuge). Die Beimischquote ist damit im wirtschaftlichen und ökologischen Sinn nachhaltiger als eine Abgabe oder eine Steuer.

Die Frage nach der Klimawirkung

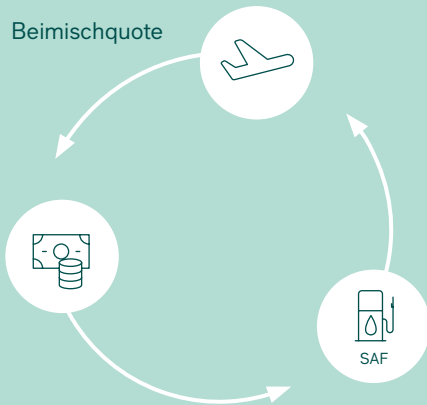
Effektiv ist eine Klimamassnahme dann, wenn das angestrebte Ziel auch wirklich erreicht werden kann. Mit der sukzessiv ansteigenden Beimischquote bis 2050 kann ein wesentlicher Anteil zum Ziel netto null geleistet werden. Das System beginnt mit

Ambition netto null bis 2040

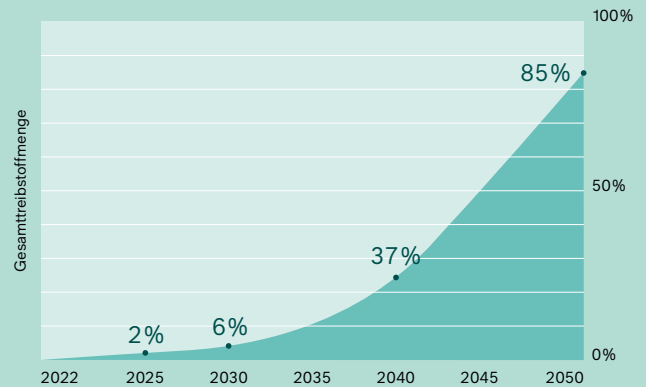
- Die Flughafen Zürich AG strebt an, ihre Treibhausgasemissionen bis 2040 auf netto null zu reduzieren.
- Damit legt die Flughafenbetreiberin die Ambition fest, das Ziel zehn Jahre früher als bisher vorgesehen mit einem konkreten Absenkpfad ohne Kompensationen zu erreichen.
- Im Zentrum stehen Massnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz, der Senkung des Brennstoffverbrauchs und der Umstellung auf erneuerbare Brenn- und Treibstoffe.

Beimischpflicht für nachhaltige Flugtreibstoffe

SUSTAINABLE AVIATION FUELS (SAF)

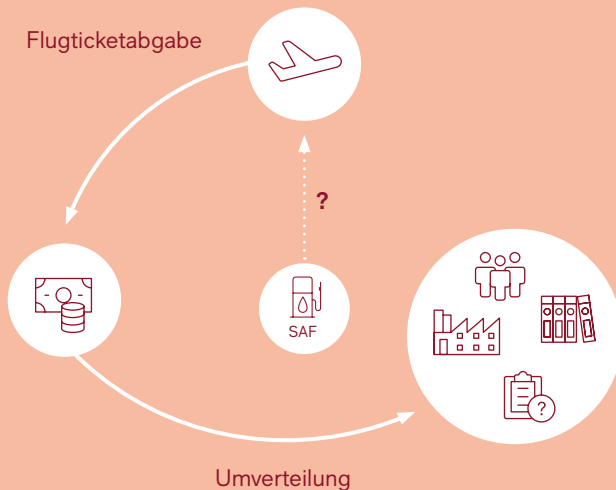


SAF-Anteil gemäss aktuellem EU-Vorschlag*

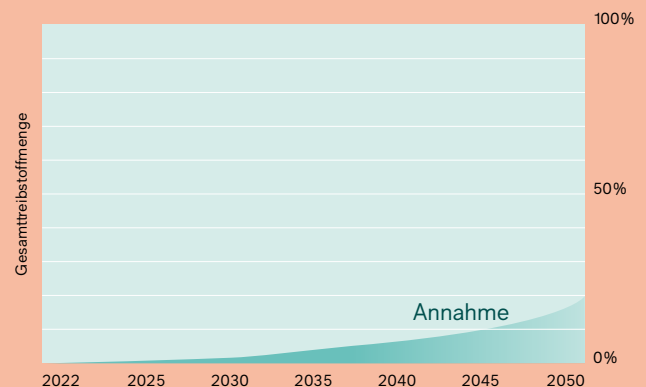


*Technologieneutral mit Schwerpunkt auf biogenen und synthetischen Treibstoffen

Nationale Flugticketabgabe



Unbestimmter SAF-Anteil*



*Fehlende Verbindlichkeit für Einsatz von SAF; Flugticketabgabe entzieht der Luftfahrt Geld, was Investitionen in SAF hemmt.

einer tiefen Prozentzahl, die über die Jahre exponentiell steigt. Damit werden die nötigen Anreize geschaffen, indem Produzenten über die Jahre eine stetig zunehmende Abnahmemenge des Marktes garantiert wird. Dies fördert Investitionen in Produktionsanlagen, erhöht die Menge an verkauftem und betanktem SAF und reduziert den CO₂-Austoss der Luftfahrt. Die Flugticketabgabe dagegen hat kein Reduktionsziel und weist eine unbestimmte Klimawirkung auf. Eine echte Reduktion gibt es mit der Beimischquote, sie ist auch im ökologischen Sinn nachhaltig.

Verlagerung ins Ausland

Mit einem nationalen Alleingang werden falsche Anreize gesetzt, insbesondere wenn Passagiere über das grenznahe Ausland ausweichen. Umso wichtiger ist die Einführung einer europäisch harmonisierten Beimischquote, die für alle Fluggesellschaften gleichermaßen gilt. Damit wird der Drehkreuzbetrieb über den Flughafen Zürich auch langfristig sichergestellt und schädlicher Ausweichverkehr über andere Flughäfen vermieden. Die Wertschöpfung verbleibt in diesem Fall in unserem Land und Arbeitsplätze bleiben erhalten. Weil die Beimischquote wettbewerbsneutral ist, ist sie auch im sozialen Sinn nachhaltig.





GASTBEITRAG

Zeit für echte Nachhaltigkeit anstatt Populismus

Das knappe Nein zum CO₂-Gesetz hat die Schweizer Klimapolitik vor etwas mehr als einem Jahr gründlich durchgerüttelt. Auch wenn die Vorlage einige sinnvolle Elemente enthielt, erscheint das Verdikt des Volkes zum Gesamtpaket heute klar: Weniger Symbolpolitik auf dem Buckel unseres Wohlstands, mehr pragmatischen und auf Wirksamkeit getrimmten Klimaschutz. Es war in diesem Sinne ein Weckruf zur richtigen Zeit.

Gerade was die Dekarbonisierung der Luftfahrt angeht, hat seither in vielen Kreisen ein Umdenken stattgefunden. Die volkswirtschaftliche Bedeutung und die internationale Vernetzung des Sektors werden heute stärker anerkannt. Die Lösungsansätze folgen nicht mehr allein dem moralistischen Imperativ, sondern immer mehr dem Imperativ der Wirksamkeit. International abgestimmte Beimischquoten für nachhaltige Treibstoffe und ein globaler «Cap and trade» für Wachstumsemissionen ab 2023 sind Instrumente, die nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch und sozial deutlich nachhaltiger sind als eine Flugticketabgabe.

Dennoch ist die Luftfahrt weiterhin ideologisch-populistischen Angriffen ausgesetzt. In gewissen Milieus geht es dabei schon lange nicht mehr um die Dekarbonisierung, sondern faktisch um die Abschaffung des Sektors. Fliegen ist in dieser dogmatischen Denkweise schlicht und einfach Teufelszeug. Nun könnte man diesen Kreisen vielleicht noch zugestehen, dass wohl nicht jede Geschäftsreise «nötig» und nicht jede Feriendestination täglich erreichbar sein muss. Dies ändert aber nichts an den grundlegenden Tatsachen: Menschen wollen reisen, wie man an den robusten Passagierzahlen aller drei Landesflughäfen sieht. Menschen müssen sogar reisen und Güter müssen verlässlich von A nach B kommen. Wenn es um die wirtschaftliche Standortattraktivität geht, ist die internationale Vernetzung daher entscheidend. Diese gibt es auch nicht «à discrétion», sondern nur, wenn wir global vollständig eingebundene Landesflughäfen haben, die in ihren Teilmärkten reibungslos funktionieren. Last but not least: Menschen sollten auch reisen, denn es ist gerade in diesen Zeiten der politischen Spannungen und Spaltungen gesellschaftlich wichtig, dass wir den Austausch in der internationalen Gemeinschaft pflegen und ab und zu auch anderen Lebensrealitäten von Angesicht zu Angesicht begegnen können.

So gesehen hat die «Flugscham» zwar Awareness für die klimatischen Folgen des Fliegens geschaffen, droht aber das Kind mit dem Bade auszuschütten. Die Gegner der Luftfahrt wetzen im Hinblick auf die Wahlen 2023 schon wieder die Messer und haben auf unbelehrbare Weise auch die Flugticketabgabe wieder lanciert. Es gilt daher, jetzt die Kräfte zu bündeln und diesen populistischen Tendenzen entgegenzutreten – mit einer wirksamen Politik, die Reisefreiheit und Klimaschutz als gleichberechtigte Ziele anerkennt.

Monika Rühl
Vorsitzende der Geschäftsleitung
economiesuisse

Den Lärmschutz über alles stellen?

Der Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm ist eine Erfolgsgeschichte: Lärmschutzmassnahmen werden laufend umgesetzt und neue Flugzeuge werden immer leiser. Der neueste Bericht der Lärmexperten des Bundes schlägt nun aber immense Verschärfungen im Lärmschutz vor. Die Anliegen von Siedlungsentwicklung und Verkehrsanbindung werden dabei ignoriert.

Flugzeuge machen Lärm, ebenso wie Züge, Autos und Lastwagen. Während die Gesamtmobilität in der Schweiz in den letzten Jahren zugenommen hat, haben die absoluten Lärmimmissionen der einzelnen Verkehrsmittel stetig abgenommen. Grund ist die technologische Entwicklung zu leiseren Fortbewegungsmitteln. Parallel dazu wurden hohe Investitionen in den Schutz der Bevölkerung vor Lärmbelastung getätigt. Dennoch hat die Lärmempfindlichkeit der Bevölkerung zugenommen. Dies zeigt sich im Bericht der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung (EKLK), die im Auftrag des Bundesrats im Dezember 2021 einen neuen Bericht veröffentlicht hat.

Den Verkehrslärm plötzlich viel strenger bewerten?

Die Vorschläge beinhalten (i) um bis zu 11 Dezibel (dB) strengere Lärmgrenzwerte, (ii) gleiche Grenzwerte für gemischte Zonen und Wohnzonen und (iii) eine restriktivere Beurteilungsmethode von Nachtlärm. Zur Einordnung: Eine Erhöhung des Schallpegels um 10 dB entspricht etwa einer Verdoppelung der empfundenen Lautstärke. Die Kommission stützt sich auf wissenschaftliche Erkennt-

nisse darüber, wie schädlich Lärm für die menschliche Gesundheit ist und als wie lästig er empfunden wird. Beim Nachtlärm schlägt sie eine Nachtruhe-Periode von neun Stunden vor, wie sie europaweit einzigartig wäre. Nicht beachtet wird, dass Schweizerinnen und Schweizer im Durchschnitt sieben Stunden pro Nacht schlafen.

Verdichtetes Bauen und internationale Anbindung verunmöglichen?

Würden die Vorschläge so umgesetzt, hätte dies gravierende Konsequenzen. Einerseits wären enorme Mehrinvestitionen in Schallschutzmassnahmen bei Strasse, Schiene und Luftfahrt die Folge. Andererseits resultieren tiefgreifende Einschnitte in die Raum- und Siedlungsentwicklung mit einer drohenden Ausweitung von Einzonungsverboten und absoluten Bauverbots in vielen Gemeinden. Verdichtetes Bauen in den zentrumsnahen Ballungsräumen würde verunmöglicht. Schliesslich stellt sich die Frage, inwiefern die Verkehrsanbindung insgesamt noch gewährleistet werden kann. Wird das Schutzanliegen einseitig gewichtet, würden wichtige Verbindungen unweigerlich wegfallen.

Vergleich der geltenden Lärmgrenzwerte und der Vorschläge der EKLK für die Verkehrsträger Strasse, Schiene und Luftverkehr in der Tagperiode

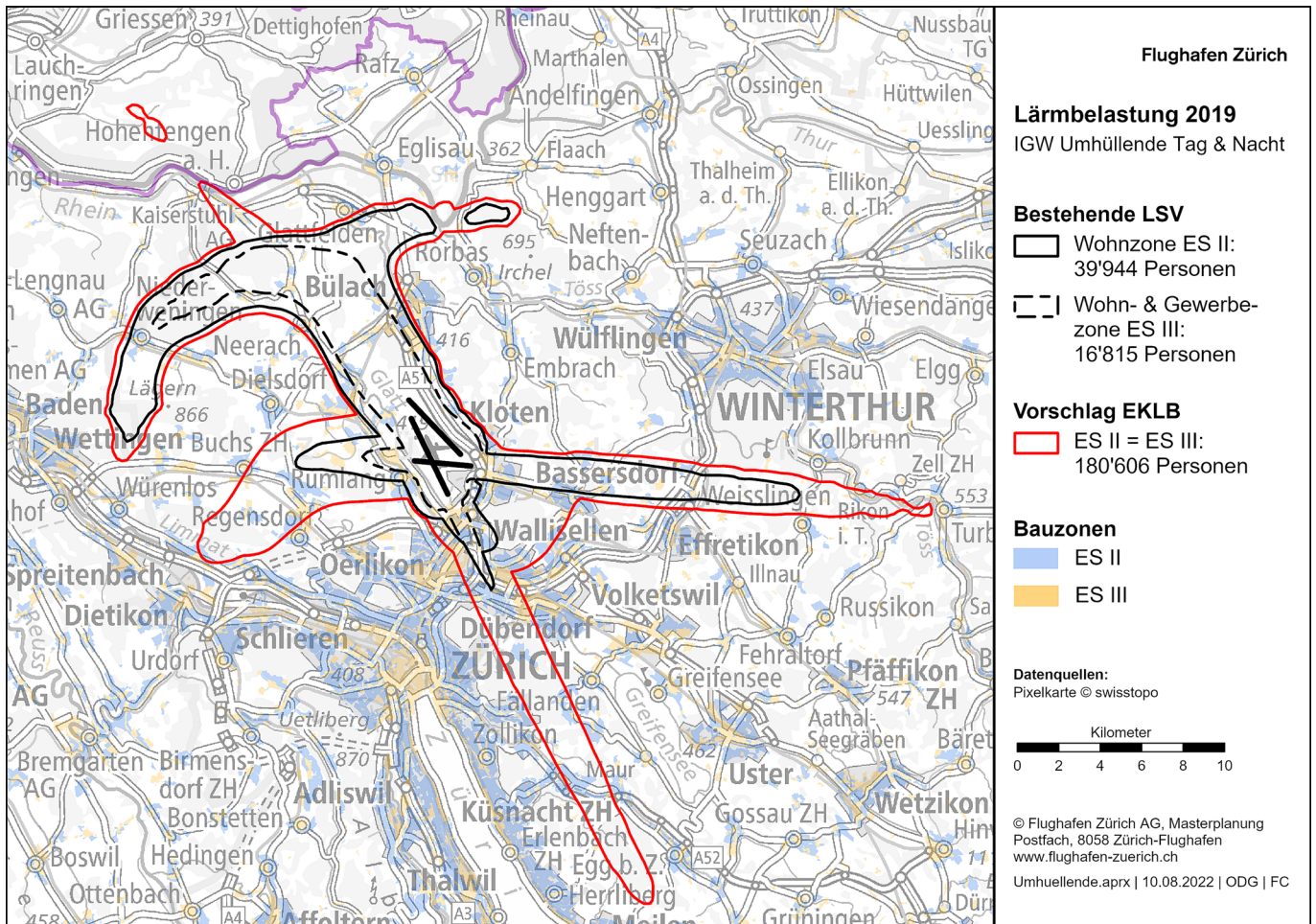
Lärmart	ES ¹	Immissionsgrenzwert gemäss aktueller Lärmschutzverordnung ²	Immissionsgrenzwert gemäss Empfehlung ²	Empfehlung ist im Mittel ...
Strasse	II	≈ 60 dB	60 dB	≈ gleich streng
	III	≈ 65 dB	60 dB	≈ 5 dB strenger
Eisenbahn	II	≈ 65 dB	59 dB	≈ 6 dB strenger
	III	≈ 70 dB	59 dB	≈ 11 dB strenger
Flug	II	≈ 60 dB	54 dB	≈ 6 dB strenger
	III	≈ 65 dB	54 dB	≈ 11 dB strenger

¹ES II = Empfindlichkeitsstufe 2: umfasst reine Wohnzonen;

ES III = Empfindlichkeitsstufe 3: umfasst gemischte Zonen (Wohnen und Gewerbe)

²Gemittelter Dauerschallpegel am Tag (7–22 Uhr) in Dezibel (dB)

Quelle: Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung (EKLK, 2021). Grenzwerte für Strassen-, Eisenbahn- und Fluglärm, S. 79



Das innerhalb der schwarzen Kurven liegende Gebiet war im Vorkrisen-Jahr 2019 unter der aktuellen Lärmschutzverordnung von einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (IGW Umhüllende als Mittelmas) betroffen. Die rote Kurve umschliesst das Gebiet, das gemäss den Vorschlägen der EKL B und ebenfalls mit Bezug auf das Verkehrsaufkommen von 2019 von Grenzwertüberschreitungen betroffen wäre. Innerhalb der roten Kurve wohnen mehr als dreimal mehr Personen als innerhalb der schwarzen, aktuell geltenden Kurve.

Abwägung ist nötig

Gesundheitsschutz ist wichtig. Er muss aber in einem «gesunden» Verhältnis mit den Ansprüchen der Verkehrsanbindung sowie der Siedlungsentwicklung abgewogen werden. Das stärkste Bevölkerungswachstum ist in verkehrstechnisch gut angebotenen Städten und Agglomerationen zu beobachten, wo es naturgemäss lauter ist. Dies steht im Einklang mit dem Ziel des Bundes, die Siedlungsentwicklung mit einer Verdichtung nach innen zu fördern. In der Verkehrspolitik verschreibt sich der Bund dem Erhalt und der Weiterentwicklung zuverlässiger Verkehrsinfrastrukturen. Dazu gehört ein Luftverkehrsdrehkreuz am Flughafen Zürich, das attraktive Direktverbindungen in die wichtigsten Zentren der Welt sicherstellt.

Eine Verordnungsrevision mit Mass

Nun braucht es Augenmass vom Bundesrat. Denn es liegt in seiner alleinigen Kompetenz, die Lärmschutzverordnung anzupassen. Das Parlament hat keine Mitsprache. Anstelle von durchgehend schärferen Lärmgrenzwerten und der gleichwertigen Bewertung von Wohn- und Mischzonen sollte der Bundesrat vielmehr Differenzierungen vornehmen. Diese sollten es zulassen, dass in gewissen Zonen der Lärmschutz weniger absolut gilt und die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung äquivalent berücksichtigt werden. Gerade in der Boom-Region rund um den Flughafen Zürich müssen verdichtetes Bauen und die internationale Anbindung nebeneinander Platz haben.

Nachhaltigkeit am Bau: Neues Dock aus Holz und LEED- Zertifizierung für den Circle

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 setzt auch beim Bauen auf höchste Nachhaltigkeitsstandards. Der Circle und das geplante Dock A gelten als «Leuchtturmprojekte».



Um das Ziel netto null zu erreichen, priorisiert die Flughafen Zürich AG Optimierungen bei Verbrauch und Energieeffizienz sowie den Umstieg auf fossillfreie Energie. Bei Erneuerungs- und Ersatzbauten legt sie grossen Wert auf eine nachhaltige Bauweise.

Auszeichnungen für den Circle

Dass der Circle in Sachen Nachhaltigkeit neue Massstäbe setzen soll, stand bereits während der Projektphase im Jahr 2010 fest. Den Beweis liefern die jüngsten Auszeichnungen, nach zwei Jahren Betriebszeit. Der Circle wurde 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. LEED bewertet das gesundheitsunbedenkliche, langlebige, erschwingliche und umweltverträgliche Bauen. Sowohl in der Schweiz als auch in Europa ist der Circle der grösste Gebäudekomplex mit der höchsten LEED Platinum-Zertifizierung.

Nutzung erneuerbarer Energie ist am Flughafen etabliert

Der Circle trägt auch das Minergie-Label. Für die Minergie-Zertifizierung war unter anderem die überdurchschnittliche Energieeffizienz und der hohe Anteil an erneuerbarer Energie über Erdsonden und Photovoltaikanlagen ausschlaggebend. Der ganze Circle kommt beinahe vollständig ohne fossile Energieträger aus. Bereits 2010 wurde ein Gebäude am Flughafen Zürich für die Nutzung nicht-fossiler Energie ausgezeichnet: das vor fast zwanzig Jahren in Betrieb genommene Dock E.

Ein neues Dock aus Holz

Als nächste grosse Bauetappe steht das Programm «Entwicklung Flughafenkopf» an: Im Zentrum stehen der Neubau des Dock A, des Kontrollturms und der Dockwurzel. Die Passagierebenen werden grösstenteils aus Holz aus regionaler Beschaffung gebaut. Die extensive Nutzung dieses nachwachsenden Rohstoffs, der während seines Wachstums CO₂ bindet, ist für ein Terminalgebäude dieser Grösse weltweit einzigartig. Zudem wird auch beim neuen Dock die LEED-Zertifizierung angestrebt. Im Betrieb soll die benötigte Wärmeenergie grösstenteils aus regenerativen Quellen bereitgestellt werden und das vollständig mit Photovoltaik belegte Dach wird zwei Drittel des jährlich benötigten Stroms liefern. Der voraussichtliche Baubeginn ist 2030.

Cargo sous terrain: Memorandum of Understanding zur Anbindung des Flughafens

Mit einem automatischen Fördersystem im Untergrund will die privatwirtschaftliche Initiative Cargo sous terrain (CST) den Güterverkehr der Schweiz effizienter und nachhaltiger gestalten. Das Gesamtlogistiksystem soll ab 2031 die grossen Zentren der Schweiz verbinden. Eine gesetzliche Grundlage dafür ist Anfang August 2022 in Kraft getreten.

Der Flughafen Zürich kann als Verkehrsdrehscheibe und überregionales Wirtschafts- und Begegnungszentrum von einem direkten Anschluss an das unterirdische Gütertransportsystem profitieren. Das System könnte stark befahrene Zufahrtsstrassen entlasten und die Steuerung der Logistikströme verbessern.

Die Flughafenbetreiberin und die CST AG haben im Juni 2022 ein Memorandum of Understanding unterzeichnet und beab-

sichtigen, den Flughafen Zürich mit Inbetriebnahme der ersten Teilstrecke via Abzweigung vom Haupttunnel anzubinden.

Bei den laufenden Vorbereitungen für die Bewilligungsverfahren wird insbesondere auf eine schonende Integration von CST in die Landschaft und das besiedelte Gebiet geachtet. In den Kantonen Aargau, Solothurn und Zürich stehen die Richtplanverfahren an.



Weitere Informationen:
www.cst.ch

FLUGHAFENGLOSSAR – FLUGHAFEN ZÜRICH: AKTEURE UND PROZESSE

Flugsicherung und Luftraumüberwachung

«Flugsicherung» bedeutet die sichere, geordnete und reibungslose Führung und Überwachung des Luftverkehrs. Für die zivile Luftraumüberwachung und Flugverkehrsführung in der Schweiz und Liechtenstein ist Skyguide verantwortlich. Der Zuständigkeitsbereich von Skyguide umfasst auch den süddeutschen Raum, die französischen Alpen und einen Bereich des italienischen Luftraumes an der italienisch-französisch-schweizerischen Grenze. Das Unternehmen mit Hauptsitz in Genf zählt 1500 Mitarbeitende an 14 Standorten und befindet sich im Besitz der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Am Flughafen Zürich arbeitet Skyguide bei der Abwicklung des Flugverkehrs eng mit der Vorfeldkontrolle (Apron Control) der Flughafen Zürich AG zusammen. Die Abgrenzung und Übergabe der Zuständigkeiten erfolgt beim Übertritt auf, beziehungsweise beim Verlassen der Pisten. So ist Apron Control für die Verkehrsführung am Boden verantwortlich, d.h. für die Führung der Flugzeuge vom Gate oder Standplatz bis zur Piste und umgekehrt. Die Flugsicherung auf den Pisten sowie im An- und Abflugbereich liegt im Zuständigkeitsbereich von Skyguide: Ihre Flugverkehrsleiter geben Start und Landungen sowie das Überqueren der Pisten von Flugzeugen frei.

Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils von Januar bis Juli 2022

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



LOKALPASSAGIERE

8'444'207

Veränderung gegenüber 2021
+213.1%

Veränderung gegenüber 2020
+94.2%

Veränderung gegenüber 2019
-33.9%



TRANSFERPASSAGIERE

3'166'530

Veränderung gegenüber 2021
+325.4%

Veränderung gegenüber 2020
+93.8%

Veränderung gegenüber 2019
-39.7%



TOTAL PASSAGIERE

11'649'021

Veränderung gegenüber 2021
+236.0%

Veränderung gegenüber 2020
+93.8%

Veränderung gegenüber 2019
-35.6%



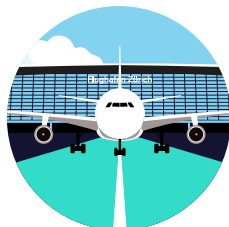
TRANSFERANTEIL

27.3%

Veränderung gegenüber 2021
+5.6 Prozentpunkte

Veränderung gegenüber 2020
+0.1 Prozentpunkte

Veränderung gegenüber 2019
-1.9 Prozentpunkte



FLUGBEWEGUNGEN

118'771

Veränderung gegenüber 2021
+110.6%

Veränderung gegenüber 2020
+69.1%

Veränderung gegenüber 2019
-26.5%



FRACHT

252'275 t

Veränderung gegenüber 2021
+18.7%

Veränderung gegenüber 2020
+51.9%

Veränderung gegenüber 2019
-4.3%

Impressum

Flughafen Zürich AG

Public Affairs

politikbrief@zurich-airport.com

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



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