

Politikbrief

Herbst 2023

NR. 60

Editorial	3
Pistenverlängerungen: zurück zur Sachlichkeit	4
Gastbeitrag: Bundesrat Albert Rösti, Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation	7
CO ₂ -Besteuerung: Ein «Swiss Finish» schadet der Schweiz	8
Regulierung von IT-Schwachstellen: wirkungslos und unnötig	9
Ein Flughafen für künftige Generationen	10
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

Liebe Leserinnen und Leser

Mit Ende der Sommerferien blicken wir am Flughafen auf die Hauptreisezeit zurück. An einzelnen Spitzentagen im Juli und August wurde die Marke von 100'000 Passagieren pro Tag überschritten. Menschen wollen wieder reisen, ob geschäftlich oder privat. Die belebten Terminals und spürbare Reise-lust machen Freude. Der riesige Effort, den die Flughafenmitarbeitenden während dieser Zeit im Hintergrund leisten, bleibt den Passagieren meist verborgen. Mit vereinten Kräften haben sie dafür gesorgt, dass die Prozesse trotz des Ansturms weitestgehend reibungslos funktionierten. Dafür gebührt ihnen ein grosser Dank.

Auch nach der Sommerreisezeit stehen dem Flughafen wichtige Tage bevor: Am 28. August stimmt der Zürcher Kantonsrat über die Pistenverlängerungen ab. Dass die Diskussionen über die Vorlage intensiv geführt werden, gehört zu unserer Demokratie. Gleichzeitig muss die parlamentarische Debatte den Ansprüchen einer sachlichen Auseinandersetzung gerecht werden. Im Beitrag auf den Seiten 4 – 5 legen wir den Fokus deshalb nochmals auf den Kern der Vorlage und wünschen uns, dass die Vorteile der Pistenverlängerungen für die Reisenden, die Bevölkerung und den Flugbetrieb bei der Fortsetzung der Debatte vermehrt im Zentrum stehen werden.

Vom 1. – 3. September steigt das mit viel Vorfreude erwartete Flughafenfest. Gemeinsam mit unseren Flughafenpartnern und der Bevölkerung feiern wir das 75-jährige Bestehen unseres Tors zur Welt. Gemeinsam wollen wir auch in die Zukunft schreiten. Eine Zukunft, in der Zürich und die ganze Schweiz weiterhin auf einen zuverlässigen und qualitativ hochstehenden Landesflughafen zählen können. Welche Veränderungen derzeit an der Infrastruktur geplant sind, zeigen wir auf den Seiten 10 – 11.



Umwelt- und Klimaschutz wie auch der Schutz der Bevölkerung vor Lärmauswirkungen sind wichtige Leitlinien der anstehenden Entwicklung. Die Notwendigkeit für Weiterentwicklung bei gleichzeitiger Rücksichtnahme auf Mensch und Natur erwähnt auch Bundesrat Albert Rösti in seinem Gastbeitrag auf Seite 7. Über die bundesrätliche Grussnote anlässlich des Flughafenjubiläums freuen wir uns sehr.

Mit Blick auf aktuelle politische Vorlagen in Bundesbern finden Sie auf Seite 8 viele Gründe, warum eine Klimaabgabe auf Flugreisen keinen Nutzen stiftet – ganz im Gegensatz zur Beimischpflicht für erneuerbare Flugtreibstoffe. Schliesslich erfahren Sie auf Seite 9, weshalb der Nationalrat in der Vorlage zur Cybersicherheit gut beraten ist, dem Ständerat und dem Bundesrat zu folgen.

Wir wünschen Ihnen eine informative Lektüre und würden uns freuen, Sie bei uns am Flughafenfest im September begrüessen zu dürfen.

Herzliche Grüsse

Lukas Brosi
CEO
Flughafen Zürich AG

Pistenverlängerungen: zurück zur Sachlichkeit

Eine nüchterne Auseinandersetzung mit dem Projekt Pistenverlängerungen zeigt: Eine Realisierung bringt mehrfachen Nutzen für Flughafen und Anwohnende. Sicherheitsrisiken wie auch Verspätungen im Flugbetrieb werden reduziert. Daraus resultiert im Schnitt ein früherer Betriebschluss am Abend. Es gibt keine alternativen Massnahmen im Flugbetrieb, die dieselben Verbesserungen punkto Sicherheit und Pünktlichkeit erzielen.

Die Debatte zu den Pistenverlängerungen im Zürcher Kantonsrat im Juni wurde intensiv geführt. Gewisse Voten zielen am Inhalt der Vorlage vorbei und stilisierten den politischen Grundsatzentscheid zu einer Grundsatzfrage «Pro oder Contra Flugverkehr» hoch. Für die Fortsetzung der Debatte am 28. August 2023 ist eine nüchterne, auf das Projekt bezogene Herangehensweise wünschenswert.

Um was es geht: mehr Sicherheit, mehr Pünktlichkeit und mehr Nachtruhe

Wichtig ist, dass nicht am Kern der Vorlage vorbei diskutiert wird: Die Pistenverlängerungen sind eine Massnahme, die 2012 in einer Sicherheitsüberprüfung definiert und vom Bund in der Sachplanung festgesetzt wurde. Dank mehr Piste wird mehr Bremsweg geschaffen, sprich den Piloten steht bei Landungen auf der kürzesten Piste 28 und bei Starts auf der Piste 32 mehr Sicherheitsreserve

zur Verfügung. Piloten müssen weniger häufig auf die längste Piste 34 ausweichen, wodurch sicherheitskritische Kreuzungspunkte am Boden und in der Luft entfallen. Die Betriebskonzepte können verlässlicher angewendet werden, wie es gemäss Betriebsreglement am Abend und bei starkem Westwind heute vorgesehen ist. Der Flugbetrieb wird damit stabiler und weniger verspätungsanfällig. Er kann insbesondere am Abend pünktlicher abgewickelt werden, was mehr Nachtruhe für die Bevölkerung bedeutet.

Mehr Flüge und mehr Lärm? Falsch.

Bedenken, wonach mit den Pistenverlängerungen mehr Flüge stattfinden würden, sind unbegründet. Zwischen Pistenlänge und Kapazität besteht kein Zusammenhang. Eine Piste kann jeweils nur von einem Flugzeug für Landung oder Start genutzt werden, unabhängig von deren Länge. Wie viel Piste nach erfolgter Landung oder erfolgtem Start noch vorhanden ist, ist für die Kapazität irrelevant und dient einzig der Sicherheit (mehr Bremsweg).



Ebenso bleibt der einzuhaltende Sicherheitsabstand zwischen den Flugzeugen mit den Pistenverlängerungen unverändert. Auch resultiert mit den verlängerten Pisten keine zusätzliche Lärmbelastung. Im Gegenteil: Insgesamt sinkt die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Personen dank den Pistenverlängerungen. Das zeigen die Berechnungen der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa). Von der erhöhten Pünktlichkeit am Abend profitiert schliesslich die Bevölkerung in allen Himmelsrichtungen.

Die Alternative? Status quo ohne Verbesserungen.

In der aktuellen Debatte ist wiederholt der Vorwurf zu hören, der Flughafen würde zu wenig gegen die Verspätungen am Abend unternehmen, deren Lärmimmissionen als besonders störend empfunden werden. Wenn als Folge dieser Kritik mit den Pisten-

verlängerungen eine Massnahme bekämpft wird, die genau in dieser Hinsicht Verbesserungen erzielt, ist dies kontraproduktiv. Auch die Sicherheitsverbesserungen dürfen nicht als verzichtbar hingenommen werden. Fakt ist, dass es keine alternativen betrieblichen Massnahmen zu den Pistenverlängerungen gibt, die dieselben Verbesserungen punkto Sicherheit und Verspätungen bringen. Dies ohne Kosten für die Steuerzahlenden. Politik und Bevölkerung im Kanton Zürich haben also allen guten Grund, dem vom Bund vorgegebenen Infrastrukturprojekt zuzustimmen.



Fakten und Hintergründe zu den Pistenverlängerungen:
[flughafen-zuerich.ch/
pistenverlaengerungen-fakten](https://flughafen-zuerich.ch/pistenverlaengerungen-fakten)



Weitere Informationen und Unterlagen zu den Pistenverlängerungen:
[flughafen-zuerich.ch/
pistenverlaengerungen](https://flughafen-zuerich.ch/pistenverlaengerungen)







GASTBEITRAG

«Eine besonders wertvolle Infrastruktur für die ganze Schweiz»

Der Flughafen Zürich verbindet die Schweiz seit 75 Jahren mit der Welt. Hier beginnt für Millionen von Menschen die Ferien- und Geschäftsreise. Die grosse Zahl an Destinationen steigert die Attraktivität der Schweiz. Das Hubsystem ermöglicht Umsteigeverkehr. Für den Wirtschaftsraum Zürich, aber auch für die ganze Schweiz ist dieses Drehkreuz eine besonders wertvolle Infrastruktur – dessen bin ich mir als Berner und Bundesrat sehr bewusst!

Der Flugverkehr ist in den letzten Jahrzehnten stark gewachsen. Aufgrund der Pandemie hat der Flughafen aber harte Jahre durchlebt. Es freut mich umso mehr zu sehen, dass wieder geflogen wird. Gleichzeitig fordert dies den Flughafen Zürich in mehrfacher Hinsicht heraus: Er muss die Sicherheitsvorgaben jederzeit gewährleisten und für einen geordneten Betrieb sorgen. In Spitzenzeiten stösst die Infrastruktur an Kapazitätsgrenzen. All das unter einen Hut zu bringen, ist anspruchsvoll.

Die Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben sich Mitte Juni zum Netto-Null-Ziel betreffend CO₂-Ausstoss bis 2050 bekannt. Jeder Sektor hat hierzu seinen Beitrag zu leisten, und so bin ich froh und dankbar, dass sich der Flughafen Zürich dazu verpflichtet hat, seine Treibhaus-

gasemissionen bereits bis ins Jahr 2040 auf netto Null zu senken. Er gehört damit auch international zu den Flughäfen, die beim Klimaschutz eine Vorreiterrolle einnehmen.

Umsicht gegenüber der Natur gehört ebenso zur Schweiz wie Rücksicht auf die Menschen. Beides ist wichtig für die Akzeptanz der Luftfahrt in der Bevölkerung. Aber die Bevölkerung profitiert ebenso vom Wirtschaftswachstum, weshalb sich der Flughafen stets weiterentwickeln können muss.

Ich bin überzeugt: Für all diese Anliegen lassen sich tragfähige Lösungen finden, die zu einer guten Zukunft des Flughafens beitragen werden. In diesem Sinne gratuliere ich dem Flughafen zu seinem Jubiläum und wünsche allen Beteiligten viel Erfolg für die kommenden Jahre.

Bundesrat Albert Rösti
Vorsteher des Eidgenössischen Departements
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

CO₂-Besteuerung: Ein «Swiss Finish» schadet der Schweiz

Eine parlamentarische Initiative fordert ein neues, schlankes und wirksames CO₂-Gesetz. Darin sollen die Treibhausgasemissionen auf Schweizer Staatsgebiet nach dem Verursacherprinzip mit einer Abgabe belegt werden. Was auf den ersten Blick als logisch erscheint, entpuppt sich bei näherem Hinsehen als Wettbewerbsnachteil für die Schweiz. Dies zeigt sich insbesondere beim internationalen Luftverkehr.



Fliegen findet über Grenzen hinweg statt. Über 99% der Flüge auf Schweizer Staatsgebiet haben als Ausgangs- oder Endpunkt einen ausländischen Flughafen. Die Umweltkommission des Nationalrats hat einer parlamentarischen Initiative zugestimmt, wonach «Flüge, die in der Schweiz starten, gemäss dem Verursacherprinzip unabhängig ihrer Quelle gemäss ihrer Treibhausgaswirksamkeit mit einer Abgabe belegt» werden. Grundsätzlich gäbe es an einer Besteuerung von CO₂ als externen Effekt wenig auszusetzen, gälte sie in einem geschlossenen Markt. Dies trifft jedoch weder auf die Schweiz noch die (schweizerische) Luftfahrt zu. Somit würde eine solche Massnahme lediglich als Wettbewerbsnachteil für inländische Produzenten und Anbieter wirken – ohne konkreten Klimanutzen.

Die Schweiz ist keine Insel

Der Wohlstand der Schweiz basiert auf internationalem Handel von Waren und Dienstleistungen. Ungefähr jeden zweiten Franken erwirtschaftet die Schweiz im Ausland. Dafür ist sie auch auf die Luftfahrt angewiesen, die unser Land mit den globalen Wirtschaftsmetropolen verbindet. Zudem steht die Schweiz im Wettbewerb mit anderen Ländern, zum Beispiel bei der Standortpolitik, den Fachkräften, der Steuerpolitik oder der Luftfahrt.

(K)ein perfekter Markt

In einem perfekten Markt gibt es viele Anbieter und Nachfrager, die bei voller Markttransparenz rational agieren. Ein Preisanstieg bei einem Gut resultiert augenblicklich in einer Verlagerung der Nachfrage zu günstigeren Alternativen. Somit findet der Anbieter keine Abnehmer mehr. Auf die Luftfahrt übertragen bedeutet dies: Steigende Preise aufgrund einer «nationalen Steuer» führen zu

einer Verlagerung des Angebots und der Nachfrage ins Ausland. Ein konkretes Beispiel: Ein Langstreckenflug von Zürich nach Los Angeles würde mit einer CO₂-Ausgabe auf die gesamte Strecke belegt, während die gleiche Reise via Paris, London oder Frankfurt nur für den kurzen Zubringerflug besteuert würde. Durch den höheren Preis entstände ein Wettbewerbsnachteil für die Schweizer Luftfahrt. Dieses Ungleichgewicht erhöht das Risiko, dass Direktverbindungen aus der Schweiz mittel- und langfristig kontinuierlich abnehmen.

Fehlender ökologischer Nutzen

Neben dem Verlust der inländischen Wertschöpfung und der direkten Anbindung der Schweiz an die Welt, verringert eine unilaterale Lösung die Emissionen nicht. Fallen Direktverbindungen aus der Schweiz weg, wird für die gleiche Reise auf europäische Drehkreuze ausgewichen. Damit fehlt der Nutzen für das Klima – oder es entstehen durch die Umwege sogar Mehremissionen.

Effektive Lösung wählen

Anstatt eines «Swiss Finish» sollte das Parlament vielmehr die Dekarbonisierung des Luftverkehrs im Einklang mit der EU vorantreiben. Auf dem Tisch des Ständerats liegt die Teilrevision des CO₂-Gesetzes, welche eine sukzessiv ansteigende Beimischquote für nachhaltige Flugtreibstoffe einführen will. Diese orientiert sich an der europäischen Gesetzgebung und führt zumindest in Europa zur Wettbewerbsneutralität. Denn der grenzüberschreitende Luftverkehr kann – und muss im Sinne der Schweiz und einer wirkungsvollen Klimapolitik – nur gemeinsam geregelt werden.

Regulierung von IT-Schwachstellen: wirkungslos und unnötig

Der Ständerat hat die Meldepflicht von Schwachstellen von betriebskritischen Informatikmitteln aus dem Informationssicherheitsgesetz gestrichen. Nun möchte die sicherheitspolitische Kommission des Nationalrats diese beibehalten. Eine solche Meldepflicht ist weder sinnvoll noch wirkungsvoll. Die Sammlung der Schwachstellen erhöht das Sicherheitsrisiko und leistet aufgrund der Einzigartigkeit der Systeme von kritischen Infrastrukturen keinen Beitrag zur Prävention, wie das fälschlicherweise angenommen wird. Der Nationalrat wird aufgerufen, dem Ständerat und dem Bundesrat zuzustimmen.

Was haben ein Flughafen, ein Energieversorger, ein Telekommunikationsanbieter, Banken und die Post gemeinsam? Sie alle gehören zu den kritischen Infrastrukturen der Schweiz. Im Hinblick auf betriebskritische Informatikmittel hingegen sind praktisch keine Gemeinsamkeiten mehr zu entdecken. Als solche gelten Systeme, die für das Funktionieren der jeweiligen Infrastruktur zentral sind. Während in der Aviatik u. a. die Luftverkehrsüberwachung als betriebskritisch gilt, sind es bei der Energieversorgung die Stromproduktion und der Netzbetrieb oder bei Banken das Zahlungssystem. Mit anderen Worten: Betriebskritische IT-Systeme von kritischen Infrastrukturen können nicht pauschal miteinander verglichen werden, weil kaum die gleichen Systeme und Softwares eingesetzt werden (siehe Box).

Kein Mehrwert für Prävention

Im Rahmen der Differenzbereinigung des Informationssicherheitsgesetzes will die sicherheitspolitische Kommission des Nationalrats an ihrer Bestimmung festhalten, wonach eine Meldepflicht nicht nur für Cyberangriffe, sondern auch für nicht öffentlich bekannte Schwachstellen bei betriebskritischen Informatikmitteln gelten soll. Die Kommission erhofft sich einen besseren Überblick über die Situation und eine präventive Wirkung. Fälschlicherweise wird aber angenommen, dass die gleichen IT-Komponenten in verschiedensten Infrastrukturen eingesetzt werden. Für Standard-Software wie beispielsweise Microsoft Word mag dies zwar gelten, diese sind jedoch nicht betriebskritisch.

Massgeschneiderte und individuelle Systeme

Zwar sollen gemäss der Kommission Eigenentwicklungen von der Meldepflicht ausgenommen werden. Dies ist ein positiver Schritt, geht aber zu wenig weit. Denn viele kritische Infrastrukturen, darunter auch jene der Flughafen Zürich AG, verfügen über massgeschneiderte und individuelle IT-Systeme von Drittanbietern. Diese sind in ihrer Architektur und im Nutzen einzigartig und werden in der Schweiz (oder sogar weltweit) von keiner weiteren Infrastruktur identisch verwendet. Eine Meldepflicht für Schwachstellen ist daher wirkungslos, da andere nicht von dieser profitieren können.

Beispiele betriebskritischer aviatischer Systeme

- Abwicklung Flugbetrieb: Erhebung von Flugdaten zur Unterstützung sämtlicher am operativen Prozess beteiligten Stellen wie Abfertigungs- und Unterhaltsbetriebe, Airport Steering und Apron Control
- Ressourcenmanagement: Zuweisung von Standplätzen, Abflug- und Ankunftsgates sowie Racetracks für die Gepäckausgabe
- Bewegungsmanagement: Lagedarstellung und Abwicklung der Flug- und Schleppbewegungen auf dem Vorfeld

Administrativer Aufwand und grosse Sicherheitsbedenken

Eine Meldepflicht, ohne dass andere Organisationen einen Mehrwert davon haben, führt lediglich zu einem zusätzlichen administrativen Aufwand. Dazu kommt: Durch die Sammlung und zentrale Speicherung der IT-Schwachstellen kritischer Infrastrukturen beim Bund entsteht für potentielle Angreifer ein sehr spannendes Ziel. Die Gefahr ist gross, dass im Fall eines Cyberangriffs auf die staatliche Behörde, diese Schwachstellen offengelegt werden – und im äussersten Fall gezielt für Cyberangriffe auf die kritischen Infrastrukturen genutzt werden. Dies kann nicht im Sinne der Betreiber kritischer Infrastrukturen noch des Gesetzgebers sein.

Gesetz final verabschieden

Mit der Streichung der Meldepflicht für Schwachstellen könnte das Gesetz vom Nationalrat final verabschiedet werden. Die Flughafen Zürich AG unterstützt die Einführung einer Meldepflicht für erfolgreiche Cyberangriffe seit Beginn an. Der Nationalrat wird deshalb aufgerufen, der Version von Bundesrat und Ständerat zuzustimmen.

Ein Flughafen für künftige Generationen

30'000 Mitarbeitende, CHF 7 Milliarden Wertschöpfung, rund 200 direkte Flugverbindungen und 1'200 Tonnen Fracht pro Tag: Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich ist unbestritten. Sie ist allerdings keine Selbstverständlichkeit. Es braucht günstige Rahmenbedingungen, eine vorausschauende Planung und die hohe Investitionsfähigkeit der Flughafen Zürich AG, um das Schweizer Tor zur Welt auch für kommende Generationen fit zu halten. Dazu gehört auch die kontinuierliche Erneuerung und Weiterentwicklung der Flughafeninfrastruktur, die mit den wachsenden Anforderungen punkto Sicherheit, Nachhaltigkeit und Qualität Schritt halten muss.

Die Luftaufnahme auf Seite 11 zeigt den Flughafen 2040 aus der Luft – inklusive Visualisierungen der wichtigsten Entwicklungsprojekte der nächsten Jahre (Prognose Stand August 2023).

2024 Zone West: Erweiterung Vorfeldflächen

1

Das aviatische Entwicklungsgebiet im Westen ist für Vorfelderweiterungen, Bauten für die Abfertigung, den Flugzeug- und Flughafenunterhalt sowie die Logistik vorgesehen. Die Vorfelderweiterung befindet sich derzeit im Bau und die Inbetriebnahme der neuen Standplätze für die Flugzeugabfertigung erfolgt voraussichtlich im Herbst 2024.

2026 Neue Frachthalle «Rächtenwisen»

2

Am östlichen Ende des Flughafens entsteht eine neue Frachthalle mit 7'600 m² Fläche, inklusive Büros und Sozialräume. Weiter bietet das Gebäude 20 Andockrampen, eine eigene Zollbeschauung und Sicherheitskontrolle sowie eine Photovoltaik-Anlage in Südausrichtung mit einer Leistung von ca. 1'100 kWp. Die Fertigstellung erfolgt voraussichtlich 2026.

2026 Entwicklung landseitige Passagierflächen (ELP)

3

Der Flughafen Zürich gilt als Flughafen der kurzen Wege. Um mehr Raum für die Personenströme zu schaffen und auch in Zukunft eine hohe Aufenthaltsqualität zu bieten, soll der nördliche Teil des Airport Shoppings grundlegend erneuert werden. Dadurch werden Wegbeziehungen verbessert und bestehende Engpässe beseitigt. Zudem werden Logistik und Anlieferung optimiert.

2028 Umrollung Piste 28

4

Die Flughafenbetreiberin hat vom Bund den Auftrag erhalten, das Kollisionsrisiko beim Rollverkehr zu reduzieren. Mit der «Umrollung Piste 28» werden die Verkehrsströme der ankommenden und abfliegenden Flugzeuge am Boden grösstenteils räumlich voneinander getrennt. Dadurch können jährlich mehr als 100'000 Pistenkreuzungen im Vergleich zum heutigen Flugbetrieb vermieden werden. Die Realisierung der Umrollung bedingt umfangreiche Bewilligungsverfahren und wird nicht vor 2028 umgesetzt werden.

2030 Ersatzneubau Dock A

5

Nach über 35 Jahren in Betrieb muss das heutige Dock A ersetzt werden. Das neue Dock A, inkl. Dockwurzel (Verbindungsstück zum Airside Center), wird zu grossen Teilen aus regionalem Holz gebaut und setzt punkto Nachhaltigkeit neue Massstäbe. Das Dach wird vollflächig für Photovoltaik genutzt und deckt rund zwei Drittel des jährlichen Strombedarfs des Docks ab.

2030 Glattalbahn-Verlängerung

6

Mit der Glattalbahn-Verlängerung baut der Kanton Zürich eine leistungsfähige Verbindung aus und in Richtung Flughafen aus.

Das Projekt beinhaltet nebst der Tramlinie auch eine Velohauptverbindung und einen separaten Fussweg. Gleichzeitig wird der Hochwasserschutz für die Stadt Kloten und den Flughafen verbessert, indem unter anderem der Altbach über eine Gesamtlänge von 2.5 Kilometern aufgewertet wird.

2031 Anschluss Cargo sous terrain (CST)

7

Das Gesamtlogistiksystem hat das Ziel, den Güterverkehr der Schweiz ab 2031 mittels unterirdischem Fördersystem effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Der Flughafen Zürich soll als Haupt-Hub an die erste Teilstrecke angeschlossen werden. Dies bringt eine Entlastung der Zufahrtsstrassen und erlaubt eine feinere Steuerung von Logistikströmen an den Flughäfen.

2033 Pistenverlängerungen 28 und 32

8 9

Die Pistenverlängerungen sind eine Massnahme aus einer Sicherheitsüberprüfung aus dem Jahr 2012. Sie erhöhen die Sicherheit und reduzieren die Komplexität sowie die Verspätungsanfälligkeit des Flugbetriebs. Voraussichtlich wird die Zürcher Stimmbewölkerung das letzte Wort darüber haben, ob die Flughafen Zürich AG ein Plangenehmigungsgesuch einreichen darf.

2040 Netto null eigene Treibhausgasemissionen

Die Flughafen Zürich AG verfolgt eine duale Klimaschutzstrategie zur Dekarbonisierung ihrer eigenen Gebäude, Anlagen und Fahrzeuge sowie zur Unterstützung des Luftverkehrs beim Umstieg auf nachhaltige Flugtreibstoffe. Ihre eigenen Treibhausgasemissionen will sie bis 2040 auf Netto-Null senken, ohne Kompensationen.



Alles zu den aktuellen Bauprojekten am Flughafen Zürich:
flughafen-zuerich.ch/bauprojekte

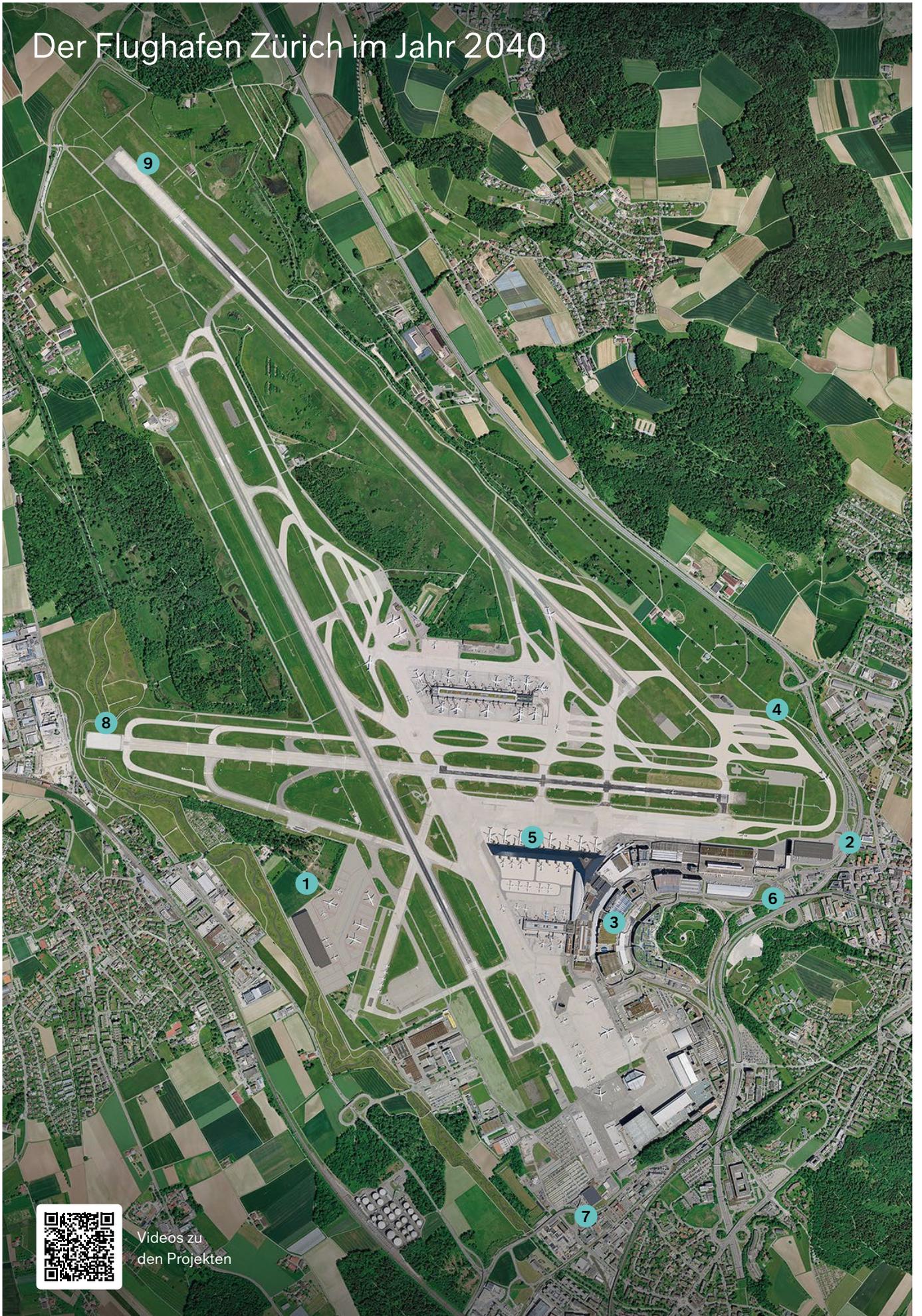


Interessiert an weiteren spannenden Informationen zur Geschichte und Zukunft des Flughafens Zürich? Das Jubiläumsjahr bietet dazu viele Highlights:
flughafen-zuerich.ch/75jahre



Wie die Flughafen Zürich AG ihren Beitrag zur Verringerung der globalen Klimagasemissionen leistet, erfahren Sie hier:
flughafen-zuerich.ch/klimaschutz

Der Flughafen Zürich im Jahr 2040



Videos zu
den Projekten

Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils von Januar bis Juli 2023



LOKALPASSAGIERE

11'273'260

Veränderung gegenüber 2022
+33.5%



TRANSFERPASSAGIERE

4'727'076

Veränderung gegenüber 2022
+49.3%



TOTAL PASSAGIERE

16'038'676

Veränderung gegenüber 2022
+37.7%



TRANSFERANTEIL

29.5%

Veränderung gegenüber 2022
+2.3 Prozentpunkte



FLUGBEWEGUNGEN

140'382

Veränderung gegenüber 2022
+18.2%



FRACHT

217'524 t

Veränderung gegenüber 2022
-13.8%



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