



43. Politikbrief

Sommer 2019

Editorial	03	Gastbeitrag: Babette Sigg, Geschäfts- führende Präsidentin Schweizerisches Konsumentenforum kf	07	Cargo sous terrain – Potenzial für nachhaltigen und effizienten Gütertransport zum Flughafen Zürich	10
Der Flughafen Zürich als Zen- trum des öffentlichen Verkehrs, innovative Dienstleistungs- plattform und attraktiver Naherholungsort	04	Klimaschutz: Die Luftfahrt hat ihren Beitrag mit globalen Lösungen zu leisten	08	Verkehrsentwicklung	12

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



Impressum

Redaktion: Flughafen Zürich AG

Druck: www.bmdruck.ch

Papier: Refutura blauer Engel, Recycling

© Flughafen Zürich AG

Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen

politikbrief@zurich-airport.com

www.flughafen-zuerich.ch



Editorial

Geschätzte Leserinnen und Leser

Als Chief Commercial Officer der Flughafen Zürich AG muss ich mir immer wieder die Frage stellen: Was wünschen sich unsere Kunden, das wir ihnen aktuell nicht bieten? Mit zunehmender Diversität der Kundschaft erhöht sich auch die Komplexität der Antwort auf diese Frage sowie die Notwendigkeit, zwischen verschiedenen Optionen abzuwägen. An einem Verkehrszentrum für Luft- und Landverkehr wie dem Flughafen Zürich, an dem sich täglich zehntausende Menschen zu geschäftlichen oder privaten Zwecken aufhalten, wird dies besonders manifest.

Als einzige interkontinentale Drehscheibe für den Luftverkehr in der Schweiz mit über 31 Millionen Passagieren im Jahr gilt es, den Anforderungen einer internationalen Kundschaft gerecht zu werden und diese mit der Bereitstellung von attraktiven Gastronomie-, Produkt- und Dienstleistungsangeboten zu erfüllen. Dasselbe gilt in Bezug auf die 27'000 Mitarbeitenden, die zahlreichen Pendler und die vielen Besucher.

Eine vielfältige Kundschaft, wie sie am Verkehrsknotenpunkt Flughafen Zürich existiert, erfordert ein ebenso vielfältiges Angebotsportfolio. Dazu gehört unter anderem die gesunde Mischung aus ausländischen und Schweizer Marken. Um zu gewährleisten, dass die Gäste mit der Aufenthalts- und Servicequalität am Flughafen Zürich zufrieden sind, bedarf es stets neuer innovativer Produkt- und Dienstleistungen sowie eines Gespürs für die sich laufend verändernden Bedürfnisse von Wirtschaft und Gesellschaft. Deshalb investiert die Flughafen Zürich AG in die stetige Weiterentwicklung der Kommerzplattform am Standort Flughafen Zürich sowie in die ÖV-Plattform und in die Luftverkehrsinfrastruktur.

Mit der Eröffnung von THE CIRCLE im Jahr 2020 wird das bestehende landseitige Angebot mit innovativen Formaten in den Bereichen Retail und Gastronomie ergänzt. Zudem stärkt der Flughafen Zürich seine Rolle als Dienstleistungs- und Begegnungszentrum. Zu Letzterem trägt insbesondere die zeitgleiche Eröffnung des Parks bei, mit dem auf 80'000 m² Grünfläche ein neuer Anziehungspunkt für Passagiere, Mitarbeitende, Pendler und die lokale Bevölkerung geschaffen wird. Als Naherholungs- und Naturschutzgebiet mit unterschiedlichen Nutzungsangeboten erweitert der Park den Flughafen Zürich als urbanes Zentrum im Norden von Zürich.

Das innovative Gesamtlogistiksystem Cargo sous terrain hat das Potenzial, den Flughafen Zürich noch besser anzubinden und die Erreichbarkeit durch eine sinnvolle Entflechtung von Passagier- und Güterströmen zusätzlich zu erleichtern. Lesenswertes zum Stand der Dinge finden Sie in diesem Politikbrief.

In unserem Gastbeitrag äussert sich Babette Sigg, Geschäftsführende Präsidentin des Schweizerischen Konsumentenforums kf, zu ihrer persönlichen Verbundenheit mit «ihrem Flughafen Zürich» sowie der aktuellen Debatte rund um eine mögliche Flugticketabgabe.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Stefan Gross
Chief Commercial Officer

Der Flughafen Zürich als Zentrum des öffentlichen Verkehrs, innovative Dienstleistungsplattform und attraktiver Naherholungsort

Die Anforderungen an internationale Flughäfen wachsen und die Aufenthaltsqualität steht dabei vermehrt im Fokus. Neben einer hochwertigen Verkehrsinfrastruktur erwarten Geschäfts- und Ferienreisende sowie Besucher und Pendler eine Plattform, die ihre Bedürfnisse nach attraktiven Gastronomie- und Dienstleistungsangeboten möglichst umfassend abdeckt.

Die Flughafen Zürich AG investiert stetig in die Weiterentwicklung der ÖV-Plattform sowie der vielfältigen Angebote am Flughafen Zürich. Mit der Eröffnung von THE CIRCLE im Jahr 2020 wird das Dienstleistungs- und Begegnungszentrum erweitert und gestärkt. Zeitgleich wird auch der Park eröffnet, mit dem ein neuer Naherholungsort für Passagiere und die lokale Bevölkerung geschaffen wird.

Moderne Flughäfen sind mehr als Abreise- und Ankunftsorte von Flugreisenden und Fracht. Sie sind wichtige Wirtschaftsfaktoren für eine Region oder gar ein ganzes Land. An Flughäfen fallen zwei zentrale Elemente für den erfolgreichen Betrieb eines Dienstleistungszentrums zusammen. Zum einen sind Flughäfen in der Regel gut erschlossen, zum anderen stark frequentiert. Ausserdem sind Flughäfen, wie im Falle des Flughafens Zürich, wichtige regionale Zentren des öffentlichen Verkehrs. Flugpassagiere, Besucher und Pendler haben ein Interesse daran, dass sich ihr Aufenthalt am Flughafen möglichst angenehm gestaltet. Neben der hohen Qualität der Verkehrsplattformen wird auch ein möglichst breites Einkaufs-, Dienstleistungs- und Gastronomieangebot erwartet. Entsprechend spielt die Attraktivitätssteigerung dieses Angebots eine zunehmend zentrale Rolle beim Bau neuer oder dem Ausbau bestehender Infrastrukturen. So werden auf der ganzen Welt veraltete Terminals modernisiert, um den Passagieren neben modernen Gates auch ein breites Einkaufs- und Gastronomieangebot zu bieten. Auch die Flughafen Zürich AG investiert stetig, um die Qualität der Verkehrsdreh-

scheibe und des kommerziellen Angebots am grössten Schweizer Flughafen weiter zu steigern. Als Tor der Schweiz zur Welt und als Tor der Welt zur Schweiz ist der Flughafen Zürich eine wichtige Visitenkarte des Landes.

Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs und beliebtes kommerzielles Zentrum

Als einziges interkontinentales Luftverkehrsdrehkreuz der Schweiz mit mehr als 200 Direktverbindungen ist der Flughafen Zürich die wichtigste nationale Drehscheibe für den Luftverkehr. Zusätzlich ist er ein Verkehrsknotenpunkt mit Autobahnanschluss, 20'000 Parkplätzen, 793 Busabfahrten, 402 Tramkursen sowie 363 Bahnverbindungen und damit in seiner Gesamtheit der besterschlossene Ort des Landes. Rund um diese Verkehrsplattform hat der Flughafen Zürich zwei Dienstleistungszentren geschaffen. Ankommende und abreisende Passagiere erwarten im Bereich vor wie auch nach der Bordkartenkontrolle eine breite Auswahl an Produkten und Dienstleistungen. Speziell für Geschäftsreisende ist es wichtig, dass sie ihren Aufenthalt am Flughafen möglichst effizient nutzen und vor Ort gleich noch ihre Einkäufe erledigen oder zum Coiffeur gehen können. Passend zur Rolle des Flughafens als Schweizer Tor zur Welt besteht das Angebotsportfolio aus einem ausgewogenen Mix aus Schweizer und internationalen Marken. Das vielseitige Angebot wird auch von Pendlern und der lokalen Bevölkerung geschätzt.

Ständige Weiterentwicklung des kommerziellen Portfolios zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Neben der Angebotsvielfalt ist auch die hohe Verfügbarkeit ein zentrales Kundenbedürfnis. Ein Hauptaugenmerk gilt dabei innovativen Produkten und Dienstleistungen zur Verbesserung der

Das Wichtigste in Kürze

- › Der Flughafen Zürich ist ein Zentrum des öffentlichen Verkehrs, ein Luftverkehrsdrehkreuz und ein Dienstleistungszentrum für über 31 Millionen Flugpassagiere, für mehr als 27'000 Flughafenmitarbeitende, für Besucher sowie für Pendler. Die Nutzer dieser Plattformen haben ein Interesse daran, dass sich ihr Aufenthalt am Flughafen Zürich möglichst angenehm und effizient gestaltet.
- › Die Nutzer stellen hohe Anforderungen an die Qualität der Verkehrsplattformen sowie an die Attraktivität des Einkaufs-, Dienstleistungs- und Gastronomieangebots.
- › Die Flughafen Zürich AG tätigt massgebliche Investitionen in die stetige Weiterentwicklung des Produkt- und Dienstleistungsangebots, um die vielfältigen Bedürfnisse und Erwartungen abzudecken und wettbewerbsfähig zu bleiben.
- › Mit der Eröffnung von THE CIRCLE im Jahr 2020 wird das heutige Dienstleistungsangebot am Flughafen Zürich substanzial vergrössert und mit vielen innovativen Formaten für Passagiere, Pendler und die lokale Bevölkerung erweitert.
- › Ebenfalls im Jahr 2020 wird am Flughafen Zürich der Park eröffnet, der die Region mit einem Naherholungs- und Begegnungsort von 80'000 m² Grösse bereichert, grösstenteils aus Naturschutzgebiet besteht und der lokalen Bevölkerung, den Passagieren, Pendlern sowie Mitarbeitenden verschiedene Nutzungsangebote im Grünen bieten wird.

Aufenthalts- und Servicequalität, die im Wettbewerb mit ausländischen Luftverkehrsdrehkreuzen entscheidend ist. Im Sommer 2019 erfolgen im Airport Center namhafte Neueröffnungen, die das kommerzielle Angebot punktuell ergänzen und sich an aktuellen Kundenbedürfnissen orientieren. Von dieser stetigen Weiterentwicklung des Produkte- und Dienstleistungsangebots profitieren die über 31 Millionen Flugpassagiere, die mehr als 27'000 Flughafenmitarbeitenden, die vielen Besucher sowie die Nutzer der ÖV-Plattform am Flughafen Zürich. Bereits heute gibt es am Flughafen Zürich insgesamt 135 Geschäfte sowie 46 Gastronomiebetriebe. Aktuell entwickelt die Flughafen Zürich AG den Flughafen als Dienstleistungsdestination und Zentrum des öffentlichen Verkehrs weiter. Mit der Eröffnung von THE CIRCLE im Jahr 2020 wird das heutige Dienstleistungsangebot fast verdoppelt und der Flughafen erweitert sein Portfolio um viele innovative Formate für Passagiere, Pendler und die lokale Bevölkerung. Dazu gehören zwei Hotels, ein Gesundheitszentrum sowie Gastronomie- und Retailangebote. Ausserdem werden in THE CIRCLE 6'500 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen.

Mit dem Park entsteht ein regionaler Naherholungs- und Begegnungsort

Moderne Standorte zeichnen sich auch durch die Schaffung von Begegnungsmöglichkeiten und sozialen Anziehungspunkten aus. Mit dem Park entsteht ein Naherholungsgebiet direkt am Flughafen Zürich, das auch 2020 eröffnet wird. Ein Grossteil des 80'000 m² grossen Areals ist Naturschutzgebiet und besteht überwiegend aus den bereits vorhandenen Landschaftstypologien wie Wald, Wiese und Feuchtgebiete. Diese werden



aufgewertet und der lokalen Bevölkerung, den Passagieren, Pendlern und Mitarbeitenden zugänglich gemacht. Der Park ist zudem auch als Begegnungsort mit verschiedenen Nutzungsangeboten konzipiert, die unter anderem einen Waldspielplatz und ein Outdoor Gym beinhalten. Mit dem Park wird der Flughafen Zürich als Begegnungszentrum noch attraktiver und die Region mit einem gut angebundenen Rückzugsort in der Natur bereichert.







Gastbeitrag

Mein Flughafen. Auf und davon!

Der Flughafen ist mein Start in den Arbeitstag, denn hier nehme ich den Schnellzug nach Bern ins Büro des Schweizerischen Konsumentenforums kf, der einzigen liberalen Konsumentenorganisation der Schweiz. Als Klotenerin bin ich mit unserem Flughafen aufgewachsen, habe verschiedene Meilensteine des Ausbaus miterlebt und erfreue mich täglich über bestausgebaute Infrastruktur, Sauberkeit und Diversität des (Laden-)Angebotes. Bisweilen nutze ich den Flughafen aber auch in seiner ursprünglichsten Bestimmung: als unser «Goldenes Tor zur Welt», Abflugs- oder Ankunfts-ort unterschiedlicher Airlines.

Doch darf ich heutzutage überhaupt noch unbeschwert ins Flugzeug steigen? Das Phänomen der Flugscham geht um. Die Öko-Moralpolitik bringt uns so weit, dass wir uns rechtfertigen, wenn wir uns erlauben, den Flieger statt des Autos oder der Bahn zu wählen. Flugreisen sind günstig geworden – so günstig, dass auch viele, die mit kleinem Budget rechnen müssen, sich das Fliegen leisten können. Diese Demokratisierung hilft mit, den sozialen Frieden zu bewahren. Denn die Zeiten, in denen nur Reiche eine Flugreise finanzieren konnten, sind vorbei und sollen es auch bleiben. Gemäss einer Umfrage

zeigt sich die Mehrheit der Bevölkerung allerdings offen für die Einführung einer Flugticketabgabe, wie sie bereits in einigen umliegenden Ländern praktiziert wird – Konsumenten wären also bereit, pro Ticket gut und gerne bis zu 50 Franken mehr zu bezahlen, um mit diesen zusätzlich generierten Mitteln Klimaprojekte oder den ÖV-Ausbau zu finanzieren. Löblich, löblich. Aber ich habe den leichten Verdacht, dass es sich damit ein wenig wie beim Gemüse aus biologischem Anbau anfühlt: Alle sind dafür, aber trotzdem stagniert der Absatz von Bioprodukten bei 10 %. Die Stiftung myclimate, eine anerkannte Klimaschutzorganisation, verzeichnet einen Anteil von ungefähr 2% aller Flugreisenden, die eine freiwillige Klimaabgabe leisten. Genau darum, logisch, brauche es einen regulatorischen Eingriff und die Einführung der Flugticketabgabe, argumentieren Klimaschützer, denn wirklich etwas erreichen könne man nur übers Portemonnaie.

Mit Regulierungen haben wir als liberale Konsumentenorganisation prinzipiell unsere liebe Mühe. Und auch der Nationalrat hatte sich (allerdings knapp) gegen die Abgabe ausgesprochen. Wahlfreiheit der Konsumenten und Freiwilligkeit der Branche sind unsere Zauberworte. Doch der öffentliche Druck steigt. Bereits hat ein Umdenken im Ständerat stattgefunden: Die Möglichkeit wird immer grösser, dass die Flugticketabgabe im September von den Vertretern der kleinen Kammer angenommen wird. Werden deshalb künftig weniger Flugpassagiere zu verzeichnen sein? Nein, wohl kaum – im Gegenteil. Diese «Freiheit über den Wolken», die will keiner aufgeben; koste es, was es wolle. Werden die Abgaben aber konsequent und transparent für den Klimaschutz – wo auch immer, wie auch immer, was auch immer – eingesetzt, wird wohl auch der uneinsichtigste Klimawandel-Verneiner diese Klimakröte vernünftigerweise akzeptieren. Die Freude am Fliegen hingegen, die lassen wir uns nicht nehmen!

Babette Sigg
Geschäftsführende Präsidentin
Schweizerisches Konsumentenforum kf

Klimaschutz: Die Luftfahrt hat ihren Beitrag mit globalen Lösungen zu leisten

Als globaler CO₂-Emittent mit prognostiziertem Wachstum hat die Luftfahrtindustrie ihren Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Die Flughafen Zürich AG nimmt ihre Verantwortung als Infrastrukturanbieterin wahr und hat mit selbstaufgelegten Zielen ihren lokalen CO₂-Ausstoss bereits heute über die Zielvorgaben des Pariser Klimaschutzabkommens hinaus reduziert. Bis 2050 sollen die eigenen CO₂-Emissionen der Flughafen Zürich AG gegen null gehen.

Um einen wirksamen Klimaschutz in der gesamten Luftfahrt umsetzen zu können, bedarf es globaler Ansätze und keiner Insellösungen. Die bisher erreichten Optimierungen sowie die Einführung von CORSIA ab 2021 belegen, dass die Branche sich in Richtung eines umweltverträglicheren Luftverkehrs bewegt.

Schon seit 1991 werden die Emissionen am Flughafen Zürich quellspezifisch und nach anerkannten Methoden (Greenhouse Gas Protocol) berechnet. Von den verschiedenen wirksamen Klimagasen wird lediglich das CO₂ betrachtet, da dieses rund 98 % der Klimawirkung aller Flughafenquellen ausmacht. Der Klimaschutz der Flughafenbetreiberin hat seinen Ursprung mit den Themen «Luft» (inkl. CO₂) und «Energie» bereits im Umweltleitbild von 1998. Im Jahr 2009 wurde das Thema «Klimaschutz» als Fokusbereich explizit in das Umweltleitbild aufgenommen und eine Klimaposition verabschiedet. 2010 folgte die Festlegung der Emissionsziele für 2020 und 2030.

Flughafen Zürich AG:

Bis 2050 möglichst keine eigenen CO₂-Emissionen mehr

Die Schweiz hat sich im Rahmen des Pariser Klimaschutzabkommens dazu verpflichtet, bis ins Jahr 2030 ihre Klimaemissionen um 50 % gegenüber dem Niveau von 1990 zu reduzieren. Dank hoher Investitionen in die Flughafeninfrastruktur konnte der eigene CO₂-Ausstoss der Flughafen Zürich AG seit 1990 fast halbiert werden, nämlich von 50'000 t auf heute 26'800 t CO₂. Erreicht wurde diese Reduktion durch die stetige Sanierung bestehender Bauten sowie der Nutzung zukunftsgerichteter Technologien, etwa der Erdwärme im Bereich der Energiegewinnung. Gemessen an der Verpflichtung der Schweiz im Rahmen des Pariser Klimaschutzabkommens, hat die Flughafen Zürich AG die Ziele bereits erreicht, obschon sich das Passagieraufkommen sowie die Gebäudeflächen am Flughafen Zürich im Vergleich zu 1990 verdoppelt haben. Bereits im Jahr 2010 hat sich die Flughafen Zürich AG das Klimaziel gesetzt, bis ins Jahr 2030 den eigenen CO₂-Ausstoss am Flughafen Zürich gegenüber 1990 um gesamthaft 60 % zu senken. Bis 2050 wird sogar die absolute Senkung der eigenen CO₂-Emissionen bis gegen null angestrebt.

Die Luftfahrtindustrie als CO₂-Emittent

Gemäss dem IPCC (zwischenstaatlicher Klimabeirat der UNO) beträgt der Emissionsanteil des Luftverkehrs weltweit ca. 1.5%. Andere Quellen sprechen von bis zu 2.5%. Betrachtet man die weltweiten Transportemissionen, die gemäss IPCC 14 % zu den Gesamtemissionen beitragen, so liegt die Luftfahrt mit 10.6 % hinter der Schifffahrt (11.2 %) und deutlich hinter dem Strassenverkehr (72 %). Diese Zahlen relativieren den Einfluss des Luftverkehrs auf die Klimaauswirkung, dennoch muss sich die Branche als globaler CO₂-Emittent um weitere Optimierungen bemühen. Ansporn dafür findet sich in den Entwicklungen der letzten Jahrzehnte. Die Luftfahrtindustrie kann bereits auf einige beeindruckende Effizienzsteigerungen zurückblicken.

Treibstoffeffizienz dient Klima und Wirtschaftlichkeit

Dank grösseren, besser ausgelasteten Flugzeugen (81 % weltweite durchschnittliche Sitzplatzauslastung) ging das beträchtliche Passagierwachstum der letzten zwanzig Jahre nicht mit einem gleich starken Anstieg von Flugbewegungen einher. Am Flughafen Zürich wird dies beim Vergleich der Passagierzahlen und Anzahl Flugbewegungen der Jahre 1990 und 2018 deutlich: Innerhalb von 28 Jahren ist die Anzahl Passagiere um über 18 Mio. (+144 %) gestiegen, während die Anzahl Flugbewegungen im gleichen Zeitraum lediglich um 58'600 (+26.7 %) zugenommen hat. Zudem werden Flugzeuge immer effizienter. Gemäss der International Air Transport Association (IATA) ist jede neue Flugzeuggeneration im Vergleich zur vorherigen rund 20 % treibstoffeffizienter. Weil Fluggesellschaften allein aus Kostengründen ein grosses Interesse daran haben, ihren Treibstoffverbrauch zu reduzieren, ist der Kerosinverbrauch bei Flottenerneuerungen mitunter das wichtigste

Fakten zum CO₂-Ausstoss durch den Luftverkehr - Schweiz

- › **0.67 %** des weltweiten CO₂-Ausstosses aus dem Luftverkehr entstehen gemäss Bundesamt für Umwelt durch Flüge ab der Schweiz
- › **10 %¹** aller Treibhausgasemissionen der Schweiz entstehen gemäss Bundesamt für Umwelt durch den Luftverkehr
- › **1.2 Mia.** Franken betragen gemäss Bundesamt für Statistik die durch den Luftverkehr verursachten verkehrsbedingten Umwelt- und Gesundheitskosten (Schienenverkehr 1 Mia. Franken; Strassenverkehr 9.5 Mia. Franken)

¹ Halbstreckenprinzip:

Das Halbstreckenprinzip dient zur Abgrenzung der externen Kosten im internationalen Verkehr. Bei dieser Form der Berechnung der Umweltbelastungen werden alle Verkehre je hälftig dem Quell- und Zielort des Verkehrs zugeordnet.

Beispiel: Der CO₂-Ausstoss eines Fluges von Zürich nach New York wird zur Hälfte der Schweiz angerechnet.

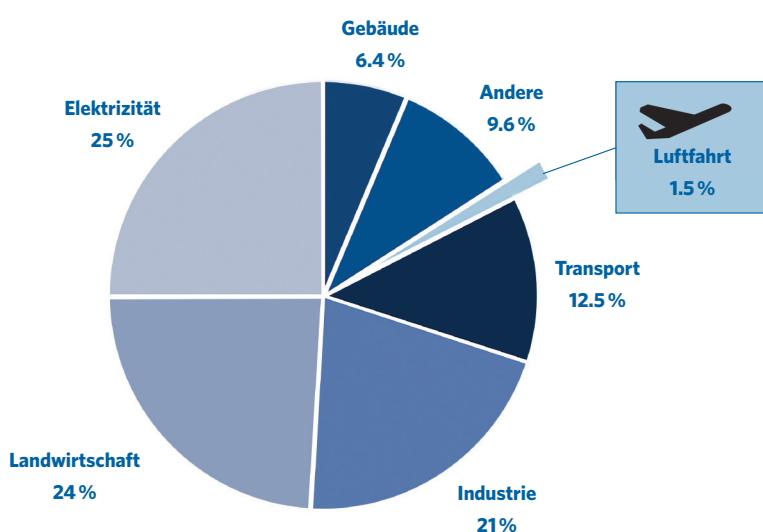
In einem flächenmässig kleinen Land wie der Schweiz, dessen einziges interkontinentales Luftverkehrsdrehkreuz viele Langstreckenverbindungen anbietet, fällt bei dieser Berechnungsmethode der Anteil des durch den Luftverkehr erzeugten CO₂-Ausstosses entsprechend hoch aus.

Kriterium bei der Wahl des Flugzeugtyps. Die Forschungen in diesem Bereich laufen auf Hochtouren. Es werden beispielsweise alternative Treibstoffe entwickelt, welche identisch sind mit herkömmlichen Treibstoffen, jedoch bei ihrer Verbrennung bis zu 50 % weniger CO₂ freisetzen.

Globale Lösung für ein globales Problem

Die Luftfahrtbranche nimmt ihre Verantwortung ernst und hat sich als erste Industrie auf einen globalen Ansatz geeinigt, um das prognostizierte Wachstum des Luftverkehrs ab 2020 CO₂-neutral bewältigen zu können. Das Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) ist Bestandteil der weltweiten Klimaschutzstrategie der Luftfahrt, auf die sich Fluggesellschaften, Hersteller und die internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO) 2009 geeinigt haben. Die Einführung von CORSIA

sieht vor, dass die Airlines der CORSIA-Teilnehmerstaaten ab 2021 die Mehr-Emissionen an CO₂ über dem Stand von 2020 kompensieren müssen, indem sie Klimaschutzprojekte finanzieren. Bereits 70 Staaten haben sich bereit erklärt, von Beginn weg an CORSIA teilzunehmen, obwohl das System erst ab 2027 verpflichtend ist. Damit sind fast 88 % der Flugverkehrsleistung abgedeckt. Dieses globale und marktbasierende Klimaschutzinstrument ist zielführender als nationale Alleingänge ohne nennenswerten Beitrag zum Klimaschutz.



Quelle: Anteil der verschiedenen Emissionsquellen an den globalen Klimagasemissionen gemäss 5. Assessment Report der IPCC, 2014

Fakten zum CO₂-Ausstoss durch den Luftverkehr - Weltweit

- › **1.5 %** des vom Menschen verursachten CO₂-Ausstosses entstehen gemäss IPCC durch den Luftverkehr
- › **10.6 %** aller Transportemissionen, die insgesamt einen Anteil von 14 % an den weltweiten CO₂-Emissionen haben, gehen gemäss IPCC auf die Luftfahrt zurück (Schifffahrt 11.2 %; Strassenverkehr 72 %)
- › **80 %** des CO₂-Ausstosses im Luftverkehr erfolgen gemäss Air Transport Action Group (ATAG) durch Flüge über Distanzen von mehr als 1'500 km, für welche es keine geeigneten Alternativen gibt

Cargo sous terrain – Potenzial für nachhaltigen und effizienten Gütertransport zum Flughafen Zürich

Mit Cargo sous terrain (CST) soll die Schweiz bis 2045 ein automatisiertes, digital gesteuertes Gesamtlogistiksystem zur Güterversorgung erhalten. Die Flughafen Zürich AG begrüsst, dass der Bund Rahmenbedingungen für den Bau eines unterirdischen Gütertransportsystems schaffen will.

Cargo sous terrain (CST) ist eine privatwirtschaftliche Initiative, die den Bau und Betrieb eines automatischen Fördersystems im Untergrund vorsieht. Dank der Bündelung von Waren auf den Tunnel-Hauptachsen und einer integrierten City-Logistik leistet sie einen Beitrag zu einer effizienteren und nachhaltigeren Feinverteilung von Gütern mit dem Ziel, die zahlreichen Einzelanlieferungen zu minimieren. Für den Bau sowie den Betrieb der Infrastruktur, die diskriminierungsfrei und allen Marktteilnehmern zugänglich ist, werden keine Subventionen eingesetzt. Namhafte Unternehmen sind an der Aktiengesellschaft beteiligt und arbeiten aktiv am Lösungskonzept mit. Die Flughafen Zürich AG unterstützt diese innovative Logistikköpfung.

Beitrag zur zukünftigen Logistiklandschaft

Der Flughafen Zürich ist eine wichtige Verkehrsdrehscheibe und ein bedeutender Wirtschaftsstandort mit 31 Mio. Passagieren, 500'000 Tonnen Fracht, über 27'000 Mitarbeitenden sowie grossen Besucher- und Pendlerströmen. Mit der Inbetriebnahme von THE CIRCLE im Jahr 2020 wird seine Funktion als überregionales Wirtschafts- und Begegnungszentrum weiter gestärkt. Entsprechend setzen die hohen Personen- sowie Güterströme die bestehende landseitige Infrastruktur verstärkt unter Druck. Mit CST kann das heutige Logistiksystem durch einen autonomen Verkehrsstrom, der einen nachhaltigen Transport sowie verlässliche Just-in-Time-Lieferungen von Gütern gewährleistet, optimiert werden. Die Anzahl kleinteiliger Lieferungen würde dank Bündelung der Warenlieferungen und Koordination der Auslieferung minimiert und die bestehende Verkehrsinfrastruktur rund um den Flughafen Zürich entlastet werden.

Bundesrat leitet ersten Schritt zur Schaffung der gesetzlichen Grundlage ein

Für den Bau und Betrieb dieser weitgehend unterirdischen Gütertransportanlage über Kantons Grenzen hinweg braucht es ein neues Bundesgesetz. Die Vernehmlassung zu diesem Gesetz wurde am 3. April 2019 eröffnet. Die Logistiklandschaft der Schweiz wird sich bis in das Jahr 2030 verändern und die Schaffung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Umsetzung von CST soll als Chance für die zukünftige Güterversorgung der Schweiz verstanden werden. Dem vom Bundesrat präsentierten Vorschlag ist daher im Grundsatz zuzustimmen, allerdings muss dieser punktuell noch angepasst werden. Insbesondere soll der Bund im Sachplan die genaue Linienführung und die Hub-Standorte abschliessend festlegen. Die nötige Koordination mit den Kantonen ist, wie bei anderen Sachplänen auch, im Rahmen des Sachplanverfahrens bzw. der gesetzlich vorgeschriebenen Koordinationsprozesse sicherzustellen. Nur so kann die sowohl für Investoren als auch Betreiber wichtige und vom Bund angestrebte Rechts- und Planungssicherheit erreicht werden.

Wie funktioniert CST?

In unterirdischen Tunnels verkehren rund um die Uhr selbstfahrende, unbemannte Transportfahrzeuge, die an dafür vorgesehenen Rampen oder Lifts automatisch Ladungen aufnehmen und abgeben können. Die Fahrzeuge fahren auf Rädern und verfügen über einen elektrischen Antrieb mit Induktionsschiene, der sie mit einer konstanten Geschwindigkeit von rund 30 Stundenkilometern durch dreispurige Tunnels befördert. Für kleine Güter befindet sich an der Decke des Tunnels eine schnelle Paket-Hängebahn. In dem Citylogistik-System werden die Waren bereits im Tunnel gebündelt und für die anschliessende Verteilung vorbereitet. Der Zugang zum System erfolgt über sogenannte «Hubs», die ein automatisiertes Be- und Entladen der Fahrzeuge ermöglichen. Gemäss der CST AG wird es erstmals möglich sein, wirtschaftlich Kleinmengen in Einzelpaletten oder Behältern laufend zu transportieren, da durch den kontinuierlichen Fluss von kleinteiligen Gütern Wartezeiten an den Umladestationen wegfallen. Ausserdem fällt die Zwischenlagerung weg, was eine massive Reduktion des Flächenbedarfs erlaubt. Die Infrastruktur dient ausschliesslich dem Güterverkehr und soll Schiene sowie Strasse an kritischen Punkten entlasten. Die erste Teilstrecke des Netzwerks mit zehn Hubs führt von Härkingen-Niederbipp nach Zürich und ist rund 70 Kilometer lang. Geplant ist der sukzessive Ausbau in Richtung weiterer wichtiger Logistik- und Verteilzentren.

Weitere Informationen finden Sie hier: www.cst.ch



Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils Januar bis März 2019

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



30.4 %
Transferanteil

Veränderung gegenüber 2018
+1.3 Prozentpunkte



1'999'530
Transferpassagiere

Veränderung gegenüber 2018
+7.9 %



6'590'205
Total Passagiere

Veränderung gegenüber 2018
+3.4 %



63'448
Flugbewegungen

Veränderung gegenüber 2018
+2.4 %



120'360 t
Fracht und Post

Veränderung gegenüber 2018
-6.2 %

