

Politikbrief

Sommer 2022

NR. 55



Editorial	2
Sustainable Aviation Fuels: Schlüsseltechnologie für die Klimaziele im Luftverkehr	3
Gastbeitrag: Jörg Gasser, CEO Schweizerische Bankiervereinigung (SBVg)	6
Geschäftsbericht mit Nachhaltigkeitsoptik	7
Internationales Geschäft: CO ₂ -neutraler Noida International Airport als Meilenstein	9
Flughafenglossar: Flugzeugwartung	10
Verkehrsentwicklung	11

Flughafen Zürich

Geschätzte Leserinnen und Leser

Für das vergangene Geschäftsjahr hat unser Unternehmen erstmals einen Integrierten Bericht nach den international etablierten Vorgaben der Global Reporting Initiative (GRI) veröffentlicht. Wir stellen einen hohen Anspruch an unsere unternehmerische, ökologische und gesellschaftliche Verantwortung und schaffen mit dem Integrierten Bericht Transparenz über die Themen der Nachhaltigkeit. Die Nachhaltigkeitsziele werden wir weiter verfeinern und jährlich über den Fortschritt berichten. Eine Übersicht zum Integrierten Bericht finden Sie auf den Seiten 7–8.

Nachhaltigkeit hat mehrere, gleichwertige Dimensionen. In der ökologischen Dimension sind die Herausforderungen jedoch in der Aviatik besonders ausgeprägt. Die weiteren Beiträge in diesem Politikbrief widmen sich der Ökologisierung der Luftfahrt, aber auch der Frage der Finanzierung.

Nachhaltige Flugtreibstoffe – Sustainable Aviation Fuels (SAF) – sind sehr erfolgsversprechend für die Dekarbonisierung der Luftfahrt. Sie sind allerdings erst beschränkt verfügbar und teuer. Als politische Lösung liegt eine Beimischpflicht auf dem Tisch, die wir seitens Flughafen Zürich AG, sofern europäisch harmonisiert, mit Nachdruck unterstützen. Sie verteuert zwar das Fliegen, erzeugt jedoch einen unmittelbaren Klimanutzen und schafft eine verbindliche Perspektive für eine CO₂-neutrale Luftfahrt. Mehr zu dieser Schlüsseltechnologie und der Rolle des Flughafens in deren Förderung und im gesamten Treibstoff-Prozess erfahren Sie auf den Seiten 3–4.



Wie sich an den SAF zeigt, ist die Transformation der Luftfahrt investitionsintensiv. Was es für den Finanzsektor bedeutet, Verantwortung im Bereich der Nachhaltigkeit wahrzunehmen und CO₂-intensive Branchen wie die Luftfahrt in ihrer Transformation zu unterstützen, erläutert Jörg Gasser, CEO Schweizerische Bankiersvereinigung (SBVg), in seinem Gastbeitrag auf Seite 6.

Auch bei unserem Portfolio an Flughäfen im Ausland erhält die Nachhaltigkeit grosses Gewicht. Der Bau des Noida International Airport in Indien – der erste CO₂-neutrale Flughafen seiner Klasse – ist ein Meilenstein unseres internationalen Geschäfts. Auskunft zum Projekt und der Bedeutung der Nachhaltigkeit bei unseren Auslandengagements gibt Ihnen mein Geschäftsleitungskollege Daniel Bircher im Beitrag auf Seite 9.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Lukas Brosi
Chief Financial Officer
Flughafen Zürich AG

Sustainable Aviation Fuels: Schlüsseltechnologie für die Klimaziele im Luftverkehr

Warum sind synthetische Flugtreibstoffe in der klimapolitischen Debatte plötzlich im Trend? Welche Rolle kann ein Flughafenbetreiber einnehmen, um diese erneuerbaren Treibstoffe zu fördern? Die Flughafen Zürich AG stellt nicht nur Fragen, sondern liefert auch die Antworten.

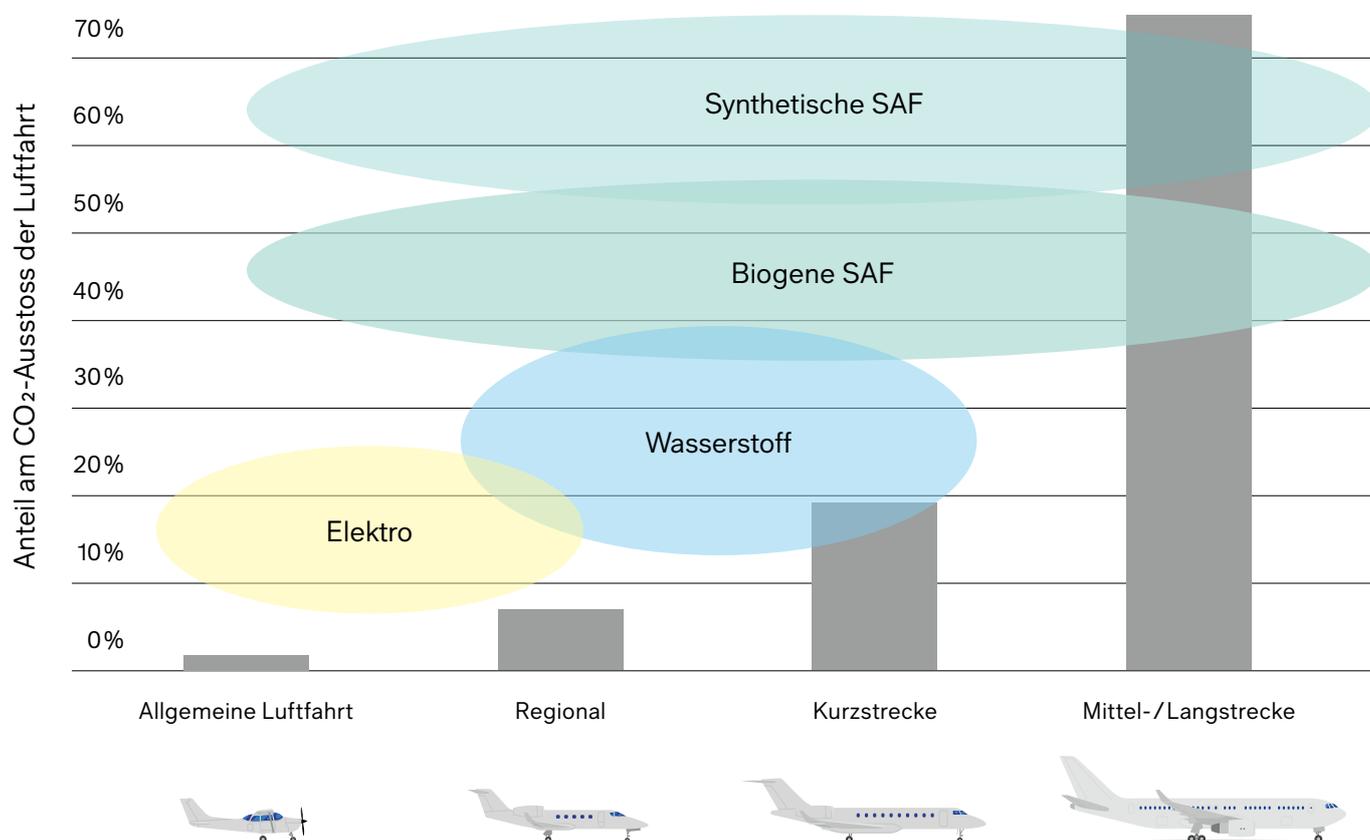
Mehr Informationen zu
Sustainable Aviation Fuels



Mehr Informationen zum Thema SAF finden Sie auf den Seiten 12–15 unserer Spezialausgabe «Klimaschutz am Flughafen Zürich»: [flughafen-zuerich.ch/politikbrief-spezial](https://www.flughafen-zuerich.ch/politikbrief-spezial)

Potenzial verschiedener Treibstoffoptionen im Luftverkehr

- Sustainable Aviation Fuels (SAF) weisen das grösste Potenzial für die Dekarbonisierung der Luftfahrt auf.
- Mittel- und Langstreckenflüge bilden den überwiegenden Teil des weltweiten Luftverkehrs und sind auf flüssigen Treibstoff angewiesen.
- SAF sind klimaneutrale Treibstoffe und haben die gleichen Eigenschaften wie Kerosin. Zur Lieferung und Betankung von SAF kann die gleiche Infrastruktur verwendet werden.
- Die Rohstoffe für SAF müssen erneuerbar und nachhaltig und die Herstellung fossilfrei sein.
- Elektro- und Wasserstoffantriebe haben aufgrund der physikalischen Eigenschaften ein tieferes Potenzial.



Flughafen Zürich AG, 2019

Pragmatisch und wirkungsvoll:

Eine Beimischquote ist der grösste Hebel zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs

Die Flughafen Zürich AG begrüsst den aktuellen Entwurf für eine Revision des CO₂-Gesetzes. Dieser sieht die Einführung einer Beimischquote für nachhaltige Flugtreibstoffe in Anlehnung an die EU-Regeln vor. Die neue Vorlage kommt voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte ins Bundesparlament und führt mit grosser Wahrscheinlichkeit zu Mehrbelastungen für die Luftfahrtbranche (Pflicht, den teuren SAF einzukaufen). Dies geschieht allerdings automatisch durch den Markt und ist nachhaltiger als eine nationale Flugticketabgabe. Letztere entzieht der Luftfahrt lediglich Geld und verhindert damit nötige Investitionen in die Dekarbonisierung des Sektors. Dabei wird jedoch noch kein Reduktionsziel erreicht, sondern lediglich ein Wettbewerbsnachteil für die Schweiz geschaffen. Eine mit der EU harmonisierte Lösung hingegen ist wettbewerbsneutral und viel effektiver, denn mit der Beimischquote wird das Ziel Netto-Null in der Luftfahrt erreicht. Das ist wirtschaftlich und gleichzeitig nachhaltig.

Weltweit wird fieberhaft an alternativen Antriebssystemen und Treibstoffen geforscht, um den CO₂-Ausstoss der Mobilität zu verringern. Nicht überall im Verkehr funktioniert das auf gleiche Weise: Im Strassenverkehr findet der Umschwung hin zu Fahrzeugen mit Hybrid- oder Elektro-Antrieb bereits seit Jahren statt. Im Luftverkehr definieren physikalische Grössen wie Gewicht und Reichweite die Möglichkeiten. Deshalb wird es in der Luftfahrt auch weiterhin flüssigen Treibstoff brauchen. Die Lösung hierbei sind klimaneutrale Treibstoffe, sogenannte Sustainable Aviation Fuels (SAF).

SAF haben die gleichen Eigenschaften wie herkömmliches Kerosin, weisen aber einen 80–100% geringeren CO₂-Fussabdruck auf. Ein grosser Vorteil von nachhaltigen, flüssigen Treibstoffen ist, dass die vorhandene Logistik und Infrastruktur weiterhin genutzt werden kann. Dies gilt für die sich im Einsatz und in Produktion befindenden Flugzeuge und die Betankungssysteme am Boden. Für neu konzipierte elektrische und wasserstoffbasierte Flugzeuge braucht es hingegen neue kostenintensive Infrastrukturen.

Engagement für die Weiterentwicklung und Marktfähigkeit von SAF

Die Flughafen Zürich AG engagiert sich schon länger zugunsten von SAF. Seit 2020 besteht eine Vereinbarung mit dem ETH-Spin-off Synhelion, das sich mit der Entwicklung und Produktion von Solartreibstoffen befasst (s. Politikbrief Sommer 2020, Seite 7–8). Die Flughafen Zürich AG wird in Testanlagen anfallende Treibstoffmengen zu Gestehungskosten abkaufen. Zudem engagiert sie sich in der Wissensvermittlung und der Etablierung von Prozessen zur Anwendung von nachhaltigen Flugtreibstoffen in der Schweiz.

Rolle des Flughafen Zürich im Treibstoff-Prozess

Als Flughafenbetreiberin ist die Flughafen Zürich AG nicht als Käuferin oder Verkäuferin in den Treibstoff-Prozess involviert. Beim Engagement für den vermehrten Einsatz von nachhaltigen Flugtreibstoffen tritt der Flughafen Zürich in erster Linie als Plattform mit Vermittlungs- und Scharnierfunktion in Erscheinung.

So hat die Flughafen Zürich AG den Aufbau der Grundlagen für den gesamten Einfuhrprozess initiiert und mitentworfen. Die Machbarkeit des Einsatzes von SAF am Flughafen Zürich (Einfuhr und Betankung) wurde anlässlich des WEF-Jahrestreffens im Januar 2020 sowie im Juli 2021 unter Beweis gestellt. Damals wurden am Flughafen Zürich erstmals Privatjets und später ein Linienflugzeug der SWISS mit nachhaltigem Flugtreibstoff betankt.

Flughafen Zürich AG setzt sich aktiv für eine Beimischquote ein

Im Rahmen der CO₂-Gesetzrevision will der Bundesrat in Anlehnung an die EU-Regeln eine Beimischpflicht für nachhaltige Flugtreibstoffe einführen. Diese steht im Einklang mit dem Engagement und der Überzeugung der Flughafen Zürich AG. Sie begrüsst die Stossrichtung des Entwurfs und unterstützt die Implementierung einer Beimischquote (siehe Box oben).

Mit der Festlegung einer Beimischquote wird der Grundstein für eine marktbasierende Dekarbonisierung der Luftfahrt gelegt. Unternehmen, die SAF produzieren oder in SAF investieren möchten, wird gleichzeitig eine Perspektive und eine Abnahmegarantie geboten. Dies hilft, das Angebot an SAF zu vergrössern und gleichzeitig den Preisunterschied zum fossilen Kerosin zu senken.

Reduktion der eigenen CO₂-Emissionen wird vorangetrieben

Neben der Unterstützung zur wirksamen Reduktion des CO₂-Ausstosses im Luftverkehr verfolgt die Flughafen Zürich AG ihre Reduktionsziele in Bezug auf die eigene Flughafeninfrastruktur konsequent weiter. Dank Massnahmen im Gebäudebereich konnte sie ihre eigenen CO₂-Emissionen in den letzten 30 Jahren um über ein Drittel reduzieren, obwohl sich das Gebäudevolumen im gleichen Zeitraum mehr als verdoppelt hat. Mit dem Beitritt zur Initiative «Vorbild Energie und Klima» des Bundes bekennt sie sich dazu, die Energieeffizienz weiter zu steigern und den Umstieg auf erneuerbare Energien voranzutreiben.





GASTBEITRAG

Über den Wolken

Fliegen bedeutet für viele persönliche Freiheit. Wirtschaftlich ist die Luftfahrt als infrastrukturorientierte Dienstleistung eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg einer modernen, offenen Volkswirtschaft wie der Schweiz, sie ist und bleibt aber auch problembehaftet. Die Schweizer Banken als infrastrukturorientierte Finanzdienstleister verbindet viel mit der Schweizer Luftfahrt, auch schmerzvolle Episoden der Schweizer Wirtschaftsgeschichte.

Beide Branchen verbindet, dass sie in der Vergangenheit immer wieder für ihre direkten respektive indirekten negativen Umwelteinflüsse kritisiert wurden. Die Anstrengungen rund um synthetische Treibstoffe und sparsame Flugzeuge zeigen, dass die Flugbranche auf Nachhaltigkeit setzt – genauso wie die Banken auch. Dazu gehört das Bekenntnis, bis 2050 die Ziele des Pariser Klimaabkommens zu erreichen und die direkten und indirekten Emissionen auf Netto-Null zu reduzieren.

Wenn es um die Banken geht, so wird oftmals gefordert, Kapitalflüsse in CO₂-lastige Industrien zu verbieten. Die Emissionen sinken dadurch aber nicht, die Finanzierungsströme würden bloss umgeleitet. Zudem bin ich überzeugt: Die CO₂-lastige Wirtschaft wird verschwinden. Niemand investiert in Unternehmen, die keine Zukunft mehr haben

und laufend an Wert verlieren. Statt auf Verbote setzen die Banken deshalb auf die Begleitung und Finanzierung der Transformation der Wirtschaft und somit auch des Flugverkehrs. Aber ist dieser Umbau für die Luftfahrt überhaupt finanzierbar?

Gemessen an den gesamten CO₂-Emissionen der Schweizer Volkswirtschaft zählt der Flugverkehr für Abflüge in der Schweiz (Inland- und internationaler Flugverkehr) heute zu denjenigen Wirtschaftssektoren mit den stärksten direkten Emissionen. Wie die 2021 publizierte Studie der Schweizerischen Bankiervereinigung und der Boston Consulting Group zum Finanzierungsbedarf einer klimaneutralen Schweiz zeigt, sind zur Erreichung des Netto-Null-Ziels bis 2050 für die gesamte Schweizer Volkswirtschaft durchschnittliche Investitionen von CHF 12.9 Mrd. pro Jahr notwendig. Für den Flugverkehr bedeutet dies einen jährlichen Investitionsbedarf von durchschnittlich CHF 1.2 Mrd. Wie ein Vergleich mit Zahlen der SWISS zeigt, ist dafür kein Quantensprung notwendig: In den vergangenen zehn Jahren hat allein die SWISS zur Modernisierung ihrer Flotte durchschnittlich CHF 0.8 Mrd. pro Jahr investiert. Die in Zukunft nötigen Investitionen für die Klimatransition sind im Flugverkehr also machbar.

Es bleibt jedoch ein Aber: Mit dem Fokus auf die Treibstoffproblematik fehlen in diesen Emissionszahlen des Flugverkehrs die direkten Emissionen der Schweizer Flughafeninfrastrukturen, also die Gebäude, der Benzinverbrauch der Bodenabfertigungsdienste usw. So wie der Flughafen Zürich selbst seine eigenen, direkten Emissionen schrittweise bis 2050 auf Netto-Null reduzieren will, so müssen dies auch die Bodenabfertigungsdienste und alle weiteren Dienstleister.

Entscheidend ist also, dass die Unternehmen fortlaufend die notwendigen Investitionen tätigen. Dabei spielen die Banken eine wichtige Rolle. Ein Grossteil der Investitionen können vom Finanzplatz finanziert werden, nämlich mittels Kreditvergaben und über den Kapitalmarkt. Nutzen wir also gemeinsam unser Potenzial, um die Klimaziele zu erreichen und in Zukunft die Freiheit über den Wolken ohne schlechtes Gewissen zu geniessen.

Jörg Gasser,
CEO Schweizerische Bankiervereinigung (SBVg)

Geschäftsbericht mit Nachhaltigkeitsoptik

Zum ersten Mal veröffentlicht die Flughafen Zürich AG einen Integrierten Bericht gemäss Standard der Global Reporting Initiative (GRI). Aufgezeigt werden die gesamtheitlichen Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft sowie die positiven und negativen Auswirkungen der Geschäftstätigkeit.

Nachhaltige Geschäftsführung geniesst bei der Flughafen Zürich AG seit mehr als 30 Jahren einen hohen Stellenwert. Entscheidend ist eine ganzheitliche Betrachtung aller Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft. Der Fokus liegt auf den Aspekten, bei denen das Unternehmen die grösste Wirkung erzielen kann. Im Zentrum stehen fünf Nachhaltigkeitsthemen, bei welchen das Unternehmen die stärksten Auswirkungen auf Dritte und ein besonders hohes Interesse der Anspruchsgruppen festgestellt hat.

Übersicht Nachhaltigkeitsthemen

Lokale Wirkungen

Beitrag in der Region

Lärm

Ökologische Wirkungen

Klima

Energie

Abfall- und
Kreislaufwirtschaft

Luftqualität

Biodiversität

Wasser

Gesellschaftliche Wirkungen

Arbeits- und
Flugbetriebssicherheit

Geschäftsethik

Korruptionsbekämpfung

Menschenrechte

Chancengleichheit und
Diskriminierungsfreiheit

Verantwortungsvolle
Arbeitgeberin

ICT-Sicherheit
und Datenschutz

Wesentliche Nachhaltigkeitsthemen

Übrige Nachhaltigkeitsthemen

Thema

Beschreibung

Beitrag in der Region	Einen Beitrag leisten zur Wertschöpfung und zur wirtschaftlichen Entwicklung in der Region sowie zur Lebens- und Standortqualität im Allgemeinen.
Lärm	Flug- und Betriebslärm reduzieren und Anwohnende vor übermässigem Fluglärm schützen.
Klima	Reduktion des Ausstosses von Klimagasen sowie Massnahmen, um den Auswirkungen des Klimawandels an unseren Standorten zu begegnen.
Arbeits- und Flugbetriebssicherheit	Mitarbeitende, Kundinnen und Kunden, Reisende und Besuchende sowie die Infrastruktur vor Schäden aus Unfällen oder kriminellen Handlungen schützen.
Geschäftsethik	Verlässlich, transparent und fair mit Geschäftspartnern, Mitbewerbern und Behörden umgehen.

Flughafen Zürich AG, Integrierter Bericht 2021

Beitrag in der Region

Die Flughafen Zürich AG leistet an allen Standorten einen wichtigen Beitrag zur Wirtschafts- und Gesellschaftsentwicklung und versteht sich als verantwortungsvolle Akteurin mit regionaler Ausstrahlung. Am Standort Zürich erfüllt sie den Konzessionsauftrag des Bundes, durch möglichst attraktive Direktverbindungen die globale Erreichbarkeit der Schweiz sicherzustellen. Der Flughafen Zürich generiert eine Wertschöpfung von ca. CHF 5 Mrd. (3.5% des BIPs des Kantons Zürich). Dazu kommen Steuern und Dividendenausschüttungen der Flughafenbetreiberin an die öffentliche Hand von CHF 1.2 Mrd. seit dem Jahr 2000. Als beliebte Begegnungs- und Freizeitorte zählen die Zuschauerterrasse sowie ein neu gestalteter Park von rund 80'000 m Grünfläche im Circle. Hochschulengagements sowie Sponsoring von kulturellen und gesellschaftlichen Events in den Flughafenrainergemeinden runden das Engagement in der Region ab.

Lärm

Lärmauswirkungen des Flugbetriebs auf die Umgebung sind nicht vollständig vermeidbar. Die Flughafen Zürich AG unternimmt mit technischen, baulichen, betrieblichen und finanziellen Massnahmen das Mögliche, um negative Auswirkungen zu verringern. In monat-

lichen Lärmbulletins werden dank 14 ortsfesten Messstationen der Fluglärm veröffentlicht. Die Stationen dienen auch zur Überwachung der Flugrouten. Weicht ein Pilot ohne berechtigten Grund davon ab, wird eine Untersuchung eingeleitet. Dank der eigenen Schallschutzhalle kann der Lärm bei Triebwerkstandläufen verringert werden. Und durch die Erhebung von lärm- und zeitabhängigen Gebühren werden für die Fluggesellschaften finanzielle Anreize gesetzt, lärmfreundlichere Flugzeuge einzusetzen. Eine aktive Kommunikation mit der Bevölkerung, u.a. durch den Betrieb der Lärmhotline, zählt ebenfalls zum Engagement.

Klima

Die Flughafen Zürich AG bekennt sich zum Ziel Netto-Null bis 2050 und hat hierfür einen kontinuierlichen Absenkpfad definiert. Seit 1990 konnte sie den eigenen CO₂-Austoss um etwa ein Drittel reduzieren, trotz Ausbau der Infrastruktur und der Verdoppelung der Passagiere. Die Reduktion des Energiebedarfs erfolgt durch die Erneuerung von Gebäuden und der Nutzung von geothermischen Strukturen. Die Flughafen Zürich AG bezieht fossilfreien Strom vom Netz und produziert mit Photovoltaikanlagen, deren Kapazitäten laufend ausgebaut werden, selbst Strom. Mit der Teilnahme an der Initiative «Vorbild Energie und Klima» des Bundes nimmt sie eine schweizweite Vorreiterrolle ein.

Zwei weitere zentrale Nachhaltigkeitsthemen

- **Arbeits- und Flugbetriebssicherheit:** Sicherheit ist in der Luftfahrt eines der wichtigsten Güter. Dazu zählt die Unversehrtheit aller Personen sowie der Infrastruktur. Das integrierte Managementsystem umfasst die Bereiche Safety, Security, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz. Ziel ist die Reduktion von organisatorischen Risiken durch klare Prozesse und klare Organisation sowie die systematische Verbesserung der Präventionswirkung, also die Vermeidung von Personen- und Sachschäden.
- **Geschäftsethik:** Die Einhaltung von Gesetzen, der respektvolle Umgang mit allen Menschen und das Verhalten als fairer und verlässlicher Geschäftspartner gehören zu den grundlegenden Werten der Flughafen Zürich AG. Dazu zählen ein eigenes Compliance-Management-System, eine Whistleblowing-Meldestelle sowie ein gesondertes Meldeverfahren für Sicherheit im Flugbetrieb und arbeitsrechtliche Themen.



Flughafen Zürich AG – Integrierter Bericht 2021:
report.flughafen-zuerich.ch

Internationales Geschäft: CO₂-neutraler Noida International Airport als Meilenstein

Ausländische Flughafenprojekte sind Teil der unternehmerischen Entwicklungsstrategie der Flughafen Zürich AG. Mit ihren Ausland-Engagements schafft sie positive wirtschaftliche Impulse im Ausland und exportiert ihre Expertise in die Wachstumsmärkte von morgen. Der sich im Bau befindende Noida International Airport in Delhi, Indien, setzt einen neuen Standard für nachhaltige Luftfahrtinfrastruktur.

Am 25. November 2021 erfolgte der Spatenstich für den Bau des Noida International Airport. Nebst wirtschaftlichen Interessen verfolgt die Flughafen Zürich AG mit ihrem bisher grössten Flughafenprojekt auch ambitionierte Ziele im Bereich der Nachhaltigkeit. Daniel Bircher, Managing Director International Business, gibt Auskunft.

Derzeit wird der Noida International Airport gebaut. Was entsteht auf der grünen Wiese in Indien?

Nach erfolgreicher Bewerbung hat die Flughafen Zürich AG im Oktober 2020 den Konzessionsvertrag mit der Behörde des Bundesstaates Uttar Pradesh unterzeichnet. Dieser verpflichtet uns zum Bau und Betrieb des Noida International Airport bis 2061. Dafür stehen uns 1334 ha Land zur Verfügung. Die Gesamtinvestitionen für den Bau betragen rund CHF 750 Mio.

Das Projekt sieht zwei Start- und Landepisten und zwei Passagierterminals vor. Die erste Bauphase wird bis 2024 dauern. Der Flughafen wird dann über ein Terminal sowie eine Piste verfügen und rund 12 Mio. Passagiere jährlich befördern können. Kurzfristig soll Noida den Grossraum Delhi und den Westen des indischen Bundesstaates Uttar Pradesh mit anderen Städten in Indien verbinden. Mittel- bis langfristig wird er zur Anbindung Indiens an die Welt beitragen.

Mit Noida baut die Flughafen Zürich AG den ersten Flughafen seiner Klasse, der Netto-Null-CO₂-Emissionen erreichen soll. Wie soll dies erreicht werden?

Bereits bei der Ausschreibung der Infrastrukturen wurde vorgegeben, dass alle Bauwerke nach neusten internationalen Umweltstandards geplant und gebaut werden müssen. Die Architektur der Gebäude unterstützt einen schonungsvollen Umgang mit den Ressourcen. Eine grosse Solarstromanlage mit Batteriespeicher deckt den Strombedarf ab. Weiter verpflichtet sich der Flughafenbetreiber, allfälligen Zusatzbedarf vom öffentlichen Netz nur mit nachhaltig produziertem Strom zu decken. Sämtliche betriebliche Fahrzeuge werden in Noida batteriebetrieben sein. Dazu kommen Investitionen in eine eigene Abfallverwertungsanlage zur Produktion von Biogas,

welches wiederum am Flughafen unter anderem in Fahrzeugen verwendet wird, sowie Anlagen zur Regenwasseraufbereitung und zur Abwasserreinigung. Weiter werden alle Flughafendienstleister zur Einhaltung von strengen Umweltauflagen verpflichtet.

Warum sind Projekte im Ausland für die Entwicklungsstrategie der Flughafen Zürich AG wichtig?

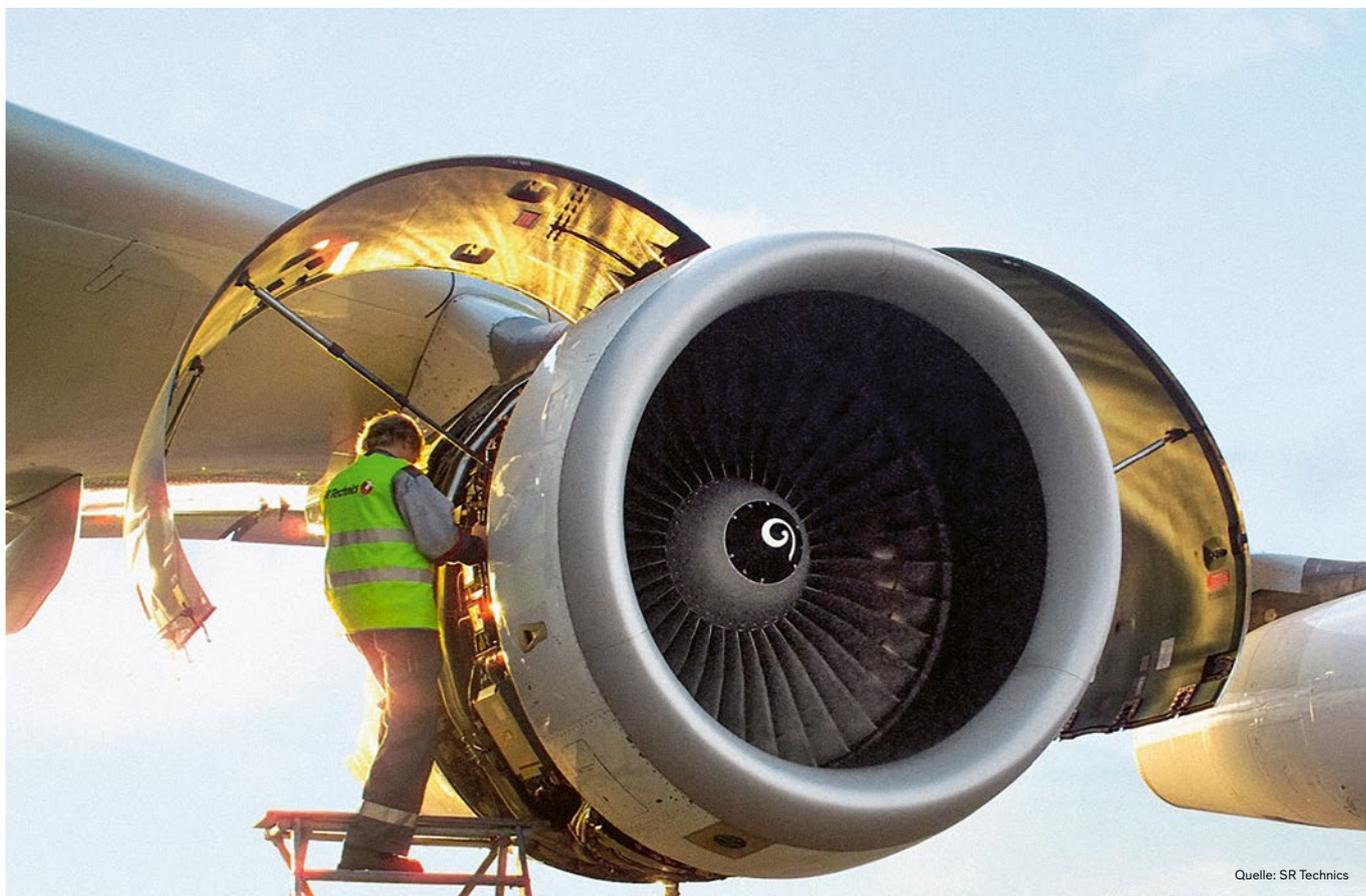
Als konzessionierte Betreiberin des Flughafens Zürich verfügen wir über fundiertes Wissen und einen breiten Erfahrungsschatz in der Führung und der Weiterentwicklung eines Flughafens, der hohen Qualitätsansprüchen genügt. Der Flughafen Zürich bleibt das wichtigste Standbein unseres Unternehmens. Im Sinne einer Diversifizierung unseres Geschäftsmodells stellen wir unser Know-how aber auch international zur Verfügung. Dabei konzentrieren wir uns auf Projekte in den Märkten Lateinamerika und Asien. Im Weiteren erlauben die internationalen Engagements ein Wachstum unseres aviatischen Standbeins.

Noida ist dabei ein weiterer Meilenstein. Der Flughafen ist das bisher grösste, aber nicht unser erstes Projekt in Indien. Zwischen 2005 und 2017 haben wir den Kempegowda International Airport in Bangalore geplant, gebaut und betrieben. Auch dort haben wir einen Flughafen mit hohen Standards realisiert und schliesslich die Beteiligung gewinnbringend verkauft.

Wie stellt die Flughafen Zürich AG sicher, dass hohe Standards im Bereich des Klima- und Umweltschutzes auch bei ihren internationalen Tätigkeiten umgesetzt werden?

Bei der aktiven Gestaltung des Umweltschutzes an Flughäfen ist die Flughafen Zürich AG führend und weltweit als Expertein gefragt. Der Klimaschutz in unserem Unternehmen hat seinen Ursprung mit den Themen «Luft» (inkl. CO₂) und «Energie» bereits im Umweltleitbild von 1998. Wir treiben die ökologische Weiterentwicklung unserer Infrastruktur am Standort Zürich seit Jahrzehnten durch die Nutzung zukunftsgerichteter Technologien voran. Ganz bewusst bringen wir unsere Erfahrung in unsere Auslandsprojekte ein und setzen damit auch im Ausland hohe Prozess- und Infrastrukturstandards um, die regional als Benchmark dienen. Je nach Standort stehen dabei unterschiedliche Prioritäten im Vordergrund, meist handelt es sich aber um Optimierungen in den Bereichen Abfallbewirtschaftung, Energiebedarf und Gewässerschutz.

Die umfassenden Umweltschutzmassnahmen in unseren internationalen Flughafenentwicklungsprojekten verdeutlichen, dass wir dank unserer Erfahrung im Ausland einen wirksamen Beitrag zum Umweltschutz leisten. Neben den vielen positiven wirtschaftlichen Impulsen, wie der Schaffung von Arbeitsplätzen und der Verbesserung der Erreichbarkeit von Regionen, berücksichtigen wir auch diesen nutzenstiftenden Umwelt-Aspekt bei unseren Auslandsprojekten.



Quelle: SR Technics

FLUGHAFENGLOSSAR – FLUGHAFEN ZÜRICH: AKTEURE UND PROZESSE

Flugzeugwartung

Der Flugzeugwartung kommt im System Flughafen eine tragende Rolle zu. Die verschiedenen technischen Dienstleistungen leisten einen wichtigen Beitrag, dass Flugzeuge sicher und pünktlich abfliegen können. Dazu gehören umfassende Wartungen von einzelnen Triebwerken, Flugzeugen und deren Komponenten sowie der Unterhalt von ganzen Flugzeugflotten.

Am Flughafen Zürich ist SR Technics für die Flugzeug-Linienwartung verantwortlich. Für die Arbeiten an Flugzeugen hält das international tätige Unternehmen eine Reihe von notwendigen Berechtigungen und Zertifikaten der Hersteller und verschiedener Luftfahrtaufsichtsbehörden.

Die Serviceleistungen am Flugzeug wie beispielsweise das Austauschen von Ersatzteilen, wöchentliche und tägliche Checks, «Aircraft on Ground» team support (AOG), die Fehlersuche und Mängelbeseitigung, Räder- und Komponentenwechsel sowie die Bewertung und Reparatur von Strukturschäden leisten einen wichtigen Beitrag zur Werterhaltung und Weiterentwicklung der hoch-technologisierten Fluggeräte, die am Flughafen Zürich im Einsatz stehen. Insbesondere in der Triebwerkswartung und -überholung hat das Unternehmen eine jahrzehntelange Erfahrung. Am Flughafen Zürich befindet sich das Kompetenzzentrum für die Triebwerkswartung von SR Technics weltweit.

Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils von Januar bis April 2022

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



LOKALPASSAGIERE

3'663'714

Veränderung gegenüber 2021
+339.1%

Veränderung gegenüber 2020
+2.1%

Veränderung gegenüber 2019
-43.8%



TRANSFERPASSAGIERE

1'348'048

Veränderung gegenüber 2021
+623.2%

Veränderung gegenüber 2020
-8.4%

Veränderung gegenüber 2019
-51.3%



TOTAL PASSAGIERE

5'028'119

Veränderung gegenüber 2021
+387.3%

Veränderung gegenüber 2020
-0.9%

Veränderung gegenüber 2019
-46.0%



TRANSFERANTEIL

26.9%

Veränderung gegenüber 2021
+8.6 Prozentpunkte

Veränderung gegenüber 2020
-2.2 Prozentpunkte

Veränderung gegenüber 2019
-2.9 Prozentpunkte



FLUGBEWEGUNGEN

56'811

Veränderung gegenüber 2021
+148.8%

Veränderung gegenüber 2020
+8.6%

Veränderung gegenüber 2019
-34.5%



FRACHT

145'876 t

Veränderung gegenüber 2021
25.6%

Veränderung gegenüber 2020
+38.0%

Veränderung gegenüber 2019
-3.6%

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