

Politikbrief

Sommer 2023

NR. 59



Editorial	3
Pistenverlängerungen erhalten Auftrieb	4
Gastbeitrag: Regine Sauter, Direktorin der Zürcher Handelskammer, Nationalrätin und Präsidentin von Aviationsuisse	7
Meldepflicht für IT-Schwachstellen: Keine gute Idee	8
Vom Erstflug am ZRH zum CO ₂ -neutralen Fliegen	10
Flughafenglossar: Kommerzzentrum Ausflugsziel	11
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

Der Flughafen lebt. Damit meine ich nicht die Gebäudehüllen und Pistenbeläge, sondern das Flughafensystem als Ganzes. Es sind die Menschen, die der «Flughafenstadt» Leben einhauchen. So war es vor 75 Jahren, als unser Flughafen eröffnet wurde. So ist es heute. Und so wird es ganz bestimmt auch morgen sein. Als Chief People & Communications Officer ist es mir eine Herzensangelegenheit, dass wir ein qualitativ hochstehender Flughafen sind, der positive Erlebnisse für Menschen schafft und sicherstellt, dass auch künftige Generationen davon profitieren können.

Genauso sind es Menschen, die den Flughafen planen, konzipieren und darüber entscheiden, welche Aufgaben und Ziele er zu erfüllen hat. Dazu gehört auch, wie man das System weniger anfällig für Fehler macht und höchste Sicherheit bietet. Darum geht es bei den Pistenverlängerungen, für die die Kantonsratskommission jüngst grünes Licht gegeben hat. Lesen Sie auf den Seiten 4 und 5 unsere Einordnung.

Im Gastbeitrag auf Seite 7 unterstreicht Nationalrätin Regine Sauter, Präsidentin von Aviationsuisse, die grosse Relevanz unseres Landesflughafens für Menschen und Unternehmen in der ganzen Schweiz. Als kritische Infrastruktur sind wir nicht gefeit vor Cyberattacken. Im Bundesgesetz über die Informationssicherheit gilt: Achtung vor unbeabsichtigten Fehlern, damit die Sicherheit erhöht und nicht gefährdet wird. Mehr dazu auf den Seiten 8 und 9.



Voller Vorfreude blicken wir auf unsere Jubiläumsaktivitäten, deren Intensivphase mit dem Erstflugevent am 14. Juni startet und als Höhepunkt im Festwochenende vom 1. bis 3. September gipfelt. Ein zentrales Thema, das wir dabei aufgreifen, ist die Entwicklung unseres Flughafens. Während die technologischen Fortschritte in der Vergangenheit im Fokus waren, geht es nun um zentrale Schritte in eine nachhaltige Zukunft. Als Einstimmung empfehle ich Ihnen den Artikel auf Seite 10.

Besuchen Sie uns und feiern Sie mit uns. Wir freuen uns auf Sie.

Herzliche Grüsse

Manuela Staub
Chief People & Communications Officer
Flughafen Zürich AG

Pistenverlängerungen erhalten Auftrieb

Die vorberatende Kommission im Kantonsrat anerkennt die Vorteile der Pistenverlängerungen und hat dem Vorhaben zugestimmt. Dieser Mehrheitsentscheid ist erfreulich. Eine Ablehnung wäre eine verpasste Chance für diverse Verbesserungen, nicht zuletzt beim Fluglärm.

Überzeugende Vorteile

Die Pistenverlängerungen sind eine von mehreren Massnahmen aus einer Sicherheitsüberprüfung im Auftrag des Bundes. Die Massnahme ist zentral, denn ein mögliches Überschliessen der Piste durch Flugzeuge bei der Landung oder bei einem Startabbruch sowie Pistenkreuzungen gehören zu den grössten Risiken im Flugbetrieb. Mit den Pistenverlängerungen können zudem der Flugbetrieb stabilisiert und Verspätungen deutlich reduziert werden. Wenn die Flugzeuge abends früher in der Luft sind, bringt dies mehr Nachtruhe für alle. Schliesslich reduzieren die Pistenverlängerungen insgesamt die Anzahl Fluglärm-Betroffener. Dies alles, ohne eine Erweiterung der Flugkapazität und ohne dass Steuergelder aufgewendet werden.

Keine Rückweisung

Eine Minderheit der Kommission will das Geschäft an den Regierungsrat zurückweisen mit dem Auftrag, eine Analyse des Bundesverwaltungsgerichts-Urteils von 2021 zu einer Betriebsreglementsänderung vorzunehmen. Dieser Antrag ist überflüssig, denn das Gerichtsurteil hat gerade festgehalten, dass das Projekt der Pistenverlängerungen weitergeführt werden kann. Eine weitere Minder-

heit beantragt ebenfalls Rückweisung mit Anforderungen, die in keinem Zusammenhang mit den Pistenverlängerungen stehen. Einerseits sollen dem Flugbetrieb sehr einschneidende Beschränkungen auferlegt werden, welche den Wegfall vieler Langstreckenverbindungen zur Folge hätten. Andererseits verlangt sie Umweltziele, welche die Flughafen Zürich AG aber bereits weitestgehend selbst implementiert hat.

Keine weitere Verzögerung

Als nächstes entscheidet der Kantonsrat. Er hat die Chance, einen weiteren Schritt in Richtung Umsetzung der Pistenverlängerungen zu machen. Ein in Sachen Sicherheit, Stabilität und Pünktlichkeit verbesserter Flugbetrieb ist im Interesse sowohl der Nutzerinnen und Nutzer als auch der Bevölkerung rund um den Flughafen. Eine Rückweisung der Vorlage an den Regierungsrat ändert nichts am Projekt. Die Vorlage ist reif zur Entscheidung. Sie würde lediglich die Umsetzung weiter verzögern. Mit einer Verzögerung des Projekts ist aber weder dem sicheren und stabilen Flugbetrieb noch der lärm-betroffenen Bevölkerung gedient.



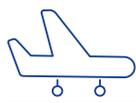
Mehr
Sicherheit



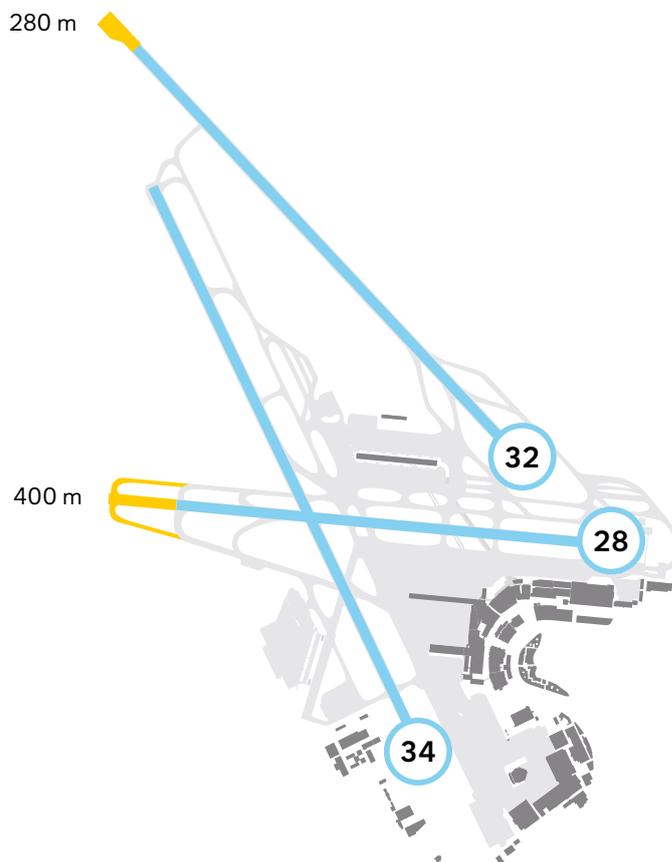
Weniger
Verspätungen



Mehr
Nachtruhe



Keine
Kapazitätserhöhung



Vier Fragen an Stefan Tschudin, COO und Flugplatzleiter

Die Pistenverlängerungen werden mit Verbesserungen bei der Sicherheit begründet. Ist der Flughafen heute nicht sicher?

Der Flughafen ist selbstverständlich sicher. Dafür garantiere ich als Flugplatzleiter. Die Sicherheit ist das höchste Gut in der Aviatik. Deshalb muss sie stets überprüft und weiter verbessert werden. Nach einem Beinahe-Unfall am Flughafen Zürich gab es eine umfassende Sicherheitsüberprüfung. Die Pistenverlängerungen wurden darin als wesentliche Massnahme identifiziert, um die Sicherheitsmarge zu erhöhen. Sie wurden auch durch den Bund in den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) aufgenommen. Durch die Verlängerungen der Pisten steht den Pilotinnen und Piloten mehr Bremsweg bei einem Startabbruch und bei Landungen zur Verfügung. Weiter ergibt sich eine Reduktion von Kreuzungspunkten am Boden und in der Luft und eine Verkürzung der Rollzeit von Langstreckenflugzeugen am Abend. Die Massnahme ist aus Sicherheitsgründen also sehr wichtig.

Gibt es nicht andere Massnahmen, um die versprochenen Vorteile zu erreichen?

Unter den gegebenen regulatorischen und politischen Rahmenbedingungen gibt es keine alternativen Massnahmen im Flugbetrieb, die dieselben Verbesserungen punkto Sicherheit und Reduktion von Verspätungen mit sich bringen. Gäbe es welche, hätten wir sie längst in Angriff genommen. Denn die Pistenverlängerungen sind hinsichtlich baulicher Massnahmen und Verfahrensdauer ausserordentlich aufwendig.

Hand aufs Herz: Der Flughafen würde doch nicht 250 Mio. Franken investieren, wenn er damit nicht wirtschaftliche Vorteile (mehr Kapazität) erreichen könnte?

Die Pistenverlängerungen haben nichts mit einer Kapazitätserhöhung zu tun. Erstens besteht zwischen Pistenlänge und

Anzahl Flugbewegungen kein Zusammenhang. Auf einer längeren Piste können nicht mehr Flugzeuge starten oder landen. Zweitens gibt es zwar einen Effizienzgewinn, weil es vom geplanten Betriebsregime weniger unvorhersehbare Abweichungen gibt. Die regulatorischen Vorgaben, insbesondere der Lärmschutz am Abend, lassen es aber nicht zu, dass deswegen mehr Flugbewegungen eingeplant werden. Der Effizienzgewinn kommt also vollumfänglich der Reduktion von Verspätungen zugute. Genau hier liegt das Interesse des Flughafens: Neben der Sicherstellung hoher Sicherheitsstandards haben wir ein starkes Interesse an einem möglichst verspätungsfreien Betrieb. Zudem muss man die Ausgaben im Kontext sehen: Wir investieren mehr als 300 Millionen Franken jährlich in den Unterhalt und die Erneuerung unserer Flughafeninfrastruktur. Refinanziert werden die Investitionen über die Einnahmen aus den Flugbetriebsgebühren.



Stimmen aus der Politik wünschen sich mehr Verbindlichkeit bei den Versprechen für weniger Verspätungen und mehr Nachtruhe. Warum gibt diese der Flughafen nicht ab?

Was wir als Flughafen können und tun: Zusammenhänge aufzeigen. Die Pistenverlängerungen führen unweigerlich zu mehr Sicherheitsmarge, mehr Pünktlichkeit und, durch den durchschnittlich früheren Betriebsschluss am Abend, zu mehr Nachtruhe. Es werden aber nicht sämtliche Verspätungsursachen eliminiert. Verspätungen, zum Beispiel wegen schlechtem Wetter, technischen Problemen am Flugzeug oder Engpässen bei der Flugsicherung, wird es auch mit den Pistenverlängerungen geben. So werden wir den Verspätungsabbau nach 23.00 Uhr weiterhin benötigen, nur in geringerem Ausmass. Ein absolutes Versprechen ist also nicht möglich. Deswegen die Pistenverlängerungen abzulehnen, wäre aber absolut kontraproduktiv.



Die wichtigsten Fragen und Antworten
zu den Pistenverlängerungen



Erklärfilm auf Youtube
«Pistenverlängerungen Flughafen Zürich»





GASTBEITRAG

Wir brauchen einen verlässlichen Flughafen

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich ist hinlänglich bekannt: 27'400 Mitarbeitende arbeiten direkt am Flughafen Zürich – in rund 300 Unternehmen. Die jährliche Wertschöpfung beträgt rund 7 Milliarden Franken. Rund 40% der wertmässigen Exporte aus der Schweiz sind Luftfracht. Ebenso bekannt ist, dass die gute Erreichbarkeit des Grossraums Zürich ein wesentlicher Faktor für dessen Attraktivität ist. Mobilität ist wichtig und sie wird es auch bleiben – daran hat auch die Pandemie nichts geändert, wie die aktuellen Entwicklungen zeigen.

Herausforderungen gibt es indessen viele. Zum einen muss der Flugbetrieb nachhaltig werden. Die ambitionierten Klimaziele des Flughafens Zürich und der Airline Swiss – Netto-Null bis 2040 respektive 2050 – sind deshalb richtig und wichtig. Und dass sie keine Lippenbekenntnisse bleiben, zeigen der Bau des Circle, offiziell für seine Nachhaltigkeit zertifiziert, und das geplante neue Dock A des Flughafens oder die Beteiligung der Swiss am Schweizer Startup Synhelion, mit dem Ziel, bald synthetische Treibstoffe im grossen Stil produzieren zu können.

Zum anderen müssen der Flughafen Zürich und die Swiss auch wettbewerbsfähig bleiben, damit sie langfristig die gute Erreichbarkeit des Standorts sicherstellen können – sicher, verlässlich und pünktlich. Denn dies ist nicht selbstverständlich. Ein aktuelles Beispiel, das dies unterstreicht, sind die geplanten Pistenverlängerungen am Flughafen Zürich. Deren Vorteile sind augenscheinlich: Mehr Stabilität, mehr Pünktlichkeit, mehr Nachtruhe für alle. Doch das wird nicht überall anerkannt. Im Gegenteil: Der Gegenwind aus der Politik ist spürbar. Das so offensichtlich notwendige Projekt am wichtigsten Landesflughafen der Schweiz wird von Linksgrün in Frage gestellt und bekämpft.

Umso wichtiger ist, dass sich die Luftfahrt nicht allein für sich selbst engagieren muss. Wir alle sind gefordert – mit «Wir» meine ich die Nutzer der Luftfahrt. Im Verband Aviationsuisse, den ich präsidieren darf, bündeln wir genau diese Nutzer aus (Export-)Wirtschaft, Wissenschaft, Tourismus und Hotellerie. Für sie alle ist die gute Erreichbarkeit der Schweiz entscheidend, denn sie sind auf die internationale Vernetzung angewiesen. Und Aviationsuisse will dies klar machen, aufzeigen, was alles von dieser Vernetzung abhängt. Erfreulich ist, dass die Notwendigkeit für dieses Engagement erkannt ist. Aviationsuisse ist innert Jahresfrist von einer Handvoll auf 17 Mitglieder und 4 Beiräte angewachsen.

Im öffentlichen Diskurs ist selten vom Nutzen und oft von Lasten der Luftfahrt die Rede. Diese Wahrnehmung wollen wir ändern. Darum kann nicht oft genug betont werden, was wir als Verband der Nutzer der Luftfahrt zum Ausdruck bringen wollen: Luftfahrt ist kein Selbstzweck – sie ist wichtig für uns alle.

Regine Sauter,
Direktorin der Zürcher Handelskammer,
Nationalrätin und Präsidentin von Aviationsuisse

Meldepflicht für IT-Schwachstellen: Keine gute Idee

Die Einführung einer Meldepflicht für erfolgreiche Cyberangriffe bei kritischen Infrastrukturen ist richtig und wichtig. Die Ausdehnung der Meldepflicht auf Schwachstellen von betriebskritischen Informatikmitteln ist allerdings kontraproduktiv. Sie erhöht das Sicherheitsrisiko für die Schweiz – und für den Flughafen Zürich. Der Ständerat wird aufgerufen, der ursprünglichen Version des Bundesrates zuzustimmen.

In den vergangenen Jahren und Monaten ist die Bedrohung durch Cyber Risiken auch für die Schweiz mit ihrer ausgebauten und hoch vernetzten Infrastruktur deutlich ins öffentliche Bewusstsein getreten. Flughäfen, Energieversorger und Telekommunikationsdienstleister zählen zu den kritischen Infrastrukturen und stehen in der Verantwortung. Deshalb unterstützt die Flughafen Zürich AG die Einführung einer Meldepflicht für erfolgreiche Cyberangriffe.

Gut gemeint, aber gefährlich

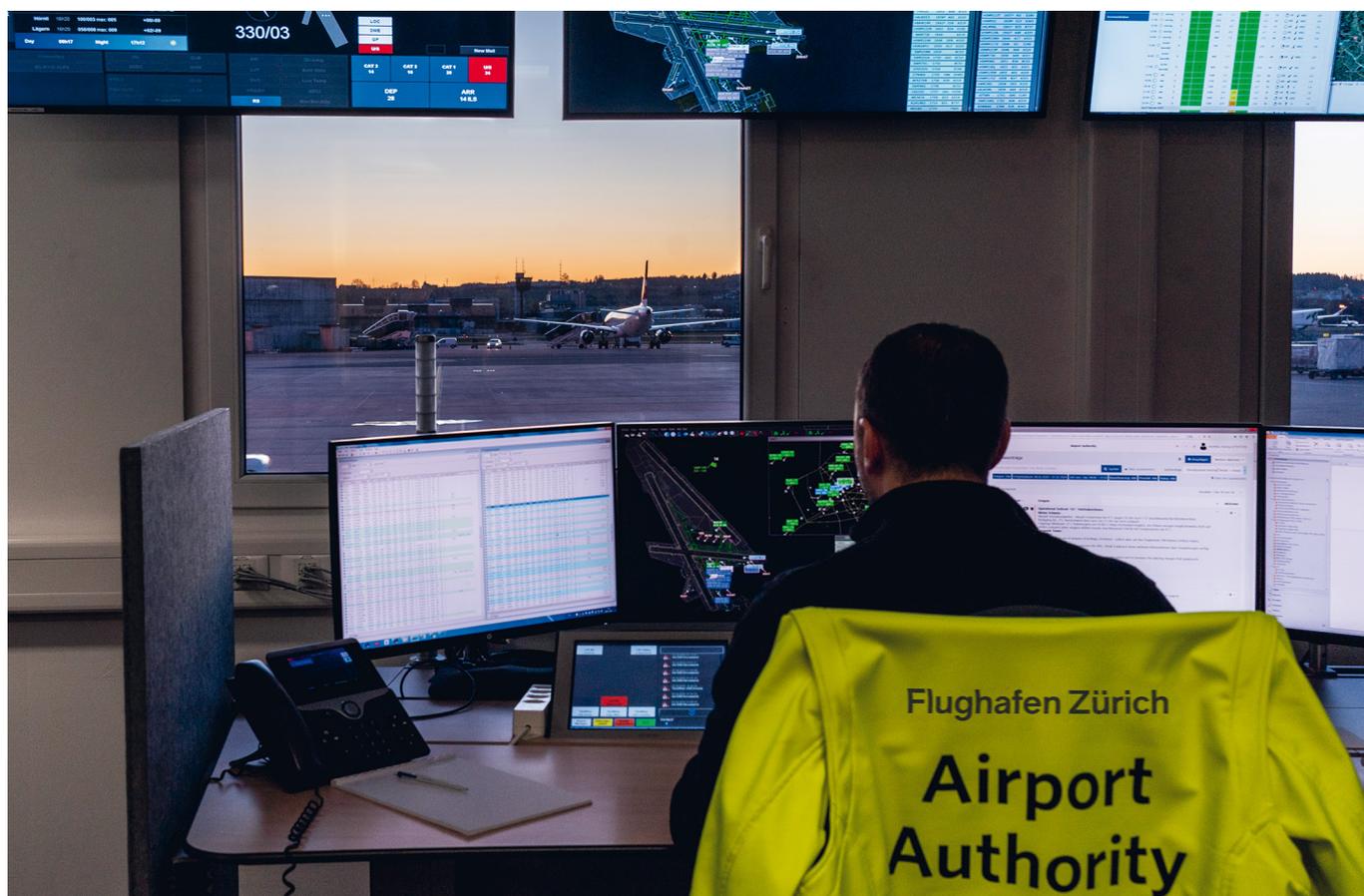
Allerdings will neben dem Nationalrat auch die sicherheitspolitische Kommission des Ständerats weiter gehen als der Bundesrat. So sollen auch betriebskritische Schwachstellen von Informatik- und Computersystemen von kritischen Infrastrukturen meldepflichtig werden. Diese Informationen beschreiben genau die Angriffspunkte für eine Cyberattacke und legen die Schwachstellen offen. Die Gefahr ist gross, dass diese Auflage die Sicher-

heit der Systeme von kritischen Infrastrukturen nicht stärkt, sondern potenziell gefährdet.

Eine Meldung von IT-Schwachstellen und ihre Sammlung an zentraler, staatlicher Stelle setzt voraus, dass das Sicherheitssystem der Behörde absolut geschützt ist. Mögliche Lecks müssen zu jeder Zeit komplett ausgeschlossen werden können. Dass diese Anforderung wenig realistisch und kaum zu erfüllen ist, zeigen verschiedene Vorfälle aus jüngster Vergangenheit, bspw. die Angriffe auf die US-Administration oder den Deutschen Bundestag.

Das Sicherheitsrisiko reduzieren, nicht erhöhen

Ein Grundsatz lautet, dass sicherheitskritische Informationen nie zentral gelagert werden sollen. Dieser wird durch die Meldepflicht nicht eingehalten. Mit der zentralen Sammlung und Speicherung



in einer Behörde könnten die Schwachstellen in den Informatiksystemen kritischer Infrastrukturen bei einem Cyberangriff offenlegt werden – und im schlimmsten Fall weitere Angriffe provozieren. Potenziellen Gegnern würde Tür und Tor geöffnet, um kritische Infrastrukturen gezielt anzugreifen und still zu legen. Dies kann weder im Interesse der Betreiber kritischer Infrastrukturen noch des Gesetzgebers sein.

Mehr Aufwand, weniger Sicherheit

Mit einer Meldepflicht werden diejenigen kritischen Infrastrukturen bestraft, die vorausschauend arbeiten und ihre eigenen Risiken bzw. Schwachstellen kennen. Mit anderen Worten: Wer seine Risiken nicht kennt oder nicht kennen will, kann und muss sie nicht melden. Ein aktives Risikomanagement ist integraler Bestandteil einer gesunden kritischen Infrastruktur und den vorgegebenen Information Security Management Systemen, auch wenn sie dadurch trotzdem nicht von Cyberangriffen gefeit ist.

Die Meldepflicht für Schwachstellen in IT- und Computersystemen trägt schliesslich weder den betriebswirtschaftlichen noch den operationellen Möglichkeiten von Unternehmen Rechnung. Für die tägliche Meldung einer hohen Anzahl an Datenpunkten pro Organisation müssten in allen Unternehmen mehr Stellen geschaffen werden, um alle Daten- und Referenzpunkte auswerten zu können. Dies gilt ebenso für den Staat selbst.

Kein Zusatznutzen

Hinzu kommt: Die Meldung von Schwachstellen ergibt kein auswertbares Lagebild. Denn die Kritikalität der Schwachstellen ist von verschiedenen Komponenten abhängig und kann mit unterschiedlichen kompensierenden Massnahmen entschärft werden. Zudem sind nicht alle Schwachstellen gleichermassen exponiert.

Der Ständerat wird deshalb aufgerufen, im Sinne der Sicherheit auf die Einführung einer Meldepflicht für IT-Schwachstellen zu verzichten.

Drei Fragen an Michael Hofmeier, Leiter ICT

Das Thema Cybersicherheit beschäftigt aktuell das nationale Parlament, dich als Leiter ICT schon deutlich länger. Wie hoch steht es bei dir auf der Agenda und was unternimmt die Flughafen Zürich AG in diesem Bereich?

Cybersicherheit ist für uns essenziell und wie eine Endlosschleife: Wir setzen Massnahmen um, die Angreifer finden neue Angriffsmöglichkeiten, wir kontern wiederum usw. Für diesen Wettlauf brauchen wir solid gebaute Anwendungen und Infrastrukturen (Grundschutz), gute Möglichkeiten zur Detektion von Angriffen und Mittel für die Reaktion, falls ein Angriff erfolgreich sein sollte. In der Konsequenz bedeutet dies, dass wir in all diesen Themengebieten regelmässig investieren.

Neu will der Bund ein nationales Zentrum für Cybersicherheit schaffen und eine Meldepflicht einführen. Wie siehst du diese Entwicklung?

Die Gefahr von Cyberangriffen ist ein internationales Problem, welches im virtuellen Raum besteht und kaum Grenzen kennt. Ich begrüsse es daher sehr, dass dem Thema auf nationaler Ebene mehr Gewicht verliehen wird. Die Meldepflicht für erfolgreiche Cyberangriffe auf kritische Infrastrukturen finde ich gut. Dies erlaubt uns, die entsprechenden Angriffsvektoren zu schliessen, falls diese auch bei uns bestehen. Der Austausch zwischen dem Nationalen Zentrum für Cybersicherheit (NCSC) und den kritischen Infrastrukturen schafft für uns Mehrwert und erhöht die Cybersicherheit. Schon heute befinden wir uns in einem konstruktiven Austausch mit dem NCSC.

Nicht einverstanden ist die Flughafen Zürich AG mit der geplanten Meldepflicht für betriebskritische IT-Systeme. Was sind deine Bedenken?

Auf den Gesetzesentwurf bezogen sehe ich die Problematik einerseits in der Definition und Interpretation dessen, was eine Schwachstelle ist. Andererseits gehen von solchen zentralen Sammlungen grosse Gefahren aus. Es wäre sehr kritisch, wenn die Informationen über die Schwachstellen in die Hände eines Angreifers gelangen. Dazu kommt: Als Flughafen setzen wir kaum gleiche Systeme und Software ein, wie die anderen Flughäfen bzw. wie andere kritische Infrastrukturen. Die zentrale Erfassung der Schwachstellen ergibt so keinen Mehrwert, führt aber zu potenziell viel Aufwand bei hohem Risiko.

Vom Erstflug am ZRH zum CO₂-neutralen Fliegen

Seit 75 Jahren wird am Flughafen Zürich gestartet und gelandet. In dieser Zeit haben sich die Luftfahrt und die Flugzeuge stetig weiterentwickelt. Der Traum von länger, höher, weiter ist geblieben und wird durch einen Neuen ergänzt: CO₂-neutrales Fliegen. Der Ständerat kann den Weg dazu ebnen, damit die Schweiz ihren Beitrag dazu leisten kann.

Die historische Starterlaubnis kam am 14. Juni 1948. An diesem Tag fand der erste kommerzielle Flug am Flughafen Zürich statt. Eine DC-3 der Swissair hob auf der Westpiste in Richtung London ab. Dieser Tag jährt sich nun zum 75. Mal. Anlässlich des Jahrestags des Erstflugs findet am Nachmittag des 14. Juni 2023 ein Überflug einer DC-3 am Flughafen Zürich statt. Das 75-Jahr Jubiläum erlaubt es, historische Momente zu erleben und vergegenwärtigt die technologische Entwicklung, die in einem dreiviertel Jahrhundert erfolgt ist.

CO₂-Gesetz – Den Grundstein zur Transformation richtig legen

- In der Sommersession berät der Ständerat die Revision des CO₂-Gesetzes.
- Wichtig ist dabei eine Harmonisierung der Beimischquote mit der EU und die Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für alle Teilnehmer. Denn die Luftfahrt findet über Grenzen hinweg statt.
- Um die CO₂-Belastung in der Treibstofflogistik zu reduzieren, soll ein Zertifikatshandel für SAF ermöglicht werden.
- Auf Quersubventionierung ist zu verzichten. Gelder aus der Luftfahrt sind einzig für die Dekarbonisierung der Luftfahrt einzusetzen.

Technologischer Fortschritt

Die Luftfahrt-Branche arbeitet seit Langem intensiv und erfolgreich daran, den spezifischen Energiebedarf der Flugzeuge und damit die CO₂-Emissionen zu senken. Dies anerkennt auch das Bundesamt für Umwelt in seinem Bericht zur Entwicklung der Treibhausgasemissionen: Die überproportional starke Zunahme der Passagiere im Verhältnis zu den Flugbewegungen «verdeutlicht eine markante Steigerung der Effizienz (weniger Treibhausgase pro Verkehrsleistung), realisiert durch technische und logistische Fortschritte zur Senkung des Treibstoffverbrauchs». Am wirkungsvollsten sind Innovationen bei den Triebwerken, zum Beispiel durch neue Materialien, Reduktion des Energieverlusts und Optimierung der Luftströme im Triebwerk. So sinkt mit jeder neuen Flugzeuggeneration der Treibstoffbedarf um bis zu 25%.

Nützliche Investitionen

Die grössten Fortschritte bringen derzeit Investitionen in neue Flugzeuge und die Modernisierung der Flotte. Beispielsweise ersetzt SWISS ab 2025 sukzessive fünf Flugzeuge durch moderne, wirt-

schaftliche und emissionsarme Airbus A350-900. Neben der Reduktion der CO₂-Emissionen um ein Viertel, produziert das neue Flugzeug weniger als halb so viel Lärmemissionen. Und es verbraucht im Schnitt nur noch rund 2,5 Liter Kerosin pro Passagier auf 100 Kilometer Flugstrecke. Das ist sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch, denn die Treibstoffkosten machen bis zu einem Drittel der Betriebskosten einer Fluggesellschaft aus.

Von der Evolution zur Revolution

In Zukunft werden neue Verfahren zur Kerosinherstellung, alternative Antriebe sowie klimaoptimierte Flugverfahren ein nahezu klimaneutrales Fliegen ermöglichen. Nachhaltige Flugtreibstoffe (SAF) existieren bereits heute – aus biogener und synthetischer Produktion. Ihr grosser Vorteil: Sie reduzieren die CO₂-Emissionen um bis zu 99% und können in die heutigen Flugzeuge betankt werden. Allerdings kosten die SAF heute noch zu viel, sodass sie noch nicht in genügender Menge nachgefragt und produziert werden.

Den Markt zielführend unterstützen

Dies lässt sich mit einem sinnvollen regulatorischen Eingriff beheben: die Einführung einer Beimischquote für nachhaltige Flugtreibstoffe wie in der Revision des CO₂-Gesetzes vorgeschlagen. Die sukzessiv ansteigende Beimischquote löst das Huhn-Ei-Problem und sendet dem Markt klare Signale. Einerseits zur Produktionssteigerung und andererseits zur Ambition der Luftfahrt Netto-Null bis 2050. Oder anders ausgedrückt: In knapp 100 Jahren vom Erstflug zum 100% CO₂-neutralen Fliegen.

Jubiläumsjahr 2023

- Am Mittwochnachmittag, 14. Juni 2023, findet am Flughafen Zürich anlässlich des Jahrestags des Erstflugs ein Überflug einer DC-3 statt. Dieser kann auf der Zuschauerterrasse mitverfolgt werden kann.
- Am Freitag, 1. September 2023, findet der offizielle Festakt zum 75-Jahr-Jubiläum des Flughafens Zürich statt. Bundespräsident Alain Berset und Regierungsrätin Carmen Walker Späh halten ab 18:15 Uhr die Festreden auf dem Festgelände Standplatz Tango.
- Auf unserer historischen Website wird die Flughafen-geschichte neu belebt:
flughafen-zuerich.ch/flughafengeschichte



Mehr Infos zum Jubiläumswochenende:
flughafenfest.ch



FLUGHAFENGLOSSAR – FLUGHAFEN ZÜRICH: AKTEURE UND PROZESSE

Kommerzzentrum und Ausflugsziel

Der Flughafen Zürich ist nicht nur ein wichtiges Verkehrsdrehkreuz. Dank seiner hervorragenden Erreichbarkeit ist er auch ein beliebtes Ziel für Shopping, Gastronomie und Ausflüge.

Der Flughafen Zürich generiert eine volkswirtschaftliche Wertschöpfung von rund 7 Milliarden Franken pro Jahr. Er zählt zu den wichtigsten Arbeitgebern im Kanton und ist bedeutender Auftraggeber für das regionale Gewerbe. Die über 300 Unternehmen am Standort Flughafen, die insgesamt 27'400 Mitarbeitende beschäftigen, gehören den unterschiedlichsten Branchen an.

Allein im Circle, der 2020 eröffnet wurde, haben sich 49 Unternehmen mit mehr als 5'000 Arbeitnehmenden eingemietet. Das neue Flughafenquartier generiert eine Wertschöpfung von jährlich 1.6 Milliarden Franken. Es ist eines von insgesamt drei Kommerzzentren: Das Airside Shopping befindet sich im Passagierbereich, das Airport Shopping und der Circle im öffentlich zugänglichen Bereich des Flughafens. Sie beinhalten insgesamt 144 Geschäfte und 59 Restaurants. Dieses vielfältige kommerzielle Angebot am Flughafen Zürich trägt zu einer hohen Aufenthaltsqualität bei.

Nebst den Geschäften und Restaurants machen die Besucherangebote den Flughafen Zürich zu einem der beliebtesten Ausflugsziele im Kanton Zürich. Allein die Zuschauerterrasse auf dem Dock B zählt jährlich rund 300'000 Besucherinnen und Besucher. Flughafenführungen und Rundfahrten, welche die Flughafen Zürich AG in Zusammenarbeit mit ihren Partnern anbietet, sind insbesondere bei Schulklassen sehr beliebt. Sie ermöglichen den Gästen spannende Einblicke in die Prozesse des Flughafenbetriebs. Auch ausserhalb des Flughafenzauns kann das Flughafengeschehen an mehreren Beobachtungsstandorten miterlebt werden («Spotter-Plätze»).



Mehr zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Zürich



Alles zum Circle



Alle Führungen und Rundfahrten am Flughafen Zürich



Alle Shops, Restaurants und Dienstleistungen am Flughafen Zürich



Alle Firmen am Flughafen Zürich



Spotter-Standorte am Flughafen Zürich

Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils von Januar bis April 2023¹

¹provisorische Zahlen für April 2023



LOKALPASSAGIERE

5'515'953

Veränderung gegenüber 2022
+50.5%



TRANSFERPASSAGIERE

2'457'605

Veränderung gegenüber 2022
+82.5%



TOTAL PASSAGIERE

7'994'388

Veränderung gegenüber 2022
+59.0%



TRANSFERANTEIL

30.7%

Veränderung gegenüber 2022
+3.8 Prozentpunkte



FLUGBEWEGUNGEN

72'612

Veränderung gegenüber 2022
+26.6%



FRACHT

95'615 t*

Veränderung gegenüber 2022
-12.1%

*Frachtzahlen Stand März 2023



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