

# Politikbrief

# Sommer 2024

NR. 63



Editorial	3
Den Anschluss an die Welt bewahren	4
Gastbeitrag: Franziska Barmettler, Vorstandsmitglied swisscleantech und Kantonsrätin	7
CO <sub>2</sub> -neutraler Luftverkehr: Bund bestätigt Machbarkeit	8
USG-Revision: Verdichtetes Bauen auch mit Fluglärm	10
Verkehrsentwicklung	12

**Flughafen Zürich**



Das Online-Archiv der  
Politikbriefe finden Sie hier:  
**[flughafen-zuerich.ch/politikbrief](https://flughafen-zuerich.ch/politikbrief)**

### **Impressum**

Redaktion: Flughafen Zürich AG  
Public Affairs  
[politikbrief@zurich-airport.com](mailto:politikbrief@zurich-airport.com)

Druck: bmdruck.ch

Papier: Refutura blauer Engel, Recycling

© Flughafen Zürich AG, Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen  
[flughafen-zuerich.ch/unternehmen](https://flughafen-zuerich.ch/unternehmen)

# Geschätzte Leserinnen und Leser

Vor bald einem Jahr wurde ich als neuer CFO und Nachfolger vom heutigen CEO, Lukas Brosi, in die Geschäftsleitung der Flughafen Zürich AG berufen. In dieser Funktion zeige ich mich neben der finanziellen Führung auch für Bereiche wie Nachhaltigkeit, Rechtsdienst, Risk & Compliance, ICT und Supply Management verantwortlich. Politik und Regulierung spielen in diesen Bereichen eine wichtige Rolle. So freue ich mich, das Editorial für diesen Politikbrief beizusteuern.

Der Flughafen Zürich gehört bereits heute zu den nachhaltigsten der Welt und setzt sich seit Langem in verschiedenen Umweltbereichen für eine positive Entwicklung ein. So macht sich unser Unternehmen unter anderem für eine aktive Kreislaufwirtschaft stark und treibt die Dekarbonisierung der Infrastruktur voran. Wir verfolgen das Ziel, unsere Treibhausgas-Emissionen bis 2040 auf Netto-Null ohne Kompensation zu senken. Gleichzeitig unterstützen wir die Schweizer Luftfahrt, dasselbe bis ins Jahr 2050 zu realisieren. Wie dies aus Sicht des Bundesrats gelingen kann, lesen Sie in dieser Ausgabe.

Am 3. März durfte der Flughafen Zürich einen Abstimmungserfolg feiern. Die Zürcher Stimmbewölkerung sprach sich mit 62 Prozent Ja-Anteil klar für die Verlängerungen der Pisten 28 und 32 aus. Es zeigt sich, dass der Flughafen den Rückhalt der Bevölkerung genießt. Die politische Legitimation ist nun gegeben, den Flugbetrieb sicherer, stabiler und weniger verspätungsanfällig zu gestalten.



Der Flughafen mit all seinen Facetten steht sinnbildlich für die kulturelle Vielfalt, die wir in der Schweiz haben. Um das Tor zur Welt weiterhin offen zu halten, müssen wir dem Flughafen mit seiner Hub-Funktion und den Betriebszeiten Sorge tragen. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens ist gross und stabile Betriebszeiten sind unabdingbar für die Aufrechterhaltung des komplexen Flugverkehrssystems. Den ausführlichen Artikel lesen Sie auf den Seiten 4 und 5.

Es zeigt sich einmal mehr: Ob Reisen nach nah oder fern – die Reiselust der Schweizerinnen und Schweizer ist weiterhin ungebrochen. Dies manifestiert sich in den eindrücklichen Zahlen, die sich beinahe wieder auf dem Pre-Covid-Niveau bewegen. So reisten im März 2024 rund 2.3 Mio. Passagiere über den Flughafen Zürich.

Ich wünsche Ihnen einen guten Start in die Sommersaison und wünsche eine unterhaltsame Lektüre.

Herzliche Grüsse

Kevin Fleck  
CFO  
Flughafen Zürich AG

# Den Anschluss an die Welt bewahren

von Andrew Karim

**Der Flughafen Zürich hat die kürzesten Betriebszeiten im Vergleich mit anderen europäischen Flughäfen. Umso wichtiger ist es, den aktuellen Betriebszeiten Sorge zu tragen und diese nicht weiter einzuschränken. Denn Flughäfen stehen im Wettbewerb miteinander. Nur mit konkurrenzfähigen Betriebszeiten kann auch künftig die Anbindung der Schweiz an die Welt sichergestellt werden.**

Der Flugverkehr am Flughafen Zürich darf zwischen 6:00 und 23:30 Uhr abgewickelt werden. Das ergibt sich aus dem Objektblatt des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt für den Flughafen Zürich sowie aus dem genehmigten Betriebsreglement. Geplant werden dürfen Starts allerdings nur bis 22:45 Uhr, Landungen bis 22:55 Uhr. Der Zeitraum zwischen 23:00 und 23:30 Uhr ist ausschliesslich für verspätete Starts und Landungen vorgesehen; diese sind ohne besondere Bewilligung zugelassen – der sogenannte «bewilligungsfreie Verspätungsabbau».

## Das engste Korsett im europäischen Vergleich

Ein Vergleich mit den Betriebszeiten der Drehkreuze der Lufthansa-Gruppe zeigt: mit Ausnahme des Flughafens Frankfurt haben alle Flughäfen mindestens vier Stunden längere «normale Betriebszeiten» als der Flughafen Zürich. Damit sind Zeiten gemeint, in denen ohne Kapazitätseinschränkungen geflogen werden kann. Dazu kommt: alle vergleichbaren Flughäfen verfügen über mindestens zwei Parallelpisten, während der Flughafen Zürich mit sich kreuzenden

Pisten und komplexen An- und Abflugwegen operiert. Dieses System schränkt die Anzahl Flugbewegungen pro Stunde zusätzlich ein.

Ein ähnliches Bild ergibt sich, wenn nur europäische Flughäfen mit ähnlicher Anzahl Flugbewegungen und Passagierzahlen verglichen werden. Der Flughafen Zürich ist am ehesten mit Kopenhagen, Mailand und Wien vergleichbar. An allen drei Standorten existiert kein striktes Nachtflugverbot und Flüge können in einem 24-Stunden-Betrieb geplant werden. In Mailand und Kopenhagen sind in den Nachtstunden gewisse Flugzeugtypen nicht erlaubt – in Wien sind die Flugbewegungen zwischen 23:30 und 5:30 Uhr auf 4'700 pro Jahr limitiert. Dagegen sind in Zürich Starts und Landungen in der Zeit zwischen 23:30 bis 6:00 Uhr grundsätzlich untersagt. Zudem gelten für gewisse Zeiten am Morgen und am Abend betriebliche Einschränkungen der Kapazität. Damit weist der Flughafen Zürich das engste Korsett im Vergleich zu anderen Flughäfen in Europa auf.

## Nachtflugregelungen im europäischen Vergleich

(Quelle: Homepages der Flughäfen)

Flughafen	Betriebszeit geplante Flüge	Betriebszeit inkl. Verfrühungen / Verspätungen	Nachtflug-Regelung
Amsterdam	0–24	0–24	Keine
Brüssel	0–24	0–24	Keine
Frankfurt	5–23	5–24	<b>Nachtflugverbot</b>
Istanbul	0–24	0–24	Keine
Kopenhagen	0–24	0–24	eingeschränkt
London	0–24	0–24	eingeschränkt
Madrid	0–24	0–24	eingeschränkt
Mailand	0–24	0–24	Keine*
München	05:30–23:30	5–24	<b>Nachtflugverbot</b>
Paris	0–24	0–24	Keine*
Rom	0–24	0–24	Keine
Wien	0–24	0–24	eingeschränkt
<b>Zürich</b>	<b>6–23</b>	<b>06:00–23:30</b>	<b>Nachtflugverbot</b>

\* Einschränkungen des Flugzeugtyps

## Wettbewerb der Flughäfen

Als einziges interkontinentales Luftverkehrsdrehkreuz bindet der Flughafen Zürich die Schweiz an die wichtigsten Metropolen der Welt an. Allerdings stehen Flughäfen bei der Gewährleistung eines attraktiven Streckennetzes mit anderen umliegenden Flughäfen im Wettbewerb. Der Flughafen Zürich ist daher auf gute Rahmenbedingungen angewiesen, um möglichst viele Direktverbindungen anbieten und den Bundesauftrag erfüllen zu können. Dazu gehören konkurrenzfähige Betriebszeiten, stabile An- und Abflugkonzepte und eine leistungsfähige Infrastruktur.

## Langstreckenverbindungen gefährdet

Bei den Flugplänen sind die Flugdauer sowie die Zeitverschiebung zu berücksichtigen. Dies ist mit den bereits heute eingeschränkten Betriebszeiten in Zürich anspruchsvoll. Trotz dieser Fakten werden Stimmen laut, die die Betriebszeiten am Flughafen Zürich weiter einschränken möchten. Damit wird die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz und die hervorragende Anbindung an die Welt gefährlich aufs Spiel gesetzt. Bereits in den letzten 20 Jahren wurden die Betriebszeiten schrittweise um insgesamt zwei Stunden verkürzt. Werden die Betriebszeiten weiter eingeschränkt, fallen wichtige Verbindungen nach Südamerika, Südafrika und Asien weg. Weil die Rentabilität einiger Flugzeuge nicht mehr gegeben wäre, würden auch weitere Mittel- und Langstreckenverbindungen

am Mittag wegfallen. Das Resultat: Die Schweiz wäre deutlich weniger gut an die Welt angebunden – mit negativen Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft und Tourismus. Umso wichtiger ist, zu den aktuellen Betriebszeiten von 6:00 bis 23:30 Uhr Sorge zu tragen, um die Anbindung der Schweiz an die Welt auch in Zukunft zu gewährleisten.

## Wie der Hub-Betrieb am Flughafen Zürich funktioniert



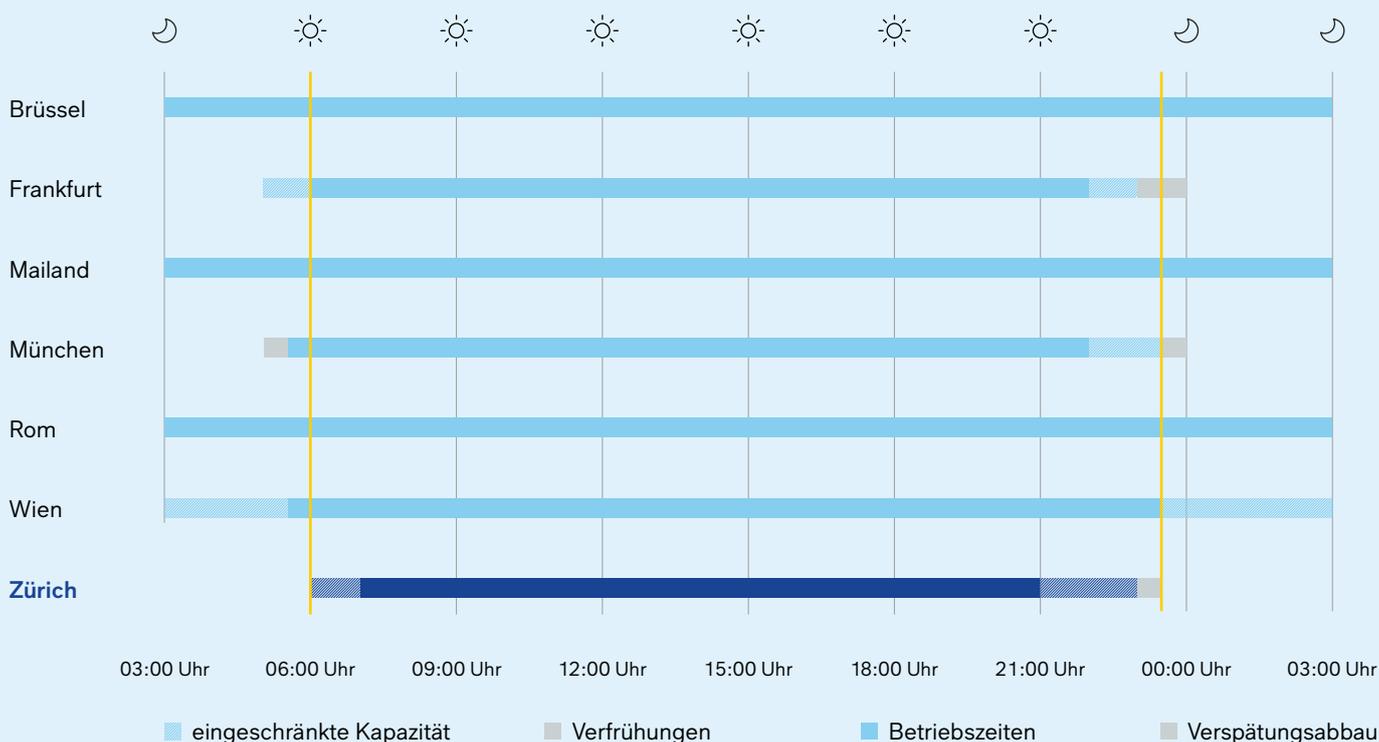
Ein stabiler und starker Hub nützt allen



Luftverkehrsdrehkreuz und Wellensystem

## Betriebszeiten der Drehkreuze der Lufthansa-Gruppe im Vergleich

(Quelle: Homepages der Flughäfen)





## Die richtigen Rahmenbedingungen setzen

Jedes Jahr treffe ich für mich persönlich eine Entscheidung: Entweder ich fliege in diesem Jahr, oder ich esse Fleisch. Die ganze Übung dient dem Zweck, meinen viel zu grossen ökologischen Fussabdruck etwas in Grenzen zu halten. Bisher habe ich mich jedes Jahr dafür entschieden, Vegetarierin zu sein. Denn gar nicht mehr fliegen, das geht nicht. Das Reisen in ferne Länder und Kulturen ist eine unentbehrliche Bereicherung.

Dieses persönliche Dilemma kann auch auf die politische Ebene übertragen werden. Es gilt immer wieder neu auszuhandeln, wie wir als Standort und Gesellschaft mit dem Flughafen und der Fliegerei umgehen wollen. Denn die Welt verändert sich ständig, Flugzeuge werden grösser und leiser, eine Pandemie legt plötzlich alles lahm, immer mehr Menschen wollen im Raum Zürich wohnen und arbeiten. Fakt ist, dass es immer eine berechtigte Nachfrage nach interkontinentalem Fliegen geben wird. Gleichzeitig wissen wir, dass die negativen Auswirkungen des Flugverkehrs auf das Klima und die Bevölkerung deutlich reduziert werden müssen. Wenn wir auch in Zukunft noch Fliegen wollen, müssen wir jetzt die richtigen Rahmenbedingungen setzen, damit sich alle Akteure in die gleiche Richtung bewegen.

Viele solcher Rahmenbedingungen gibt es bereits, so ist etwa die Anzahl Flugbewegungen auf 320'000 pro Jahr festgelegt. Zur Eingrenzung des Fluglärms gibt es den ZFI-Monitoringwert sowie einen Slot-Freeze und Lärmgrenzwerte in den Abendstunden. Der Flughafen hat sich zum Ziel gesetzt, seinen Betrieb bis spätestens 2040 100% erneuerbar und klimaneutral zu bewerkstelligen. Um bis 2050 einen CO<sub>2</sub>-neutralen Flugbetrieb zu erreichen, gibt es neu eine gesetzliche Beimischpflicht für Sustainable Aviation Fuels SAF.

In einigen Bereichen braucht es aber noch weitere Anstrengungen. Einer der zentralen Punkte ist das Einhalten der Grenzwerte und die Anzahl Flüge in den Nachtrandstunden. Mit dem JA zu den Pistenverlängerungen hat der Flughafen ein Commitment abgegeben, dass er mit den Pistenverlängerungen und allen anderen Optimierungen die Lärmbelastung der Bevölkerung am Abend reduzieren will, insbesondere in der Zeit des Verspätungsabbaus nach 23 Uhr. Dieses Ziel gilt es nun gemeinsam mit den relevanten Partnern konsequent zu verfolgen. Zudem sollen weitere Anreize geschaffen werden, damit die Fluggesellschaften insbesondere in den Abendstunden



modernere und somit leisere Flugzeuge einsetzen. Dazu könnten etwa die Lärmgebühren ab 23 Uhr stärker differenziert werden. Schliesslich ist auch das Thema der Kostenwahrheit, etwa in Form einer Lenkungsabgabe auf Flugtickets wieder anzugehen. Dies auch vor dem Hintergrund, dass Kerosin weltweit nicht versteuert wird.

Gemeinsam können wir die Rahmenbedingungen so gestalten, dass der Flughafen konkurrenzfähig bleibt und gleichzeitig Punkto Lärmschutz und Klimaverträglichkeit Vorreiter ist. Trotz neuen Anreizen und technischem Fortschritt wird es aber nicht funktionieren, ohne dass wir alle auch Abmachungen mit uns selber treffen.

Franziska Barmettler  
Vorstandsmitglied swisscleantech  
Kantonsrätin

# CO<sub>2</sub>-neutraler Luftverkehr: Bund bestätigt Machbarkeit

von Mario Schlegel und Andrew Karim

**Mit der Annahme des CO<sub>2</sub>-Gesetzes hat das Bundesparlament marktbasierende Anreize für die Einführung und Förderung von nachhaltigen Flugtreibstoffen gesetzt. Nun bestätigt der Bundesrat in einem Bericht zum CO<sub>2</sub>-neutralen Fliegen, dass das Ziel Netto-Null in der Luftfahrt bis 2050 erreicht werden kann. Sowohl für die Politik als auch die Branche gilt: Kurs halten.**

Bis 2050 soll die Schweizer Luftfahrt CO<sub>2</sub>-neutral sein: der Königsweg sind die nachhaltigen Flugtreibstoffe (sustainable aviation fuels, SAF). Mit der Einführung einer Beimischquote für SAF im CO<sub>2</sub>-Gesetz hat das Bundesparlament im Frühling diesen Weg bestätigt. Die Flughafen Zürich AG hat dieses Begehren von Anfang an unterstützt und ist über den Entscheid erfreut. Damit wird die Nachfrage nach den derzeit teuren SAF gesteigert, was wiederum die Produktion und Verfügbarkeit ankurbelt und den Preis senkt. Kurzum: der Königsweg ist machbar geworden.

## Empirischer Bericht zeigt Lösungswege

Dass dies eine der entscheidenden Massnahmen ist, bestätigt der Bundesrat in seinem neusten Bericht zum CO<sub>2</sub>-neutralen Luftverkehr. Er betont darin die grosse Bedeutung der Luftfahrt für die Wirtschaft und den Tourismus und die Entwicklung in der Aviatik in den letzten Jahren zur CO<sub>2</sub>-Reduktion. Für die weitere Reduktion zeigt er die Potenziale und Lösungswege auf. Als Ausgangslage dienen aktuell verfügbare Zahlen. Gemäss Bericht können durch verschiedene Massnahmen die gegenwärtig 11% Treibhausgasemissionen des Luftverkehrs innerhalb der nächsten 25 Jahre um mehr als drei Viertel gesenkt werden. Zu den drei wichtigsten Massnahmen zählen der systematische Einsatz von SAF, ein effizienterer Flugbetrieb und moderne Flugzeuge.

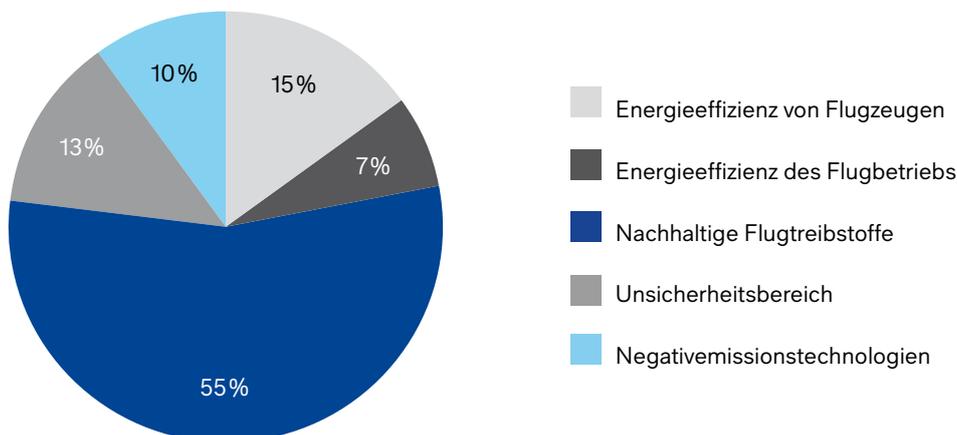
Die restlichen anfallenden Emissionen sollen mittels Negativemissionstechnologien ausgeglichen werden. Das sind biologische und technische Verfahren, um CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre zu entfernen und dauerhaft in Wäldern, in Böden, in Holzprodukten oder in anderen Kohlenstoffspeichern zu binden.

## SAF als grösster Hebel

Der Einsatz von SAF trägt gemäss Bundesrat rund 55% zum Reduktionsziel bei. SAF verursachen im Flug grundsätzlich keine Emissionen von fossilem CO<sub>2</sub>, die nachhaltigen Flugtreibstoffe sind allerdings noch nicht in ausreichender Menge verfügbar. Auch wenn die Produktion allein im letzten Jahr verdoppelt wurde, braucht es daher gezielte Investitionen, um die globale Produktion an geeigneten Standorten auszubauen. Die beschlossene Beimischpflicht für SAF gibt dem Markt ein wichtiges Signal.

## Effizienz und direkte Flugrouten

Wie der Bericht weiter festhält, wurden Flugzeuge in den letzten 20 Jahren deutlich effizienter – und eine weitere Effizienzsteigerung von rund 1% pro Jahr ist bis 2035 machbar. Denn ein moderneres Flugzeug verbraucht bis zu 25% weniger Treibstoff als ein älteres Modell. Fluggesellschaften haben somit aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen ein grosses Eigeninteresse, in die Modernisierung der Flotte zu investieren. Als dritte Massnahme nennt der Bericht die Optimierung des Flugbetriebs. Direktere Flugroutenplanungen oder die Anpassung an die Wetterlage reduzieren den CO<sub>2</sub>-Ausstoss weiter. Und auch eine höhere Auslastung der Flüge hilft. Diese wurde in den letzten 30 Jahren um einen Drittel gesteigert – sie liegt aktuell bei über 80%.



(Quelle: Bundesrat)

## Anreize statt Regulierungen

Allerdings stehen gemäss Bericht noch administrative Herausforderungen und falsche Anreize im Weg. Dabei ist zentral, dass Massnahmen im internationalen Luftverkehr international abgestimmt sind. Mit Blick auf die Schweizer Regulierung wird deshalb die Wirkung einer nationalen Flugticketabgabe als fraglich eingestuft. Diese würde zu signifikant höheren Abgaben als bei Flughäfen im nahen Ausland führen, was eine Wettbewerbsverzerrung und Ausweichverkehr zur Folge hätte. Damit verbunden wäre eine Zunahme der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die die Wirksamkeit der Massnahme infrage stellt bzw. ins Negative kehren könnte.

## Klimaziel ist erreichbar

Insgesamt hält der Bundesrat fest, dass die Luftfahrt auf Kurs ist, um das Ziel Netto-Null bis 2050 zu erreichen. Der Bericht bestätigt auch, dass der Luftverkehr als einziger Verkehrsträger seine Infrastruktur- und Betriebskosten bereits heute grösstenteils selbst deckt. Kombiniert mit den sich auf Kurs befindenden Massnahmen, sind dies gute Gründe, auf nationale Alleingänge in der Regulierung zu verzichten und weiterhin die richtigen Anreize zu setzen.

## Landesflughäfen – Netto-Null bis 2040

Auch Flughäfen verursachen Treibhausgase und tragen so zu CO<sub>2</sub>-Emissionen der Schweizer Luftfahrt bei. Diese Emissionen werden jedoch nicht direkt dem Luftverkehr zugerechnet, sondern dem Treibhausgasinventar der Industrie, Gebäude oder dem Landverkehr zugewiesen. Der Bericht hält fest, dass sich die Schweizer Landesflughäfen dazu verpflichtet haben, ihre Emissionen bis 2040 auf Netto-Null zu reduzieren. Am Flughafen Zürich erfolgt dies mittels konkretem Absenkpfad.



Klimaschutz am  
Flughafen Zürich



# USG-Revision: Sinnvolle Siedlungsentwicklung auch mit Fluglärm

von David Karrer

**Eine Siedlungsentwicklung nach innen soll auch in Gebieten mit Fluglärm möglich sein. Darin sind sich Bundesrat, Ständerat und Nationalrat einig. Der Nationalrat hat dazu eine Bestimmung in die Revision des Umweltschutzgesetzes aufgenommen, welche Klarheit und Rechtssicherheit schafft. In der Differenzvereinbarung ist dringend diese Version festzusetzen. Ansonsten bleibt das Bauen in der Flughafenregion eine unsichere Sache. Die wichtigsten Fragen und Antworten in der Übersicht.**

## Was ist das aktuelle Problem und weshalb braucht es eine Lösung?

Heute lassen die geltenden Lärmschutzvorschriften in Flughafennähe keine baulichen Entwicklungen bzw. Veränderungen zu oder schränken diese stark ein, weil die Lärmgrenzwerte überschritten werden. Eine bauliche Entwicklung ist nur über Ausnahmegewilligungen möglich. Dies führt für alle Beteiligten zu einer unsicheren Rechtssituation mit fehlender Investitionssicherheit zum Bauen auf der einen Seite und einer Verletzung der Lärmschutzversprechen auf der anderen Seite.

## Was ist der Lösungsansatz?

In Gebieten mit Fluglärm soll es Bereiche geben, in denen für Wohnbauten situationsgerechte, weniger strenge Lärmgrenzwerte gelten – vergleichbar mit Mischzonen (Wohn- und Gewerbezone). Dies betrifft Gebiete, in denen schon heute Wohnen stattfindet. Mit der Version des Nationalrats können die Rechtsgrundlagen geschaffen werden, damit in Flughafennähe in vertretbarer Weise gebaut oder umgebaut werden darf – es ist daher entscheidend, dass auch der Ständerat auf diese Version einschwenkt.

### Anpassungsbedarf in der deutschsprachigen Fassung

In der deutschsprachigen Version der Fahne mit dem Nationalratsbeschluss findet sich eine irreführende Formulierung, die auf einen Übersetzungsfehler aus dem Französischen zurückzuführen ist. Dieser wurde bereits in der Nationalratsdebatte thematisiert.

#### Art. 22 Abs. 4 und 5 Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten

<sup>4</sup> Bei Fluglärm sieht der Bundesrat für Gebiete, die von Erleichterungen nach Art. 25 Abs. 2 und 3 betroffen sind, Ausnahmen vor, sofern,

- a. ein erhöhtes Interesse bezüglich der Siedlungsentwicklung nach innen besteht; und
- b. der bauliche Mindestschutz nach Artikel 21 gegen Außen- und Innenlärm verbessert wird, um ein Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Interessen zu erreichen.

<sup>5</sup> Der Bundesrat legt die Lärmgrenzwerte fest, die in den Gebieten nach Absatz 4 anwendbar sind.

## Weshalb sind pauschale Ausnahmen – wie sie der Ständerat beabsichtigt – nicht zielführend?

Was als Basisregelung für das Bauen unter Lärmbedingungen gemeint war, droht zum Reifall zu werden. Bereits heute wird mit Ausnahmegewilligungen operiert. Der bestehende Zielkonflikt zwischen Siedlungsentwicklung und Flugbetrieb bleibt bestehen und muss jedes Mal neu beurteilt werden. Das führt zu einem Flickenteppich und zu unterschiedlichen Beurteilungen von Ausnahmen.

## Was sind die Vorteile des Ansatzes gemäss Nationalrat?

Die Siedlungsentwicklung nach innen wird ermöglicht und die Rechtssicherheit wird für Einwohnerschaft, Immobilienbesitzer, Gemeinden und Flugbetrieb erhöht. Die Interessenskonflikte zwischen dem Interesse nach Siedlungsentwicklung und dem Flugbetrieb werden aufgelöst.

## Werden Kantone in ihrem Handlungsspielraum beschränkt?

Nein. Der raumplanerische Handlungsspielraum der Kantone und Gemeinden ist sichergestellt. Es liegt weiterhin in deren Verantwortung, die Gebiete zu definieren, in denen ein erhöhtes Interesse nach Siedlungsentwicklung nach innen besteht. Sie können, müssen aber nicht, Gebrauch von angepassten Lärmgrenzwerten machen. Der Bund nimmt seine Kompetenz im Lärmschutz wahr.

## Wird der Lärmschutz eingeschränkt?

Nein. Denn es betrifft Gebiete, in denen schon heute Wohnen stattfindet, die Lärmgrenzwerte aber überschritten werden. Es findet neu eine «rechtskonforme Belärmung» statt, anstatt mit unbefriedigenden und unklaren Ausnahmen zu operieren.

## Was ändert sich an den bestehenden Schallschutzpflichten der Flughäfen?

Nichts. Es ergeben sich keinerlei Änderungen an der Schallschutzpflicht von Flughäfen. Die bestehenden Schallschutzprogramme sind behördlich genehmigt und auf die bereits bestehende Bausubstanz ausgerichtet.



## FLUGHAFEN-ABC

# A wie Abwasser

Ein verantwortungsvoller Umgang und die korrekte Reinigung des Abwassers, das am Flughafen anfällt, sind für die Flughafen Zürich AG selbstverständlich. Grundlage des Abwasser-Managements und Gewässerschutzes am Flughafen Zürich bildet der flughafeneigene generelle Entwässerungsplan (GEP). Die Zielsetzung lautet, möglichst wenig Schmutzwasser zu produzieren. Dafür folgt die Flughafen Zürich AG der Formel «vermeiden – trennen – reinigen». Der GEP beinhaltet sowohl Massnahmen für eine gesetzeskonforme Entwässerung der Flughafenflächen als auch Vorgaben zum Betrieb und zum Unterhalt der bestehenden Kanalisationen, Pumpwerke und Sonderbauwerke.

Am Flughafen Zürich fallen verschiedene Arten von Abwasser an. Diese Abwässer werden getrennt behandelt. Das häusliche Abwasser wird vollständig in die kommunale Abwasserreinigungsanlage (ARA) Kloten-Opfikon geleitet und dort gereinigt. Inhalte von Fettabscheidern werden in einer Biogasanlage verwertet. Und spezielle Abwässer, beispielsweise aus Werkstätten oder von den Flugzeugtoiletten, erfordern eine Vorbehandlung, bevor sie ebenfalls in die ARA geleitet werden oder auf spezialisierte Weise entsorgt werden.

Im Winter betreibt der Flughafen Zürich für die Enteisung der Flugzeuge zwei sogenannte De-Icing-Flächen. Dabei fallen spezielle Abwässer an, denn das Abwasser wird mit Enteisungsmitteln belastet. Würde das Abwasser ungereinigt in natürliche

Gewässer gelangen, so käme es dort zu einem Sauerstoffentzug und damit zu einer Belastung der Wasserlebewesen. Um das zu verhindern, wird das Abwasser in Stapelbecken aufgefangen und je nach gemessener Konzentration einem von drei Behandlungswegen zugeführt.

Bei leichter Belastung wird das Wasser durch Retentionsfilterbecken geleitet. Darin kann das Wasser langsam versickern und der Glatt zugeführt werden. Mittel belastetes Abwasser wird über eine Verregnungsanlage auf drainierten Grünflächen verteilt. Während der anschliessenden Passage durch den Boden wird das enthaltene Glykol vollständig auf biologischem Weg abgebaut. Stark belastetes Abwasser wird in der flughafeneigenen Destillationsanlage aufkonzentriert (von 10% auf 60% Glykolgehalt) und als Rohstoff an die Industrie geliefert. Dadurch schliesst sich der Stoffkreislauf.

### Neue Rubrik Flughafen-ABC

In der neu lancierten Politikbrief-Rubrik «Flughafen-ABC» stellen wir bekannte und weniger bekannte Aspekte aus dem Flughafenbetrieb näher vor.

# Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils von Januar bis März 2024



LOKALPASSAGIERE

**4'246'757**

Veränderung gegenüber 2023  
**+12.5%**

---



TRANSFERPASSAGIERE

**2'054'636**

Veränderung gegenüber 2023  
**+17.1%**

---



TOTAL PASSAGIERE

**6'316'101**

Veränderung gegenüber 2023  
**+13.9%**

---



TRANSFERANTEIL

**32.6%**

Veränderung gegenüber 2023  
**+0.9 Prozentpunkte**

---



FLUGBEWEGUNGEN

**56'242**

Veränderung gegenüber 2023  
**+9.5%**

---



FRACHT

**105'725 t**

Veränderung gegenüber 2023  
**+10.6%**

---



Die aktuellen Verkehrszahlen sind monatlich im Internet abrufbar:  
[flughafen-zuerich.ch/investorrelations](https://flughafen-zuerich.ch/investorrelations)