

# Politikbrief Sommer 2025

NR. 67

## Flughafen Zürich

Editorial	3
25 Jahre Flughafen Zürich AG – eine Erfolgsstory	4
Gastbeitrag: Dr. Lukas Briner, a. Kantonsrat und ehem. Vizepräsident Flughafen Zürich AG	7
Flughafen Zürich AG – weit mehr als nur ZRH	8
1 Million Franken pro Tag – Investitionen in die Qualität	10
Flughafen-ABC: E wie Eiszeitliche Rinne	11
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

Wenn Sie diese Ausgabe lesen, ist es bereits einen Monat her, seit die Generalversammlung 2025 der Flughafen Zürich AG stattgefunden hat. Trotzdem will ich einen kurzen Rückblick wagen. Bis wir als Flughafenbetreiberin eine Dividende ausschütten können, müssen verschiedene Voraussetzungen erfüllt sein. Eine davon ist eine profitable Eigenfinanzierung und ein Gewinn aus der operativen Tätigkeit.

Als gemischtwirtschaftliches, börsennotiertes Unternehmen betreibt die Flughafen Zürich AG die bedeutendste Verkehrs- und Begegnungsdrehscheibe der Schweiz. Sie konzentriert sich auf ihre Kernaufgaben als Flughafenbetreiberin, im kommerziellen Center Management sowie in der renditeorientierten Bewirtschaftung und Weiterentwicklung der Immobilien und der Infrastruktur am Standort Zürich. Daneben nimmt sie auch Entwicklungs- und Betriebsaufgaben sowie Beteiligungen an ausländischen Flughäfen wahr.

Der Grundstein für den Erfolg wurde vor 25 Jahren gelegt, als der Flughafen Zürich privatisiert und in eine Aktiengesellschaft überführt wurde. Seit dem 1. April 2000 ist die Flughafen Zürich AG Eigentümerin und Betreiberin des Flughafens Zürich. Mit der Privatisierung konnte sich das Unternehmen strategisch entwickeln und wirtschaftlich diversifizieren. Neben einer besseren Verzahnung von Aviatik und Kommerz konnten dank den Geschäftsfeldern Immobilien und Internationales neue Ertragspfeiler geschaffen werden. Rückblickend lässt sich sagen, dass die Privatisierung eine richtige Entscheidung war. Heute ist der Flughafen Zürich das einzige internationale Drehkreuz der Schweiz und auch in internationalen Rankings wiederkehrend auf den vordersten Plätzen zu finden. Auf den Seiten 4 und 5 lesen Sie mehr über diese Erfolgsgeschichte.



Wie die Privatisierung politisch vonstatten ging, daran erinnert sich alt Kantonsrat Lukas Briner in seinem Gastbeitrag auf Seite 6. Er war seinerzeit Präsident der vorberatenden Kommission und später Vizepräsident des Verwaltungsrats der Flughafen Zürich AG.

In seine Zeit fällt auch das erste Auslandsinvestment im Rahmen der internationalen Geschäftsentwicklung, welche sich insbesondere in den letzten zehn Jahren solide weiterentwickelt hat. Auf den Seiten 8 und 9 erfahren Sie mehr über unsere Auslandsbeteiligungen in den Fokushäfen Brasilien und Indien, die ich verantworten darf. Ein besonderes Highlight wird die Neueröffnung des Flughafens Noida – als zweiter Hauptstadtflughafen von Delhi – im Verlaufe dieses Jahres sein. Bei unserem Auslands-geschäft ist uns eines wichtig: Wir investieren in Ländern, die sich über lange Zeit als politisch und rechtlich stabil erwiesen haben, und die damit auch für private Investoren einen verlässlichen Rahmen und eine langfristige Entwicklungsperspektive bieten. Denn der Betrieb eines Flughafens bedeutet tägliche Investitionen in die Infrastruktur. Der Bericht auf Seite 10 zeigt auf, was das für den Standort Zürich bedeutet.

Ich wünsche Ihnen einen angenehmen Start in die Sommersaison und eine informative Lektüre.

Herzliche Grüsse

Daniel Bircher  
Chief International Officer  
Flughafen Zürich AG

# 25 Jahre Flughafen Zürich AG – eine Erfolgsstory

von Samuel Inauen

**Vor 25 Jahren wurde die Flughafen Zürich AG gegründet. Nach der Fusion der Flughafendirektion Zürich und der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft musste die FZAG schnell «flügge» werden. Einen anspruchsvollen Start und zahlreiche Herausforderungen hat das Unternehmen seither erfolgreich gemeistert.**

Die Privatisierung des grössten Landesflughafens war politisch legitimiert. Mit einer deutlichen Zustimmung von 61,2 Prozent hat das Zürcher Stimmvolk 1999 den Weg für die neue, privatisierte Flughafenbetreiberin freigemacht. Am 1. April 2000 nahm die Flughafen Zürich AG als gemischtwirtschaftliches Unternehmen ihren Betrieb auf. Vor der Fusion war die Flughafen-Immobilien-Gesellschaft (FIG) als Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb der Hochbauten am Flughafen zuständig, während die Flughafen Direktion Zürich (FDZ) als Teil der kantonalen Volkswirtschaftsdirektion den Flughafenbetrieb sowie den Bau und den Unterhalt der Tiefbauten verantwortete. Die Privatisierung war eine Antwort auf die veränderten Marktbedingungen in der Luftfahrt und die damit verbundenen neuen Anforderungen an Flexibilität und Effizienz.

## Das Volk behält ein Mitspracherecht

Ende der 1990er war die organisatorische Struktur des Flughafens viel zu komplex geworden. Eine privatrechtliche Lösung schien der einzig gangbare Weg, wie unser Gastautor und Zeitzeuge Lukas Briner in seinem Beitrag auf Seite 6 schreibt. Die Flughafen-Betreibergesellschaft wurde deshalb aus der kantonalen Verwaltung ausgegliedert und als gemischtwirtschaftliches Unternehmen an die Börse gebracht. Als ehemaliger Eigentümer hat der Kanton Zürich bei der Privatisierung im Jahr 2000 ein Flughafengesetz erlassen. Gemäss Artikel 1 fördert der Staat dabei «den Flughafen Zürich zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen» und schützt die Bevölkerung vor übermässigem Lärm. Zudem verpflichtet ihn das Gesetz mindestens 33.3 Prozent plus eine Aktie am Aktienkapital der Flughafen Zürich AG zu halten. Somit behält

der Kanton und über die entsprechenden Instrumente auch das Volk weiterhin ein Mitspracherecht am Flughafen Zürich.

## Anfänge mit Stolpersteinen

Der Start des Unternehmens war alles andere als einfach: Die fünfte Baustappe mit Airside Center, Skymetro und Dock E war gerade in der Umsetzung, die Investitionen dafür waren hoch, als der Verkehrseinbruch nach 9/11 und vor allem das Swissair-Grounding die Gesellschaft vor grosse Herausforderungen stellten. Doch das junge Unternehmen schaffte es aus eigener Kraft und ohne staatliche Finanzierung durch diese anspruchsvolle Zeit – genauso wie durch die Corona-Pandemie in der jüngeren Unternehmensgeschichte. Diese Krisenresistenz konnte sich das Unternehmen dank der Unabhängigkeit und dem dadurch ermöglichten Zugang zum Kapitalmarkt aufbauen.

## Privatisierung als Entwicklungsschritt

Die Neustrukturierung brachte zahlreiche Vorteile – für den Betrieb, die Organisation und die finanzielle Unabhängigkeit des Flughafens. Die Entscheidung zur Privatisierung war ein wegweisender Schritt, der der Gesellschaft die notwendige unternehmerische Flexibilität gab, um auf die Entwicklungen der Luftfahrtbranche und die veränderten Bedürfnisse der Kundschaft zu reagieren. Dank einer finanziellen Unabhängigkeit wurden alle Infrastrukturinvestitionen ohne Steuergelder finanziert. Zudem erfolgt die Infrastrukturentwicklung langfristig und gemäss den Bedürfnissen des Marktes. Sie ist nicht mehr von politischen Zyklen und Staatshaushalten abhängig.

2000



Privatisierung  
Flughafen Zürich AG

2003



Eröffnung Dock E

2004



Erste Auslandsbeteiligung:  
Konzessionsvertrag für Bangalore (Juli)



## Wirtschaftskraft mit Verantwortung

Dies belegen auch einige Finanzkennzahlen eindrücklich. Als börsenkotiertes Unternehmen hat die Flughafen Zürich AG seit der Privatisierung fast CHF 1.5 Mia. in Form von Steuern und Dividenden an Bund, Kanton und Gemeinden bezahlt – rund CHF 780 Mio. allein an den Kanton Zürich. Und: Die Flughafen Zürich AG ist zu einer wichtigen Treiberin für die wirtschaftliche Entwicklung der Region geworden und hat seit 2000 rund CHF 6.6 Mia. in die Infrastruktur investiert.

Heute betreibt die Flughafen Zürich AG als Konzessionärin des Bundes den grössten Landesflughafen der Schweiz mit dem Auftrag, die Schweiz mit möglichst vielen Zielen in der Welt zu verbinden. Die Flughafen Zürich AG hat in den vergangenen 25 Jahren am Standort Zürich nicht nur den Flugbetrieb, sondern auch die Immobilien sowie das Retail- und Gastroangebot weiterentwickelt. Nebst Zürich ist sie heute an zehn weiteren Flughäfen im Ausland beteiligt und wurde sowohl im Inland als auch im Ausland mehrfach für die Qualität ihrer Flughäfen ausgezeichnet. Die Diversifizierung



### «Die Situation war damals sehr belastend»

Der ehemalige CEO und heutige Verwaltungsratspräsident, Josef Felder, blickt zurück auf die be-

wegte Zeit der Privatisierung. Das ganze Gespräch finden Sie in der Flughafen-Podcast-Serie «Startklar».



des Geschäftsmodells hat sich gerade in den wirtschaftlich schwierigen Zeiten bewährt und wurde erst durch die Privatisierung möglich. Kurzum, die Privatisierung des Flughafens Zürich war und ist ein Erfolgsmodell.

## Die Flughafen Zürich AG als Arbeitgeberin

- Das Unternehmen beschäftigt am Standort Zürich rund 2'000 Mitarbeitende in 70 Berufsgruppen. Auch dreizehn Ausbildungsberufe in den Bereichen Administration, Informatik sowie Betrieb und Unterhalt stehen zur Auswahl.
- Die Mitarbeitenden sind Teil der Flughafenfamilie, die gemeinsam mit über 300 Unternehmen rund 35'000 Mitarbeitende an und um den Flughafen zählt. Der Flughafen ist ein wichtiger Arbeitsplatz in der Region.
- Die meisten Mitarbeitenden der Flughafen Zürich AG sind übrigens auch Aktionärinnen und Aktionäre. Wer mindestens ein Jahr in einem Pensum von mindestens 50 Prozent bei der FZAG arbeitet, erhält eine Namensaktie des Unternehmens geschenkt.

2004



Eröffnung Airside Center  
(September)

2011



Neues Dock B  
und Zuschauerterrasse

2020



Eröffnung Circle





# Die Privatisierung war der einzig gangbare Weg

«Privatisierung des Flughafens» hiess das Projekt Ende des letzten Jahrhunderts. Damals wurden Privatisierungen als ein verbreitetes, aber nur in Einzelfällen erfolgreiches liberal-bürgerliches Anliegen breit diskutiert. Bei diesem Vorhaben jedoch bestand das primäre Ziel in der Verschlan-  
kung der viel zu komplex gewordenen Struktur des Flug-  
hafens mit der Flughafendirektion als kantonaler Verwal-  
tungsabteilung und der Flughafen-Immobilien-Gesellschaft  
(FIG) als AG. Die vor allem von der politischen Linken be-  
kämpfte Überführung des ganzen Systems in die private  
Flughafen Zürich AG diente dann auf der politischen Bühne  
mit dem Stichwort «Privatisierung» als negatives Argument  
für den ablehnenden Standpunkt. Als die von den beiden  
damaligen Flughafen-Partnern und der Regierung sorgfäl-  
tig vorbereitete Vorlage ins Parlament kam und man mir das  
Präsidium der vorberatenden Kommission übertrug, wurde  
dies schon in deren erster Sitzung deutlich, und auch in  
bürgerlichen Kreisen gab es einzelne Stimmen, die hinter  
vorgehaltener Hand vor der Verscherbelung des kantona-  
len Tafelsilbers warnten.

Dennoch – die privatrechtliche Lösung war der einzig gang-  
bare Weg, weitgehend in rechtlicher, vor allem aber in po-  
litischer Hinsicht. Eine Übernahme der FIG-Aktien durch  
den Kanton hätte eines enormen Kredits bedurft, den man  
dem Volk nicht hätte schmackhaft machen können: Warum  
so viel Steuergeld, wenn es den Flughafen ja schon gibt?  
Auf allen Stufen des Beratungsprozesses in Regierung,  
Kommission und Rat waren die Einwände der Gegner und  
gewisser Interessengruppen ernst zu nehmen, um einen  
positiven Ausgang der Volksabstimmung nicht zu gefähr-  
den. So wurde zugunsten des Personals festgelegt, dass  
die nunmehr durchwegs privatrechtlich angestellten Mit-  
arbeitenden bei der beliebten Versicherungskasse des  
Staatspersonals versichert sein würden. Und zur Wahrung  
der demokratischen Rechte erhielt die Regierung eine starke  
Stellung durch Wahl ihrer Vertreter im Verwaltungsrat mit  
Weisungsbefugnis in zwei Fällen, in einem davon mit Ge-  
nehmigungspflicht durch den Kantonsrat.



Dass die junge, im Aufbau begriffene Flughafen Zürich AG  
schon bald durch das dramatische Grounding der Swissair  
arg gebeutelt werden würde, konnte bei der Gründung  
niemand ahnen. Die Mittelbeschaffung wurde zur Heraus-  
forderung, und die fünfte Ausbautappe mit dem Dock E  
wurde verspätet abgeschlossen. Ebenso überraschend  
erliess Deutschland 2003 eine einseitige Verfügung betref-  
fend Überflug, welche zur Änderung des An- und Abflug-  
regimes in Zürich zulasten der Bewohner im Süden und  
Osten des Flughafens zwang. Es zeigte sich aber, dass mit  
dem neuen Gesetz, welches das Stimmvolk mit deutlichem  
Mehr angenommen hatte, eine nützliche Grundlage für die  
Arbeit am Flughafen geschaffen worden war. Verwaltungs-  
rat, Management und Mitarbeitende schafften es auf dieser  
Basis, eine tragfähige Unternehmenskultur und ein frisches  
Betriebsklima aufzubauen. Damit war aus zwei Flughafen-  
unternehmen ein einziges, einheitliches und überaus er-  
folgreiches geworden. «Unique» heisst es zwar nicht mehr,  
ist es aber immer noch.

Dr. Lukas Briner  
a. Kantonsrat  
ehem. Vizepräsident Flughafen Zürich AG



# Flughafen Zürich AG – weit mehr als nur ZRH

von Michelle Beeler

**Seit der Gründung der Flughafen Zürich AG ist das internationale Engagement fester Bestandteil der strategischen Ausrichtung des Unternehmens. Die Flughafen Zürich AG ist neben dem Flughafen Zürich an weiteren zehn Flughäfen in den Fokushäfen Lateinamerika und Indien beteiligt. Das Wissen und die Kompetenzen aus Zürich sind international gefragt. Politische Stabilität und Entwicklungsfähigkeit bilden die Basis für die Investitionen ins Auslandsgeschäft.**

International tätig wurde die Flughafen Zürich AG erstmals 2001 in Indien. In einem Konsortium beteiligte sich das Unternehmen mit 17 Prozent und erhielt eine Konzession über 60 Jahre für den Bau und Betrieb eines neuen Flughafens in Bangalore. Während die Flughafen Zürich AG später ihre Beteiligung verkaufte, blieb Indien ein interessanter Markt. 2019 erhielt die Gesellschaft den Zuschlag für den Bau und Betrieb des Noida International Airports im Grossraum Delhi – dieses Mal als alleinige Aktionärin. Der neue Flughafen liegt ungefähr 80 Kilometer südöstlich von Delhi und wird eine entscheidende Rolle spielen, um das erwartete Luftverkehrswachstum in der Hauptstadtregion bewältigen zu können. Die Inbetriebnahme ist für 2025 geplant.

## Beste Flughäfen in Brasilien

Auch in Lateinamerika ist die Flughafen Zürich AG präsent und fokussiert sich vor allem auf Brasilien. 2013 erhielt das Unternehmen im Konsortium die Konzession für den Betrieb des Flughafens Belo Horizonte. Aufgrund des Potenzials des südamerikanischen

Marktes eröffnete das Unternehmen einen regionalen Hauptsitz in Rio de Janeiro. Gleichzeitig erhielt die Flughafen Zürich AG erstmals als alleinige Aktionärin die Konzession für den Flughafen Florianópolis und eröffnete nach nur 16 Monaten Bauzeit das neue Terminal im Oktober 2019. Im gleichen Jahr kamen die Flughäfen Vitória und Macaé dazu und im letzten Jahr der Flughafen Natal. Was für den Flughafen Zürich gilt, gilt auch in Brasilien: Die Flughäfen Florianópolis und Vitória wurden mehrfach als beste Flughäfen ausgezeichnet.

## Stabile politische und rechtliche Verhältnisse

Die Flughafen Zürich AG ist des Weiteren in Chile mit dem Betrieb von zwei Flughäfen (Iquique und Antofagasta), Minderheitsbeteiligungen in Curaçao, sowie einem Betreibervertrag in Kolumbien (Flughafen Bogotá) aktiv. Mit dem internationalen Engagement ermöglicht die Flughafen Zürich AG den Wissensaustausch, leistet einen Beitrag am Aufbau von wichtigen Verkehrsinfrastrukturen in aufstrebenden Ländern und diversifiziert somit ihr Geschäfts-



modell. Investitionen werden nur in Ländern getätigt, die sich über lange Zeit als politisch und rechtlich stabil erwiesen haben, wo private Investitionen gesichert sind und eine langfristige Entwicklungsperspektive möglich ist. Zudem müssen sie massgeblich zum unternehmerischen Erfolg beitragen. Dabei setzt die Flughafen Zürich AG bei all ihren Standorten im Ausland hohe Anforderungen an Nachhaltigkeit, Infrastruktur und Kundenzufriedenheit.

Auslandsbeteiligungen der Flughafen Zürich AG



Betrieb an den Flughäfen mit 100-prozentiger Beteiligung

Datengrundlage 2024

	Florianópolis	Macaé	Natal	Vitória	Antofagasta	Iquique
Total Passagiere	4'880'288	214'289	1'960'136	3'191'519	2'678'450	1'690'860
Total Flugbewegungen	49'669	26'350	16'459	46'085	17'370	10'466
Total Fracht (t)	13'146	keine Fracht	8'650	26'782	5'003	4'350
Highlight 2024	Drittgrösster internationaler Flughafen in Brasilien	Bau einer neuen Piste	Übernahme des Flughafens	Start von 15 neuen Immobilienprojekten	Anstieg der Passagierentwicklung um 6%	Eröffnung der Terminalerweiterung

# 1 Million Franken pro Tag – Investitionen in die Qualität

von Andrew Karim

**Der Betrieb und die Entwicklung des Flughafens Zürich hat einen erheblichen positiven Einfluss auf die Wertschöpfung in der Region. Die dabei anfallenden Investitionen sind notwendig, um in Zukunft die Position des Flughafens Zürich als attraktiven, zuverlässigen und qualitativ hochstehenden internationalen Flughafen zu sichern.**

Der Flughafen Zürich ist das Schweizer Tor zur Welt. Er ist ein Qualitätsflughafen im Herzen Europas und international, national sowie regional bestens angebunden. Der Flughafen Zürich erhält regelmässig Auszeichnungen. Gewürdigt werden damit die hervorragenden Dienstleistungen, die kurzen Umsteigewege, die Freundlichkeit des Personals, die Sauberkeit der Infrastruktur, die Zuverlässigkeit der Prozesse, attraktive kommerzielle Angebote sowie die Freizeitangebote.

## Erhalt der Qualität – privat finanziert

Damit dies so bleibt, investiert die Flughafen Zürich AG jährlich zwischen CHF 250 und 300 Mio. in den Erhalt, die Erneuerung und die Weiterentwicklung der Infrastruktur. Hervorzuheben gilt es, dass sämtliche Investitionen am Flughafen Zürich privat finanziert sind, das heisst ohne Steuergelder. Dazu ist die Infrastruktur der Luft-

fahrt im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern durch die Passagiere nutzerfinanziert. Mit anderen Worten, es bezahlen nur diejenigen Personen, die fliegen und somit die Infrastruktur nutzen.

## Beitrag an die Region

Mit ihren Investitionen hat die Flughafen Zürich AG einen hohen Einfluss auf die regionale Wertschöpfung. Seit der Privatisierung im Jahr 2000 investierte das Unternehmen mehr als CHF 6.6 Mia. oder durchschnittlich CHF 1 Mio. pro Arbeitstag in die Entwicklung und den Unterhalt des Flughafens Zürich. Dies schafft Arbeitsplätze und Aufträge an das Baugewerbe. Zudem generiert das System Flughafen Zürich mit seinen 35'000 Mitarbeitenden bei über 300 Unternehmen eine jährliche Wertschöpfung von über CHF 7 Mia.

## Ausgewählte aktuelle Bauprojekte

### Gepäcksortieranlage

Die Gepäcksortieranlage wird unter laufendem Betrieb umfassend erneuert und erweitert. Das Gesamtprojekt umfasst einen Neubau für eine Ergänzung der bestehenden Anlage, den Ersatz vieler heutiger Anlagenteile des weitverzweigten Gepäcksystems und einen grösseren Frühgepäckspeicher. Die Flughafen Zürich AG investiert aus eigenen Mitteln CHF 450 Mio. in die Erneuerung und Erweiterung der Gepäcksortieranlage. Die Projektumsetzung erfolgt in mehreren Etappen. Die neue Hauptanlage ist seit 2024 in Betrieb. Die letzten Ausbauschritte erfolgen bis ca. 2027.

### Entwicklung landseitige Passagierflächen

Mit der Entwicklung der landseitigen Passagierflächen sollen die bestehenden Engpässe in den Passagier- und Pendler-

strömen beseitigt werden. Entlang neuer Erschliessungswege wird das Retail- und in der neuen Foodhall «Treats» das Gastronomieangebot erweitert. Die Bauarbeiten werden voraussichtlich im Herbst 2027 abgeschlossen und kosten rund CHF 250 Mio.

### Ersatzneubau Dock A – Neues Dock A, Tower & Wurzel

Ab 2030 wird am Flughafen Zürich das alte Dock A sowie der Tower ersetzt, die das Ende ihres Lebenszyklus erreicht haben. Das neue Gebäude besteht aus dem eigentlichen Dock, dem neuen Tower und der Dockwurzel, die das Airside Center mit dem Dock verbindet. Das neue Dock soll auf den Passagierebenen grösstenteils aus Holz gebaut werden, was für ein Terminalgebäude dieser Grösse bislang einzigartig ist. Das Dach wird als Photovoltaikfläche genutzt. Die Realisierung dauert rund ein Jahrzehnt und kostet rund CHF 700 Mio.

Ersatzneubau Dock A





## FLUGHAFEN-ABC

# E wie Eiszeitliche Rinne

Die Flughafen Zürich AG hat sich das Ziel gesetzt, bis 2040 Netto-Null eigene Treibhausgasemissionen zu erreichen. Der Hauptteil der unternehmenseigenen Emissionen geht dabei auf das Heizen und Kühlen der Flughafeninfrastruktur zurück. Um diese zu reduzieren, spielt die Geothermie seit über 20 Jahren eine zentrale Rolle. Beim Bau neuer Gebäude werden Energiepfähle und Erdsonden für eine umweltschonende Klimaregulierung eingesetzt. Nun geht die Flughafen Zürich AG mit einem in der Schweiz bislang einzigartigen Projekt neue Wege – die Nutzung einer eiszeitlichen Rinne im tiefen Untergrund.

Testbohrungen haben bestätigt, dass sich innerhalb des Flughafenperimeters eine eiszeitliche Rinne bzw. ein sogenannter Aquiferspeicher befindet. Diese geologische Rinne liegt in rund 300 Metern Tiefe, ist bis zu einem Kilometer breit und etwa 30 Kilometer lang. Gefüllt ist die Rinne mit wasserführendem Schotter, welcher als Wärme- und Kältespeicher in Form eines sogenannten Anergienetzes genutzt werden kann. Damit liesse sich ein wesentlicher Anteil der Terminalbereiche und des Airport Shoppings emissionsfrei heizen und kühlen. Im Sommer würde die Abwärme aus der Kälteerzeugung nach unten gepumpt und im Wärmespeicher gespeichert. Gleichzeitig wird aus dem Kältespeicher

kaltes Wasser für die Kälteversorgung entnommen. Im Winter würde die gespeicherte Wärme geholt und die Kälte zurück in den Speicher gepumpt.

Verschiedene Testbohrungen lieferten vielversprechende Resultate. Aktuell ist ein zweiter Testbrunnen in Planung. Unabhängig davon, in welchem Umfang die Rinne als Wärme- und Kältespeicher für den Flughafen letztlich nutzbar ist, liefern die erfolgten Untersuchungen neue wichtige Erkenntnisse zum Aufbau solcher tiefen Rinnen sowie zu ihrer Erschliessung. Es wird deshalb auch vom Bundesamt für Energie als Pilotprojekt begleitet. Darüber hinaus stellt die Flughafen Zürich AG die Erkenntnisse der Wissenschaft zur Verfügung, um so einen Beitrag zur Entwicklung emissionsfreier Kühl- und Heizsysteme zu leisten.

### Rubrik Flughafen-ABC

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



# Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils von Januar bis April 2025



LOKALPASSAGIERE

**6'489'375**

Veränderung gegenüber 2024  
**+6.2 %**



TRANSFERPASSAGIERE

**2'744'542**

Veränderung gegenüber 2024  
**-2.3 %**



TOTAL PASSAGIERE

**9'251'168**

Veränderung gegenüber 2024  
**+3.5 %**



TRANSFERANTEIL

**29.7 %**

Veränderung gegenüber 2024  
**-1.8 Prozentpunkte**



FLUGBEWEGUNGEN

**80'879**

Veränderung gegenüber 2024  
**+3.4 %**



FRACHT

**146'630 t**

Veränderung gegenüber 2024  
**+4.4 %**



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