

Politikbrief

WINTER 2021 | NR. 53



Editorial 02

Lichtblick am Horizont:
Aufschwung in der Reisebranche
nicht gefährden 03

Gastbeitrag: Martin Naville,
CEO Swiss-American
Chamber of Commerce 06

Zürcher Kantonsrat:
Gute Gründe, den Pisten-
verlängerungen zuzustimmen 07

Klimapolitik des Bundes:
Marktbasierte und zielgerichtete
Vorschläge für die Luftfahrt 09

Flughafenglossar:
Luftverkehr – Fluggesellschaften,
Passagiere und Fracht 10

Verkehrsentwicklung 11

Flughafen Zürich

EDITORIAL

Geschätzte Leserinnen und Leser

Der Flughafen Zürich ist ein pulsierender Ort mit Menschen aus der ganzen Welt. Wir haben uns daran gewöhnt, dass jeder Punkt dieser Erde problemlos erreicht werden kann. Die Pandemie hat uns zurückgeworfen in eine Zeit, in welcher Grenzen geschlossen sind und die Reisefreiheit erheblich beeinträchtigt ist. Dies hat auch uns als Tor der Schweiz zur Welt stark betroffen.

Seit diesem Sommer öffnen sich diese verschlossenen Grenzen schrittweise wieder. Und damit kehrt auch die Reiselust zurück. Zudem können endlich wieder Verwandte, Freunde oder Geschäftspartner besucht werden. Ab November sind nun auch private Reisen in die USA wieder möglich und zahlreiche Länder in Asien beginnen ihre Grenzen zu öffnen. Wir spüren eine positive Entwicklung am Flughafen Zürich, was uns nach einer langen Zeit mit sehr tiefen Passagierzahlen natürlich sehr freut.

Gerne geben wir Ihnen mit diesem Politikbrief ein Update mit Themen, die uns beschäftigen, so unter anderem die Bedeutung der Anerkennung der Gesundheitsnachweise auf internationaler Ebene (s. Seiten 3 und 4) oder warum die geplanten Pistenverlängerungen am Flughafen Zürich notwendig sind, damit wir den Betrieb verlässlicher abwickeln können (s. Seiten 7 und 8).

Im Gastbeitrag von Martin Naville, CEO der Swiss-American Chamber of Commerce, erfahren Sie, warum die Wiederbelebung der Nordatlantik-Verbindungen so zentral ist für die Schweizer Volkswirtschaft (s. Seite 6).

Die letzten 20 Monate haben uns vor Augen geführt, wie wichtig die kontinentale und interkontinentale Anbindung der Schweiz für unser wirtschaftliches und gesellschaftliches Leben ist. Gerade weil die Bedeutung der internationalen Mobilität weiter steigen wird, hat auch die Klimafrage für uns zentrale Be-



deutung. In unserem eigenen Einflussbereich in Bezug auf die Infrastruktur am Boden arbeiten wir seit zwei Jahrzehnten intensiv an der Reduktion unseres fossilen Fussabdrucks und haben die im Pariser Klimaschutzabkommen für 2030 vorgegebenen Ziele bereits heute erreicht. Mit einem verbindlichen Absenkungspfad arbeiten wir weiter am Ziel, in Zukunft ganz auf fossile Energie verzichten zu können, spätestens bis 2050.

Darüber hinaus ist auch die Luftfahrt als Industrie gefordert. Eine auf europäischer Ebene harmonisierte Beimischpflicht für Sustainable Aviation Fuels (SAF) erachten wir als zentrale Massnahme auf dem Weg zur Klimaneutralität im Luftverkehr. Wir begrüßen ferner das weitere Vorgehen in der Klimapolitik und die darin enthaltenen Vorschläge für die Luftfahrt, die der Bundesrat am 17. September 2021 präsentiert hat (s. Seite 9).

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Stephan Widrig
Chief Executive Officer
Flughafen Zürich AG

Lichtblick am Horizont: Aufschwung in der Reisebranche nicht gefährden

Steigende Passagierzahlen während der Herbstferien und die Öffnung der US-Grenzen für Geimpfte: Die Erholung der Schweizer Luftfahrtbranche schreitet allmählich voran. Davon profitiert die ganze Schweizer Volkswirtschaft. Die Politik ist gefordert, die Normalisierung im internationalen Reiseverkehr weiter zu unterstützen, um den Aufschwung nicht zu gefährden.

Im Frühjahr 2021 führte der Bundesrat eine Zertifikatslösung für den internationalen Reiseverkehr ein und erreichte eine gegenseitige Anerkennung der Covid-Zertifikate zwischen der Schweiz und der EU. Zusammen mit der Aufhebung von Reiserestriktionen verhalf er der Reisebranche zu einem Aufschwung. Zwischen Juni und September 2021 haben sich die Passagierzahlen am Flughafen Zürich im Vergleich zur selben Periode im Vorjahr verdoppelt. Der Spitzentag wurde 2021 in den Herbstferien mit knapp 70'000 Reisenden erreicht, das waren rund 60% der Passagiere des Spitzenwerts von 2019. Diese Kennzahlen sind nach der langen Durststrecke zwar erfreulich, aber nur ein Silberstreifen am Horizont. Im Schnitt fehlt noch jeder zweite Passagier gegenüber dem Vor-Krisenniveau.

Neue USA-Einreisebestimmungen als wichtiger Schritt

Zentral für den weiteren Aufschwung sind unter anderem die neuen Reiserregeln für die USA. Ausländische Reisende, die geimpft sind, können mit einem Impfnachweis sowie einem negativen Corona-Test in die USA einreisen. Für die Luftfahrt sind dies erfreuliche Nachrichten, denn die Nordatlantik-

Strecken sind gleichermaßen beliebt bei Geschäftsreisenden und Touristen und von strategischer Bedeutung für den Betrieb eines Hubs (vgl. Gastbeitrag auf Seite 6). Vor der Pandemie reiste fast jeder vierte Übernachtungstourist über den Flughafen Zürich in die Schweiz ein, mit einem steigenden Anteil nordamerikanischer und asiatischer Gäste.

Wertschöpfungsmotor Flughafen

Der Flughafen Zürich war trotz der Pandemie jederzeit geöffnet. Die rund 280 Unternehmen mit ihren insgesamt rund 25'000 Mitarbeitenden erhielten den Betrieb aufrecht, wobei gerade die Kurzarbeit eine wichtige Stütze fürs wirtschaftliche Überleben war. Diese Unternehmen generieren in «normalen» Zeiten eine Wertschöpfung von CHF 5 Milliarden Franken, was 3.5% des BIPs des Kantons Zürich entspricht – oder gleich viel wie jenes einer mittleren Schweizer Stadt. Mit dem Auslaufen der Kurzarbeitsentschädigungen im Februar 2022 sind die meisten Betriebe wieder auf sich allein gestellt. Damit sie wieder Geld verdienen und Arbeitsplätze auf lange Sicht sichern können, ist eine weitere Erholung nötig. Zentral ist, dass der wirtschaftliche Aufschwung durch die Politik unter-



stützt und nicht etwa durch bürokratische und unnötige Auflagen behindert wird.

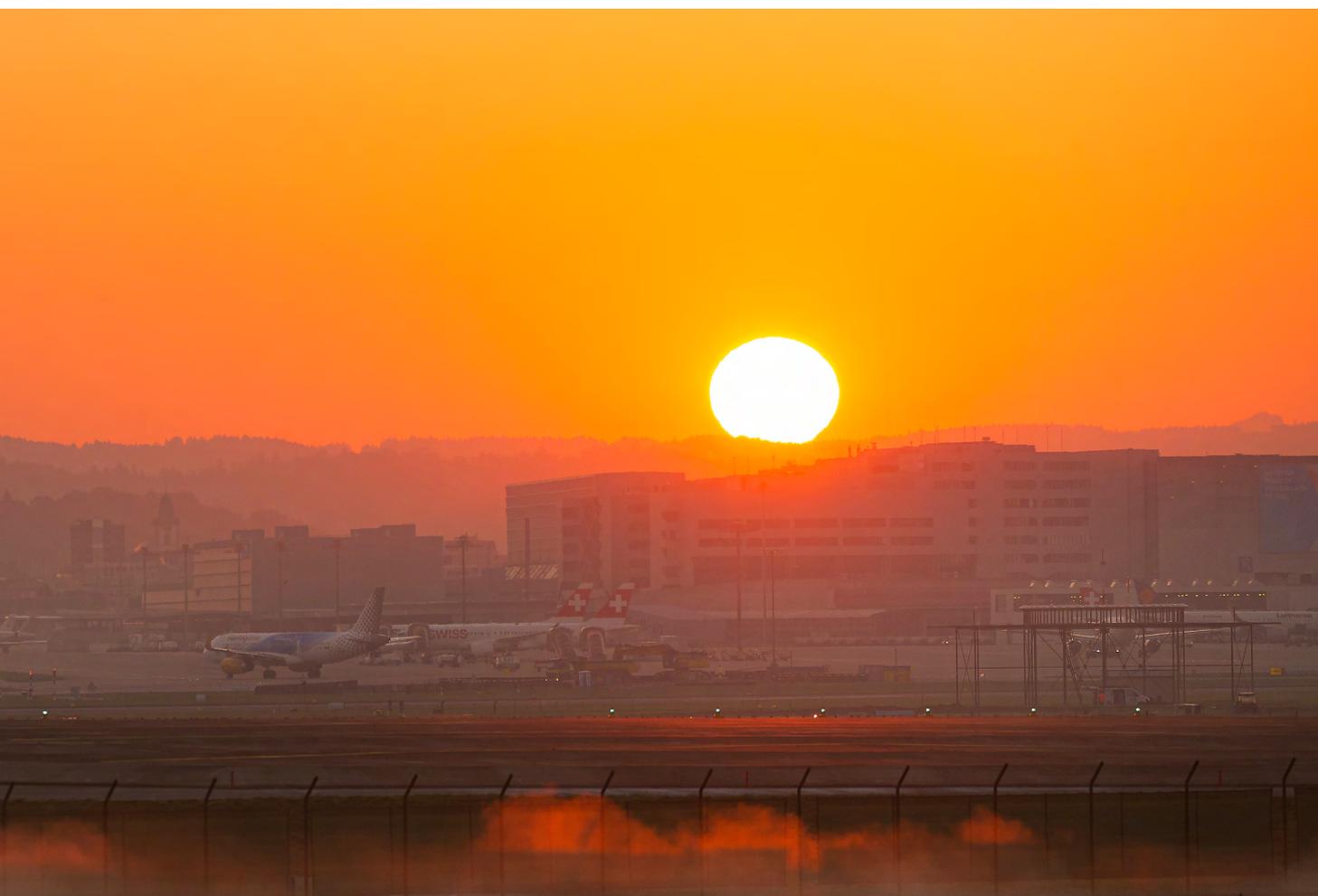
Einheitliche und harmonisierte Einreisebestimmungen notwendig

Ein wesentliches Hindernis sind die von Land zu Land unterschiedlichen und sich immer wieder ändernden Einreisebestimmungen. Die umfangreichen Nachweispflichten und – im Verhältnis zu ihrem Nutzen – teilweise überhöhten Sicherheitsanforderungen verlangsamen und verkomplizieren zudem die Prozesse, von der Buchung über das Check-in bis zum Boarding. Im Zuge der fortschreitenden Abschwächung der Pandemie müssen die Auflagen für internationale Reisen überprüft werden. Wo immer möglich sind Corona-Sonder-

regelungen zurückzufahren. Daneben liegt die Lösung allen voran bei international harmonisierten Einreisebestimmungen und gegenseitig anerkannten Gesundheitsnachweisen. Die gegenseitige Anerkennung der Covid-Zertifikate zwischen der Schweiz und der EU zu Reisezwecken ist dringend beizubehalten. Eine Ausweitung auf einen globalen Standard ist zu prüfen. Zudem sollten auch die Einreiseformulare (Passenger Locator Form) harmonisiert und derart vereinfacht werden, dass digitales Check-in wieder möglich ist. Letztlich wird genau auf diese Weise das kontaktlose und sichere Reisen gefördert.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

- Der Flughafen Zürich und die Luftfahrt verzeichnen eine zunehmende Erholung von der historischen Krise. Weitere Grenzöffnungen in wichtigen Destinationen, allen voran den USA, unterstützen den Aufschwung und den Wertschöpfungsmotor Flughafen Zürich.
- Für eine weitere Verbesserung der Lage ist wichtig, dass der wirtschaftliche Aufschwung nicht durch bürokratische und unnötige Auflagen behindert wird.
- Die Reisebestimmungen müssen weiter vereinfacht und international harmonisiert werden. Es braucht eine gegenseitige Anerkennung und Vereinheitlichung von digitalen Gesundheitsnachweisen und Einreiseformularen, nicht nur auf europäischer, sondern auch auf globaler Ebene.





GASTBEITRAG



Die USA sind wieder offen – warum das gerade für die Schweiz so wichtig ist

Nach fast 20 Monaten können geimpfte Europäer seit dem 8. November wieder unkompliziert in die USA fliegen. Das ist ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zurück in die Normalität. Freunde und Familienmitglieder können sich genauso wieder treffen wie Geschäftspartner und Unternehmenskollegen.

Wie viele der Öffnung der Nordatlantik-Strecken in der Schweiz entgegengefeiert haben, zeigt die starke Nachfrage. Die Thematik wirft aber auch ein Schlaglicht darauf, wie eng die Volkswirtschaften Amerikas und der Schweiz verflochten sind, wie wichtig für die Schweiz ein intaktes Luftfahrtsystem mit Hub und Home Carrier ist – und dass die Bedeutung der internationalen Anbindung nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.

Zürich ist international

Die Nordatlantik-Strecken sind für die Schweiz von strategischer Bedeutung. Für die Airline Swiss sind die USA das wichtigste Verkehrsgebiet. Vor der Corona-Krise hat Swiss – Direktflüge ab Genf mitgezählt – 68 wöchentliche Verbindungen in die USA angeboten. Ab Zürich war New York vor 2020 auf Platz 6

der Top-Destinationen – vor Paris, Frankfurt oder Barcelona. Das kommt nicht von ungefähr: Die USA sind heute der grösste Exportmarkt für die Schweiz – vor Deutschland! Die USA sind die bedeutendste Destination für Schweizer Direktinvestitionen und amerikanische Firmen die grössten Direktinvestoren in der Schweiz. Mehr als ein Dutzend der grössten Firmen der Welt sind im Wirtschaftsraum Zürich angesiedelt. Top Unis, Fintech Start-ups, internationale Verbände, Forschung machen Zürich zu Zürich.

Nachfrage nach Mobilität muss bedient werden können

«Internationals» wie IBM oder Google sind wertvoll für den Wirtschaftsraum Zürich – und für unseren Wohlstand. Um sie halten und Neue anziehen zu können und um das Mobilitätsbedürfnis von Menschen, Firmen und Organisationen zu bedienen, sind ein intaktes Luftfahrtsystem und eine exzellente internationale Anbindung zentral. Es ist deshalb erfreulich, dass die Airline Swiss trotz nötigen Einschnitten ihrer Kernstrategie treu bleibt: Dank eines engen Netzes aus Kurz-, Mittel- und Langstrecke sollen weiterhin mehrmals täglich Ziele in Europa und mindestens einmal täglich Destinationen in anderen Kontinenten angefliegen werden.

Luftfahrt generiert hohe Wertschöpfung

Dass die USA sich für Reisende aus dem Schengen-Raum öffnen, gibt Perspektiven. Die Politik muss zudem die Rahmenbedingungen so gestalten, dass sich die Luftfahrt gut aus der Krise heraus entwickeln kann. Dass sie kein Selbstzweck ist, hat die Krise vor Augen geführt, Studien untermauern es. Laut BAK Economics hat allein der Flughafen Zürich vor der Krise mehr als 27'000 Arbeitsplätze und eine jährliche Wertschöpfung von Milliarden Franken generiert. Zudem wurden 40% der wertmässigen Exporte über ihn abgewickelt – und rund 200 Destinationen mit Direktflügen erschlossen. Das muss so bleiben: Ein Wirtschaftsstandort ist gut erreichbar – oder er existiert nicht.

Martin Naville
CEO Swiss-American Chamber of Commerce
Präsident Komitee Weltoffenes Zürich

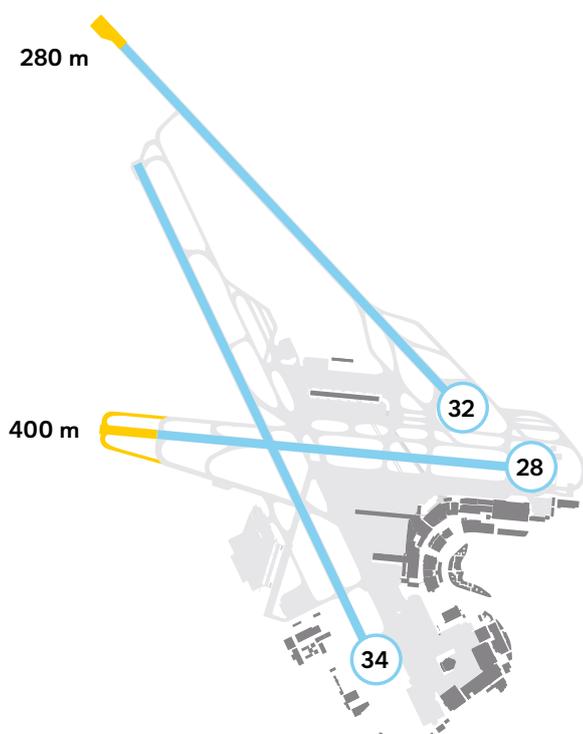
Zürcher Kantonsrat: Gute Gründe, den Pistenverlängerungen zuzustimmen

Im politischen Prozess der «Pistenverlängerungen 28 und 32» liegt der Ball beim Zürcher Kantonsrat. Zunächst wird sich die zuständige Sachkommission, die Kommission für Energie, Verkehr und Umwelt, mit der Vorlage auseinandersetzen. Die Flughafen Zürich AG plädiert mit sachlichen Gründen für eine Zustimmung zum Projekt.

Mit seinem Beschluss vom 19. Mai 2021 hat der Zürcher Regierungsrat der Staatsvertretung im Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG die Weisung erteilt, der Einleitung eines Plangenehmigungsverfahrens für die Pistenverlängerungen zuzustimmen. Er beantragt dem Kantonsrat, die Weisung gemäss Flughafengesetz zu genehmigen. Die Vorlage wird in den kommenden Wochen und Monaten in der zuständigen Sachkommission für Energie, Verkehr und Umwelt (KEVU) vorberaten.

Projekt dient Umsetzung der geltenden Vorgaben

Mit den Verlängerungen der Piste 28 um 400 Meter und der Piste 32 um 280 Meter wird das seit 45 Jahren unveränderte Pistensystem und der Betrieb am Flughafen Zürich optimiert. Die Pistenverlängerungen und die durch sie erzielten Verbesserungen sind Bestandteil der behördenverbindlichen luftfahrtpolitischen Vorgaben des Bundes, die im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) festgesetzt sind. Das Projekt trägt dem Handlungsbedarf für eine Verbesserung der Sicherheitsmarge und der betrieblichen Abläufe Rechnung, der 2012 im Bericht «Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich (SÜFZ)» identifiziert wurde.



Verbesserung der Sicherheitsmarge und Stabilisierung des Flugbetriebs

Die Pistenverlängerungen führen zu einem massgeblichen Sicherheitsgewinn durch eine höhere Sicherheitsmarge bei

PISTENVERLÄNGERUNGEN 28 UND 32 IM DETAIL ERKLÄRT

Sämtliche Informationen zu den Pistenverlängerungen finden Sie auf unserer Webseite:

www.flughafen-zuerich.ch/pistenverlaengerungen



Erklärfilm auf Youtube
Pistenverlängerungen
Flughafen Zürich

einem Startabbruch, einen längeren Bremsweg bei der Landung (Minimierung Gefahr des Überschliessens) sowie durch die Eliminierung von Kreuzungspunkten am Boden und in der Luft. Sie stabilisieren zudem das Ostkonzept (Landungen aus Osten auf die Piste 28 und Starts auf der Piste 32 gegen Norden) und ermöglichen die im SIL verlangte Gewährleistung eines stabilen, zuverlässigen und effizienten Flugbetriebs mit zwei gleichwertigen Betriebskonzepten.

Höhere Verlässlichkeit und weniger Verspätungsabbau am Abend

Mit den verlängerten Pisten 28 und 32 wird der Flugbetrieb vermehrt wie im Betriebsreglement vorgesehen abgewickelt werden können, da es weniger wetterbedingte Abweichungen von den vorgesehenen Betriebskonzepten geben wird. Südflüge während den Anwendungszeiten des Ostkonzepts am Abend werden minimiert und können planmässig aus Osten erfolgen (weniger Umstellungen auf das verspätungsanfällige Südkonzept). Dies führt zu einer höheren Verlässlichkeit des Flugbetriebs und weniger Verspätungen. Von der pünktlicheren Abwicklung der Flüge profitiert die ganze Bevölkerung, da dies den Verspätungsabbau und damit die Flugbewegungen nach 23 Uhr reduziert (weniger Lärmbetroffene in den Abendstunden).

Nüchterne Abwägung notwendig

Bei einer sachlichen Auseinandersetzung mit dem Thema müssen auch jene Aspekte beachtet werden, die durch die Pistenverlängerungen nicht tangiert sind. Die Pistenverlängerungen führen nicht zu einer Kapazitätserhöhung des Gesamtsystems, sondern gleichen die maximale Kapazität des Ostkonzepts an jene des Nordkonzepts (Hauptkonzept, das bei stabilen Wetterbedingungen den Tag hindurch zur Anwendung kommt), gemäss den Vorgaben des SIL, an. Anders ausgedrückt werden die für Verspätungen verantwortlichen Kapazitätsverluste im Ostkonzept vermindert, die bei unvorhergesehenen Umstellungen des Betriebskonzepts aufgrund

von Wetterbedingungen entstehen. Die Spitzenkapazität des Flughafens bemisst sich demnach auch mit den Pistenverlängerungen nach wie vor nach dem Nordkonzept, für das der SIL 70 Flugbewegungen pro Stunde vorsieht. Das Projekt verändert auch nicht die Funktion der Piste 28 als Startpiste: Starts nach Westen erfolgen nicht in tieferer Flughöhe, denn der späteste Abhebepunkt ist von der Topografie bestimmt und bleibt unverändert. Weil im stabileren Ostkonzept die Piste 28 etwas häufiger als Landepiste genutzt werden kann, resultieren tendenziell weniger Starts nach Westen.

Wichtige Weichenstellung für die Zukunft

Die Pistenverlängerungen optimieren den Flugbetrieb hinsichtlich der gestiegenen Sicherheitsanforderungen und tragen zur bestmöglichen Nutzung der knappen Ressourcen

der Luftverkehrsinfrastruktur am Flughafen Zürich bei, um die Kapazitäten zu stabilisieren, Verspätungen entgegenzuwirken und das einzige Interkontinentaldrehkreuz der Schweiz weiterhin konkurrenzfähig betreiben zu können.

Aus diesen Gründen ist die Flughafen Zürich AG zuversichtlich, dass die Mitglieder der KEVU im Zuge ihrer Analyse zum gleichen Schluss kommen werden wie der Regierungsrat. Sie fordert die Kommission auf, dem Kantonsrat die Genehmigung zu beantragen.

MEHRFACHER NUTZEN DER PISTENVERLÄNGERUNGEN



WAS sind die Vorteile:

- Verbesserung der Sicherheitsmarge im Falle eines Startabbruchs und des «Überschiessens der Piste» (Overrun) sowie durch die Reduktion von Kreuzungspunkten am Boden und in der Luft.
- Stabilisierung des bestehenden Systems durch Erhöhung der Planbarkeit und Verlässlichkeit der angewendeten Betriebskonzepte, da bei schwierigen Wetterlagen weniger Umstellungen notwendig werden.
- Dadurch Reduktion von Verspätungen am Abend sowie weniger Flugbewegungen nach 23 Uhr.
- Reduktion der Zahl fluglärm betroffener Personen in den Abendstunden aufgrund weniger Landungen aus dem Süden.

WIE werden diese erreicht:

- Schwere Langstreckenmaschinen können dank den Pistenverlängerungen auch bei anspruchsvolleren Wetterbedingungen auf der Piste 28 landen bzw. auf der Piste 32 starten.
- **Piste 28:**
Durch die Verlängerung der Piste 28 können während des Ostkonzepts (Landungen aus Osten, Starts gegen Norden) Einzelanflüge aus Süden auf die Piste 34 weitestgehend eliminiert und die wetterbedingte Verfügbarkeit des Ostkonzepts erhöht werden. Damit muss weniger auf das verspätungsanfällige Südkonzept gewechselt werden.
- **Piste 32:**
Flugzeuge, die am Dock E abgefertigt werden, müssen bis zum Start auf der Piste 34 die Landepiste 28 und die Schnellabrollwege der Piste 28 je zweimal kreuzen. Wird die Piste 32 verlängert, kann die überwiegende Mehrheit der schweren Langstreckenflugzeuge neu kreuzungsfrei auf der Piste 32 nach Norden starten. Zudem verkürzt sich die Rollzeit vom Dock E zur Startpiste um 5 bis 10 Minuten. Dadurch müssen weniger Flugzeuge der letzten Langstreckenwelle nach 23 Uhr starten.

Klimapolitik des Bundes:

Marktbasierte und zielgerichtete Vorschläge für die Luftfahrt

Mitte September hat der Bundesrat seine Eckwerte für die künftige Klimapolitik definiert. Der Vorschlag folgt dem Ansatz einer marktbasierteren und nachhaltigen Dekarbonisierung der Luftfahrt, was zu begrüssen ist. Diesen Weg gilt es in der Detailberatung fortzuführen.

Die Flughafen Zürich AG bekennt sich zu Netto-Null für die Flughafeninfrastruktur bis 2050. In den letzten 30 Jahren wurden die CO₂-Emissionen beinahe halbiert. Damit erfüllt die Flughafen Zürich AG bereits heute das Ziel, zu welchem sich die Schweiz gemäss dem Pariser Klimaabkommen bis 2030 verpflichtet hat. Nach dem Nein zum CO₂-Gesetz hat der Bundesrat im September 2021 die Eckwerte seiner Klimapolitik definiert und dabei auch die Luftfahrt adressiert.

Anlehnung an die EU

Im Flugsektor soll in Anlehnung an die Entwicklungen in der EU eine Beimischquote für Sustainable Aviation Fuels (SAF) eingeführt werden. Auf neue Abgaben oder Verbote soll hingegen verzichtet werden. Damit legt der Bundesrat den Grundstein für eine marktbasiertere Dekarbonisierung der Luftfahrt und verzichtet auf unnötige Eingriffe zu Ungunsten der Schweizer Wirtschaft. Treibstofflieferanten sollen verpflichtet werden, einen bestimmten Prozentsatz von SAF als Teil des gesamten Kerosinbedarfs bereitzustellen. Im EU-Modell «Fit-For-55», an welches sich der Bundesrat anlehnt, ist eine Beimischpflicht von 2% ab 2025 vorgesehen, die bis 2050 auf 63% SAF steigen soll (davon 28% synthetische SAF). Damit werden Marktanreize für die Verwendung von nachhaltigen Treibstoffen und gleichzeitig einheitliche Wettbewerbsbedingungen im europäischen Luftverkehr geschaffen.

Unterstützung für neue Technologien

Mit diesen Eckwerten hat der Bundesrat neue Leitlinien gesetzt, die eine nachhaltige Zukunft der Schweizer Luftfahrt

ermöglichen. Dank der Anlehnung an die EU entstehen keine Wettbewerbsverzerrungen im (europäischen) Markt. Gleichzeitig wird den Unternehmen, die SAF produzieren oder in SAF investieren möchten, eine Perspektive und eine Abnahmegarantie geboten. Dies hilft, das Angebot an SAF zu vergrössern und gleichzeitig den Preisunterschied zum fossilen Kerosin zu senken. Profitieren könnte auch die Schweizer Industrie, wie beispielsweise Synhelion SA, die synthetische Treibstoffe herstellt. Eine finanzielle Unterstützung zur Forschung und Entwicklung dieser Technologien, wie vom Bundesrat vorgeschlagen, könnte die Transformation der Industrie schneller vorantreiben.

Miteinander statt gegeneinander

In den kommenden Wochen und Monaten werden mit der Gletscher-Initiative und dem revidierten CO₂-Gesetz zwei klimapolitisch entscheidende Gesetzesvorlagen behandelt. Nach dem Nein vom 13. Juni 2021 und der Ablehnung im Nationalrat im September müssen industrieschädigende Eingriffe wie eine Flugticketabgabe oder eine Kerosinsteuer endgültig vom Tisch sein. Jetzt ist es Zeit, miteinander die Herausforderungen der Zukunft anzugehen und einen gemeinsamen Weg zu bestreiten. Die Flughafen Zürich AG hat seit längerem eine SAF-Beimischpflicht und mit der EU harmonisierte Regeln gefordert, weshalb sie den Schritt des Bundesrates ausdrücklich begrüsst und seinen Vorschlag unterstützt – ganz im Sinne ihres Commitment zur Dekarbonisierung der Luftfahrt.



VORBILD ENERGIE UND KLIMA

Der Flughafen Zürich verpflichtet sich als Akteur der Initiative «Vorbild Energie und Klima» die Energieeffizienz weiter zu steigern und den Umstieg auf erneuerbare Energien voranzutreiben. In Anwesenheit der Bundesrätinnen Simonetta Sommaruga und Viola Amherd unterzeichnete Chief Real Estate Officer Daniel Scheifele am 19. Oktober 2021 die Absichtserklärung für die Flughafen Zürich AG.

Mehr zur Initiative «Vorbild Energie und Klima» und dem Beitrag der Flughafen Zürich AG zum Klimaschutz erfahren Sie hier: www.vorbild-energie-klima.admin.ch



**Politikbrief Spezial –
Klimaschutz am Flughafen Zürich**

FLUGHAFENGLOSSAR – FLUGHAFEN ZÜRICH: AKTEURE UND PROZESSE

Luftverkehr – Fluggesellschaften, Passagiere und Fracht

Am Flughafen Zürich operieren 77 Linien- und Charterfluggesellschaften, die Verbindungen von und nach Zürich betreiben. Rund 200 direkte Flugverbindungen in 69 Länder sichern die für Exportwirtschaft und Wirtschaftsstandort zentrale globale Anbindung der Schweiz. Über die Hälfte dieser Direktverbindungen bedient die SWISS.

Das von der SWISS betriebene Hub-System (Drehkreuzbetrieb) ermöglicht überhaupt erst das dichte Verbindungsnetz ab Zürich: Da die lokale Nachfrage für die rentable Durchführung der meisten Langstreckenverbindungen nicht ausreichen würde, bringen Zubringerflüge Transferpassagiere nach Zürich, die hier auf die Langstreckenflüge umsteigen. Umgekehrt steigen Passagiere aus ankommenden Langstreckenflügen auf Kurzstreckenflüge an ihre Zieldestination um. Um möglichst kurze Umsteige- und attraktive Abflugzeiten garantieren zu können, sind die An- und Abflüge am Flughafen Zürich in insgesamt sechs Wellen organisiert, mit Spitzenzeiten am frühen Morgen, Mittag und am Abend. Damit dieses eng getaktete System (inkl. Passagier- und Gepäckabfertigung, Sicherheits- und Passkontrolle sowie Flugbetrieb) reibungslos funktioniert, bedarf es einer engen Zusammenarbeit aller Flughafenpartner.

Rund die Hälfte des Passagiervolumens am Flughafen Zürich wird durch SWISS befördert, gefolgt von Edelweiss Air (9%), EasyJet (3%), Eurowings (3%) und British Airways (2%). Im Jahr 2019 reisten insgesamt 31.5 Millionen Passagiere über den Flughafen Zürich, wobei der Anteil von Transferpassagieren bei 29% lag. Bemerkenswert dabei: Das Passagieraufkommen am Flughafen Zürich ist seit dem Jahr 2000 um fast 9 Millionen Passagiere (+ 39%) gestiegen. Dank grösseren und höher ausgelasteten Flugzeugen sanken die Flugbewegungen im gleichen Zeitraum um über 50'000 (– 15%).

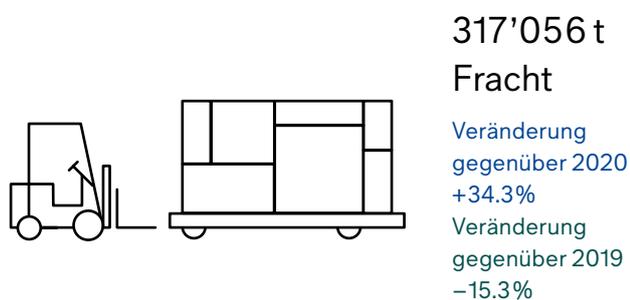
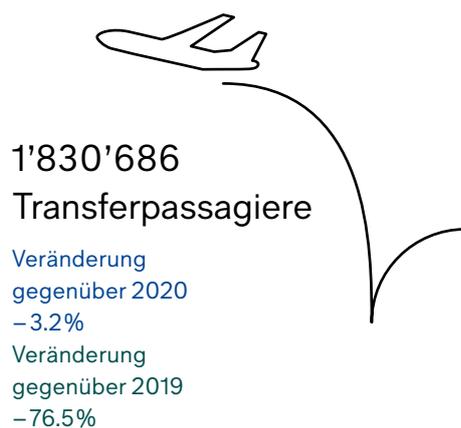
Zudem werden am Flughafen Zürich im Schnitt täglich 1240 Tonnen Fracht abgefertigt, die fast ausschliesslich im Bauch von Passagierflügen transportiert werden (Belly freight). Das Luftfrachtangebot am Flughafen Zürich ist vielseitig und bedingt einer sorgfältigen und professionellen Bearbeitung durch die Cargo-Handling-Firmen Cargologic, Swissport und Dnata. Dazu zählt auch die Frachtsicherheitsprüfung mittels Röntgenstrahlen, Spurendetektoren und weiteren anerkannten Methoden. Für Spezialgüter (z. B. Wertsachen, Pharmazeutika, Frischprodukte) stehen spezielle Infrastrukturen zur Verfügung und alle relevanten Behörden wie Zoll, Pflanzenschutz, Veterinär- und Edelmetallkontrolle sind vor Ort vertreten.

Hinweis: Sämtliche Zahlen entsprechen dem Stand von 2019 (vor dem pandemiebedingten Einbruch im Luftverkehr).

Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils von Januar bis Oktober 2021

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



Impressum

Flughafen Zürich AG
Public Affairs
politikbrief@zurich-airport.com

© Flughafen Zürich AG, Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen
www.flughafen-zuerich.ch



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