

Politikbrief

FRÜHLING 2021 | NR. 50



Editorial 02

Hygiene, Testen und Impfen:
Reisefreiheit mit umfassender
Schutzkette wiedererlangen 03

Gastbeitrag: René Buholzer,
CEO interpharma 06

CO₂-Gesetz:
Interview mit Stephan Widrig,
CEO Flughafen Zürich AG 07

Flughafenglossar:
Flugwegüberwachung 10

Verkehrsentwicklung 11

16-34

Flughafen Zürich

EDITORIAL

Geschätzte Leserinnen und Leser

Es ist mir eine Freude, Ihnen diese Jubiläumsausgabe präsentieren zu dürfen: Bereits zum 50. Mal informieren wir Sie in unserem Politikbrief über die Haltung der Flughafen Zürich AG zu aktuellen politischen Fragestellungen. Hätte mir jemand vorhergesagt, dass der Schwerpunkt der 50. Ausgabe eine Pandemie ist, ich hätte dieser Stimme keinen Glauben geschenkt. Und selbst vor ein paar Monaten hätte ich nicht erwartet, dass die bisher grösste Krise der Luftfahrtbranche so lange andauert. Wichtig ist, dass wir nun Szenarien entwickeln, um unseren Alltag wieder möglichst ohne Einschränkungen leben zu können.

Obwohl nationale Abschottungsmassnahmen bei einer globalen Pandemie jegliche Wirksamkeit verlieren und sich die konsequente Anwendung von Schutzkonzepten in der Reisebranche bewährt hat, bleibt die Reisefreiheit selbst zwischen Ländern mit ähnlich hohem Ansteckungsrisiko nach wie vor stark eingeschränkt. Der Schaden für die auf den internationalen Austausch angewiesene Schweizer Volkswirtschaft nimmt weiter zu. Seitens Behörden braucht es deshalb dringend ein Umdenken in Bezug auf die Reiserestriktionen und eine umsichtige Handhabung bei allen Verkehrsträgern. Der Bundesrat muss Voraussetzungen für eine Erholung des internationalen Reiseverkehrs schaffen – mit einem der Lage angepassten, verhältnismässigen und risikobasierten Ansatz. Konkret muss die schrittweise Wiedererlangung der Reisefreiheit mit einer umfassenden Schutzkette, bestehend aus «Hygiene – Schutzmaske – Impfen – Testen – Tracing», ermöglicht werden. Unsere Überlegungen dazu finden Sie in diesem Politikbrief.

Auch bei der Bewältigung des Klimawandels – der langfristig grössten Herausforderung – sind vernünftige und zielführende Lösungsansätze gefragt. Das vorliegende CO₂-Gesetz wird diesem Anspruch in mehreren Punkten nicht gerecht, wie Stephan Widrig, CEO der Flughafen Zürich AG, im Interview erläutert. Unter anderem entzieht die im Gesetz verankerte CO₂-Flugticketabgabe der Luftfahrtbranche, welche die



Auswirkungen der Coronakrise noch jahrelang spüren wird, finanzielle Mittel – ohne für das Klima einen Nutzen zu generieren. Damit ist niemandem geholfen. Deshalb ist der Bundesrat aufgefordert, die zweckgebundene Verwendung der Einnahmen aus der Abgabe zur Förderung der Marktfähigkeit von nachhaltigen Flugtreibstoffen mindestens in der CO₂-Verordnung sicherzustellen. Nur so kann der CO₂-Ausstoss im Luftverkehr direkt an der Quelle reduziert werden.

Die exportorientierte Schweizer Wirtschaft und unser Wirtschafts- und Forschungsstandort werden auch in Zukunft auf eine hervorragende globale Anbindung angewiesen sein. Dafür ist ein starker Luftfahrtstandort mit einem wettbewerbsfähigen interkontinentalen Luftverkehrsdrehkreuz am Flughafen Zürich unerlässlich. Während der Pandemie wurde die tragende Rolle des Flughafens bei der Gewährleistung der nationalen Versorgungssicherheit deutlich. In seinem Gastbeitrag betont auch René Buholzer, CEO interpharma, die Relevanz der Landesflughäfen für die Versorgung sowie die Anbindung der Schweiz und erläutert, warum offene Grenzen und optimale grenzüberschreitende Warenflüsse auch in Zukunft von zentraler Bedeutung sein werden.

Es ist uns ein wichtiges Anliegen, Ihnen auch künftig die komplexen Zusammenhänge zwischen Flughafenbetrieb, Politik, Wirtschaft und Gesellschaft transparent und faktenbasiert näher zu bringen. Wir würden uns deshalb freuen, Sie auch bei den nächsten 50 Politikbriefen zu unserer geneigten Leserschaft zählen zu dürfen.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Joana Filippi
Head Public Affairs
Flughafen Zürich AG

Hygiene, Testen und Impfen: Reisefreiheit mit umfassender Schutzkette wiedererlangen

Anstelle des bisherigen Fokus auf die Einschränkung des Reisens müssen bundesbehördliche Massnahmen auf eine hohe Reisefreiheit bei bestmöglichem Schutz vor Einschleppungs- und Ansteckungsrisiken abzielen. Der konsequente Einsatz von Schutzkonzepten sowie die Anerkennung von Impf- und Testnachweisen sind dabei zentral. Bundesrat und Behörden sind aufgefordert, den Abbau der geltenden Reiserestriktionen und deren internationale Harmonisierung voranzutreiben.

Die wirtschaftlichen Schäden durch Reiserestriktionen wie Quarantäneregeln gehen weit über die Luftfahrtbranche hinaus und stehen in keinem Verhältnis zu ihrer Wirksamkeit. Neben der Reise- und Tourismusindustrie sind auch die Schweizer Exportwirtschaft sowie der Schweizer Wirtschaftsstandort generell auf einen regen internationalen Austausch angewiesen. Auf regulatorischer Ebene braucht es daher dringend ein Umdenken, das auf einer umsichtigen Abwägung rund um die Einreisebestimmungen basiert.

Verhältnismässige Massnahmen auch beim Luftverkehr

Im Luftverkehr besteht kein höheres Ansteckungs- und Einschleppungsrisiko als bei anderen Verkehrsträgern. Dies

bestätigen Studien des European Center for Disease Prevention and Control (ECDC), wonach es keine nachvollziehbaren Gründe für strengere Reisebeschränkungen für den Luftverkehr im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern gibt¹. Gemäss Empfehlung des ECDC sei auf die Anordnung von Quarantänen und systematischen Tests für Flugreisende zu verzichten bzw. nur unter bestimmten Umständen zurückzugreifen. Daher ist eine umsichtige Handhabung, wie sie der Bundesrat bei der Bahn bereits seit Längerem pflegt, auch beim Luftverkehr angezeigt.

FORDERUNGEN FÜR DIE WIEDERERLANGUNG DER REISEFREIHEIT

Die geltenden Reisebeschränkungen müssen abgebaut werden, um eine schrittweise Erholung des internationalen Reiseverkehrs auf Grundlage eines risikobasierten, der Lage angepassten Ansatzes zu ermöglichen. Konkret sind die Voraussetzungen für die Wiedererlangung der Reisefreiheit wie folgt zu schaffen:

1. Keine Quarantäne zwischen Ländern mit ähnlichem Ansteckungsrisiko

Zwischen Ländern mit ähnlicher epidemiologischer Lage muss das Reisen ohne Einschränkungen möglich sein.

2. Hindernisfreies Reisen für geimpfte Personen

Es dürfen keine Reisebeschränkungen für Personen gelten, die einen behördlich ausgestellten Impfnachweis (elektronisch oder in Papierform) vorweisen können. Dabei ist eine internationale Harmonisierung der Nachweise anzustreben.

3. Testing-Strategie statt Quarantäne

Sind aufgrund der medizinischen Lage Reisebeschränkungen notwendig, muss ein negativer Coronatest zur Aufhebung der Einreisequarantäne berechtigen. Auch hier ist eine zumindest europaweite Harmonisierung nach Vorbild des «EU Testing Protocol for Travel» (EU-TPT) voranzutreiben.

4. Zulassung von Antigentests

Für den Nachweis, dass keine Coronainfektion vorliegt, müssen statt der PCR-Tests auch die günstigeren, schneller durchführbaren und in ausreichenden Mengen verfügbaren Antigentests zugelassen werden.

5. Aufhebung Einreiseverbot für Drittstaatenangehörige

Für ein Einreiseverbot bzw. eine Quarantäne darf nur noch die vom Bundesamt für Gesundheit (BAG) geführte Liste «Staaten und Gebiete mit erhöhtem Ansteckungsrisiko» massgebend sein.

6. Konsequente Schutzkonzepte

Handhygiene, Schutzmasken und die Erfassung der Personalien der Flugreisenden haben sich im Reiseprozess bewährt und bleiben langfristig wichtig.

7. Reisefreiheit dank «Hygiene – Schutzmaske – Impfen – Testen – Tracing»

Mit dieser umfassenden Schutzkette wird der bestmögliche Schutz vor Einschleppungs- und Ansteckungsrisiken geschaffen.

¹ Guidelines for covid-19 testing and quarantine of air travellers, European Center for Disease Prevention and Control / European Unisan Aviation Safety Agency, 2. Dezember 2020, www.ecdc.europa.eu/en/publications-data/guidelines-covid-19-testing-and-quarantine-air-travellers

Reisefreiheit zwischen Ländern mit ähnlichem Ansteckungsrisiko

Einzig in der Anfangsphase können nationale Abschottungsmassnahmen in wenig betroffenen Regionen zur Verlangsamung der Ausbreitung des Virus beitragen. Bei einer globalen Pandemie verlieren sie jedoch jegliche Wirksamkeit, was angesichts des massiven wirtschaftlichen Schadens durch die Reisebeschränkungen nicht zu rechtfertigen ist. Wie vom ECDC empfohlen, muss deshalb das Reisen zwischen Ländern mit ähnlichem Ansteckungsrisiko ohne Einschränkungen möglich sein.

Hindernisfreies Reisen für geimpfte Personen

Passagiere, die einen Impfschutz mit einem behördlich ausgestellten Impfdokument nachweisen können, sollen wieder hindernisfrei reisen dürfen. Wie bei der Umsetzung einer Testing-Strategie ist auch bei den Impfnachweisen eine internationale Harmonisierung anzustreben, damit anerkannte Impfpässe, elektronisch oder in Papierform, möglichst schnell und unbürokratisch zur Wiedererlangung der weltweiten Reisefreiheit beitragen.

Testing-Strategie statt Quarantäne

Falls aufgrund der medizinischen Lage Reisebeschränkungen notwendig sind, muss ein negativer Coronatest zur Aufhebung der Einreisequarantäne berechtigen. Einen konkreten Ansatz für eine europaweit koordinierte und risikobasierte Testing-Strategie hat die Luftfahrtbranche in Form des «EU Testing Protocol for Travel» (EU-TPT) bereits präsentiert (vgl. Politikbrief Nr. 49, Winter 2020). Der Bundesrat muss sich an diesem Ansatz orientieren und die ineffiziente Einreisequarantäne abschaffen. Ausserdem sollte er sich dafür engagieren, dass eine koordinierte Testing-Strategie nach Vorbild des EU-TPT kurzfristig zumindest im Schengenraum in Kraft treten kann und die von Land zu Land unterschiedlichen Reisebestimmungen vereinheitlicht werden.

Antigentests statt PCR-Tests

Für den Nachweis, dass keine Coronainfektion vorliegt, müssen auch Antigentests zugelassen werden. Im Vergleich

zu den PCR-Tests sind diese Schnelltests drei bis vier Mal günstiger und das Testresultat liegt bereits nach kurzer Zeit vor. Die Zulassung von Antigentests für den anerkannten Nachweis ist für eine effiziente Testing-Strategie zentral und würde die Verfügbarkeit der benötigten Testkapazitäten im Reiseprozess deutlich erhöhen.

Aufhebung des Einreiseverbots für Drittstaatenangehörige

Das vom Staatssekretariat für Migration (SEM) verordnete weitgehende generelle Einreiseverbot für Angehörige von Drittstaaten stellt eine unnötige Ausweitung der Reiserestriktionen dar und muss umgehend aufgehoben werden. Dafür muss sich der Bundesrat im Rahmen des Schengener Abkommens einsetzen. Für ein Einreiseverbot bzw. eine Quarantäne darf nur noch die Liste des Bundesamts für Gesundheit (BAG) mit «Staaten und Gebieten mit erhöhtem Ansteckungsrisiko» massgebend sein.

Konsequenter Einsatz von Schutzkonzepten

Eine konsequente Anwendung von Schutzkonzepten ist in der gesamten Reisebranche gewährleistet. Handhygiene, Schutzmasken und die Erfassung der Personalien der Flugreisenden zur Vereinfachung des Contact Tracings sind bereits heute fester Bestandteil der Schutzkette und werden beim Reisen langfristig wichtig bleiben. Zusätzlich investiert die Flughafen Zürich AG trotz des wirtschaftlich schwierigen Umfelds weiter in die Minimierung des Ansteckungsrisikos, etwa durch die Ausrüstung der Rolltreppen am Flughafen Zürich mit einem System, das die Handläufe mit Hilfe von UV-Licht desinfiziert.

Mit Schutzkette zurück zur Reisefreiheit

Bundesrat und Behörden sind aufgefordert, mit der Umsetzung der zuvor erläuterten Massnahmen die Voraussetzungen für die Wiedererlangung der Reisefreiheit zu schaffen. Zusammengefasst kann das hindernisfreie Reisen mit der umfassenden Schutzkette «Hygiene – Schutzmaske – Impfen – Testen – Tracing» ermöglicht werden.





CARGO SILKWAY

SW

SW

ourment

RT11

CL 610

GASTBEITRAG



Landesflughäfen als Rückgrat der Versorgungssicherheit

Die forschende pharmazeutische Industrie leistet weltweit einen beispiellosen Effort zur Krisenbewältigung, sei es in der Sicherstellung der Versorgung der Schweizer Bevölkerung mit Diagnostika und Medikamenten oder in der Forschung und Entwicklung, mit dem Ziel, sichere und wirksame Behandlungsmöglichkeiten und Impfstoffe für Patientinnen und Patienten im Kampf gegen Covid-19 auf den Markt zu bringen. Um die Versorgungssicherheit der Bevölkerung mit Diagnostika, Impfstoffen und Medikamenten auch in Zukunft zu gewährleisten, sind offene Grenzen und die Sicherstellung von optimalen grenzüberschreitenden Warenflüssen zentral. Für die Aufrechterhaltung globaler Lieferketten ist die Luftfracht für die Pharmaindustrie – nicht nur in Krisenzeiten – unersetzlich. Die drei Landesflughäfen der Schweiz bilden dabei das Rückgrat für die Versorgung und die Anbindung der Schweiz an den internationalen Luftverkehr.

Die Corona-Pandemie stellt die gesamte Luftfahrtbranche und damit auch die Schweizer

Volkswirtschaft vor grösste Herausforderungen. Die Landesflughäfen haben bisher einen eminent wichtigen Beitrag zur Krisenbewältigung geleistet, indem deren Betrieb trotz des Rückgangs bzw. Ausbleibens des Reiseflugverkehrs für Fracht-, Repatriierungs- und Ambulanzflüge aufrechterhalten wurde. Für die Bewältigung der weltweiten Impfl Logistik zur Bekämpfung von Covid-19 mit zeitkritischen und temperaturempfindlichen Gütern ist eine leistungsfähige nationale Luftfahrtinfrastruktur unverzichtbar. Die Schweiz ist entsprechend gut beraten, der ansässigen Luftfahrt auch in der grössten Krise ihres Bestehens Planungssicherheit und Perspektiven zu gewähren, so dass die Versorgung mit lebensnotwendigen medizinischen Gütern und die internationale Anbindung auch in Zukunft gewährleistet werden kann. Neu entwickelte Diagnostika und zugelassene Impfstoffe stimmen zuversichtlich, dass die Luftfahrt mittelfristig einen Weg aus dieser Krise finden und auf den prognostizierten Wachstumspfad zurückkehren wird.

Die Zivilluftfahrt ist für die Schweizer Volkswirtschaft und die Pharmaindustrie von herausragender Bedeutung, was in die aktuelle Gesamtbetrachtung einfließen muss. Die internationale Anbindung der Schweiz und damit die Erreichbarkeit von Produktionsorten und Absatzmärkten spielen bei Standortentscheidungen eine wichtige Rolle. Da im Zuge der Globalisierung Unternehmensprozesse oftmals an verschiedenen Standorten weltweit stattfinden, ist die internationale Vernetzung besonders wichtig. Umfragen bei den Interpharma-Mitgliedern zeigen, dass gute Verkehrsanbindungen zu den wichtigsten Standortfaktoren überhaupt zählen. Nicht zuletzt dank der Nähe zum Flughafen Zürich konnte sich in der Zentralschweiz ein international bedeutender Hub für Pharma und Biotech herausbilden. Für einen erfolgreichen Forschungs- und Innovationsstandort ist ein international ausgerichteter Flughafen mit direkter Anbindung an die wichtigsten Wissenszentren der Welt unerlässlich.

René Buholzer
CEO interpharma

CO₂-Gesetz:

Interview mit Stephan Widrig, CEO Flughafen Zürich AG

Der Klimawandel wird auch nach der Coronakrise eine der grossen Herausforderungen unserer Zeit sein. Dass auch die Luftfahrt als CO₂-Emittent in der Pflicht steht, ist unbestritten. Die Lösung eines globalen Problems erfordert jedoch eine Berücksichtigung der internationalen Zusammenhänge, erst recht in der Luftfahrt. Die vom Bundesparlament im CO₂-Gesetz verankerte Einführung einer nationalen CO₂-Flugticketabgabe ist eine verpasste Chance, die Transformation weg von fossilen Energieträgern zu beschleunigen. Zudem fehlt im Gesetz eine ausreichende Zweckbindung der Mittel aus der Flugticketabgabe, um die CO₂-Emissionen in der Luftfahrt an der Quelle einzudämmen.

Im Interview äussert sich Stephan Widrig, CEO der Flughafen Zürich AG, zu den Schwachstellen im vorliegenden CO₂-Gesetz sowie zur Zukunft des Luftverkehrs nach Corona.

Die Luftverkehrsbranche steht in der Kritik, viel CO₂ zu emittieren. Durch Corona ist die Branche nun finanziell geschwächt. Werden Sie das als Anlass nehmen, sich aus der Verantwortung zu ziehen?

Langfristig wird der Klimawandel auch nach der Coronakrise unsere grösste Herausforderung bleiben. Dieser Verantwortung kann und darf sich keine Branche entziehen, entsprechend müssen auch wir als Flughafenbetreiberin unseren Beitrag leisten. Unsere Bereitschaft dazu haben wir bereits in der Vergangenheit unter Beweis gestellt. Dank hohen Investitionen in die Flughafeninfrastruktur konnten wir seit

1991 die direkten CO₂-Emissionen in absoluten Zahlen halbieren – dies, obwohl sich die Gebäudefläche am Flughafen Zürich in den letzten 30 Jahren mehr als verdoppelt hat. An unserem Ziel, bis 2050 CO₂-neutral zu sein, halten wir trotz den grossen wirtschaftlichen Folgen der Pandemie fest.

Sie kritisieren das CO₂-Gesetz. Warum?

Die im CO₂-Gesetz verankerte Flugticketabgabe betrifft uns als Infrastrukturbetreiberin am Boden nicht direkt, sondern richtet sich primär an die Airlines. Ich sehe mich deshalb auch nicht als Vorkämpfer gegen diese Abgabe. Weil ich aber die Zusammenhänge in der Luftfahrt aus nächster Nähe kenne, traue ich mir eine Meinung zu, ob die Abgabe das angestrebte Ziel erreicht. Hier habe ich meine Zweifel. Das Hauptproblem liegt in der fehlenden Zweckbindung. Nur ein kleiner

KRITIK AN DER FLUGTICKETABGABE IM CO₂-GESETZ

- Luftverkehr findet über Grenzen hinweg statt, weshalb eine nationale Abgabe weitgehend wirkungslos ist.
- Die Luftfahrtbranche muss ihren Teil zur Minderung der CO₂-Emissionen leisten, indem sie den CO₂-Ausstoss an der Quelle vermindert. Das CO₂-Gesetz hingegen sucht die Lösung im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung.
- Die drei zentralen Forderungen der Luftfahrt sind im Gesetz nicht enthalten:

1. Zweckbindung

- Ein teilweiser Nutzen entsteht einzig, wenn die Gelder aus der CO₂-Flugticketabgabe für klimawirksame Massnahmen im Luftverkehr verwendet werden.
- Das CO₂-Gesetz sieht aufgrund der Ausgestaltung als Lenkungsabgabe eine Rückverteilung an die Bevölkerung von mindestens 50% der Erlöse vor.
- Das Gesetz enthält nur eine vage Zweckbindung der Erlöse aus der Flugticketabgabe für den Luftverkehr und zu viele «kann»-Formulierungen.
- Die Gelder werden u.a. auch systemfremd eingesetzt (z.B. Subventionen für Gebäudesanierungen).
→ siehe Grafik auf Seite 9: «Was der Luftfahrt von der CO₂-Flugticketabgabe bleibt»

2. Ausschluss einer höheren Bepreisung von Langstreckenflügen

- Das Gesetz sieht vor, dass der Bundesrat die Höhe der Flugticketabgabe unter Berücksichtigung der Flugstrecke festlegen kann.
- Je weiter entfernt eine Zieldestination ist, desto kleiner ist das Angebot an alternativen Verkehrsträgern.
- Werden Langstreckenflüge tatsächlich höher bepreist, erhalten Passagiere den Anreiz, auf andere europäische Drehkreuze auszuweichen.

3. Lösung für den EuroAirport Basel

- Flüge ab dem EuroAirport in Basel, der auf französischem Gebiet liegt, können nach französischem Verkehrsrecht durchgeführt werden und sind damit von der Erhebung der Flugticketabgabe ausgenommen.
- Das erzeugt Ausweichverkehr und schwächt die anderen Schweizer Landesflughäfen.
- Eine Lösung über die Verhandlung eines Staatsvertrags mit Frankreich ist wieder aus dem Gesetzesentwurf gestrichen worden.

Bruchteil der aus der Flugticketabgabe generierten Einnahmen von fast 1 Mrd. Franken pro Jahr kommen der Luftfahrt zugute. Der Rest wird zur Hälfte über die Krankenkassenprämien wieder zurückerstattet und zur anderen Hälfte an ein breites Spektrum von Bittstellern verteilt, von Subventionen an Gebäudesanierungen über die Forschung bis zur Landwirtschaft.

Ziel soll ja nicht eine Schwächung der Luftfahrt (und damit unserer internationalen Anbindung) sein, sondern vielmehr soll das Fliegen als solches klimaneutral werden, was vor allem durch den Einsatz von nachhaltigen Flugtreibstoffen realistisch erscheint. Würden die Erträge der Flugticketabgabe für den Kauf nicht-fossiler Treibstoffe verwendet, könnten bereits heute jährlich rund 10% der CO₂-Emissionen in der Luftfahrt reduziert werden – mit sinkenden Preisen bei höheren Produktionsvolumen liegt sogar deutlich mehr drin. Unsere Welt ist zu international vernetzt, als dass wir auf die Luftfahrt verzichten können – wir müssen deshalb vor allem darauf fokussieren, wie das Fliegen klimaschonender wird.

Gibt es weitere Punkte im CO₂-Gesetz, mit denen Sie nicht einverstanden sind?

Das Parlament hat es verpasst, eine Lösung für den französischen Sektor des EuroAirports in Basel zu finden. Zudem fehlt grundsätzlich eine Harmonisierung innerhalb Europas. Das wird Ausweichverkehr generieren: Wenn eine Familie nach Singapur reisen möchte, wird sie via München, Frankfurt oder Wien reisen und nicht direkt ab Zürich fliegen, weil dies teurer wäre. Das führt dazu, dass wir am Schluss mehrere Verlierer haben: Unserem Land entgeht Wertschöpfung, die Schweizer Luftfahrt verliert Stellen und das Klima wird durch die längeren Wege zusätzlich belastet.

Es gibt Stimmen, die in der Pandemie das Ende des Luftverkehrs sehen: Corona habe gezeigt, dass das Fliegen nicht nötig sei. Ist die Luftfahrt ein Auslaufmodell?

Im Gegenteil. Die exportorientierte Schweiz verdankt ihren Wohlstand zu einem grossen Teil dem internationalen Handel. Dabei ist die hervorragende globale Anbindung für die hiesige Volkswirtschaft und den Schweizer Forschungs- und Wirtschaftsstandort ein entscheidender Erfolgsfaktor. Die Globalisierung ist ein unumkehrbarer Prozess. Langfristig ändert die gegenwärtige Krise nichts an der Tatsache, dass die Welt vernetzt bleiben wird und die internationale Arbeitsteilung sowie der globale gesellschaftliche Austausch weiter zunehmen werden. Daraus ergibt sich unweigerlich ein weiterhin wachsendes Mobilitätsbedürfnis. Wer sagt, die Luftfahrt habe nach Corona ausgedient, verkennt diese Zusammenhänge.

Zudem hat sich während der Pandemie gezeigt, wie wichtig der Luftverkehr für die Landesversorgung ist. Trotz hoher Verluste blieb der Flughafen Zürich ständig in Betrieb und ermöglichte die Einfuhr von dringend benötigtem medizinischen Material sowie die Durchführung von Repatriierungsflügen.

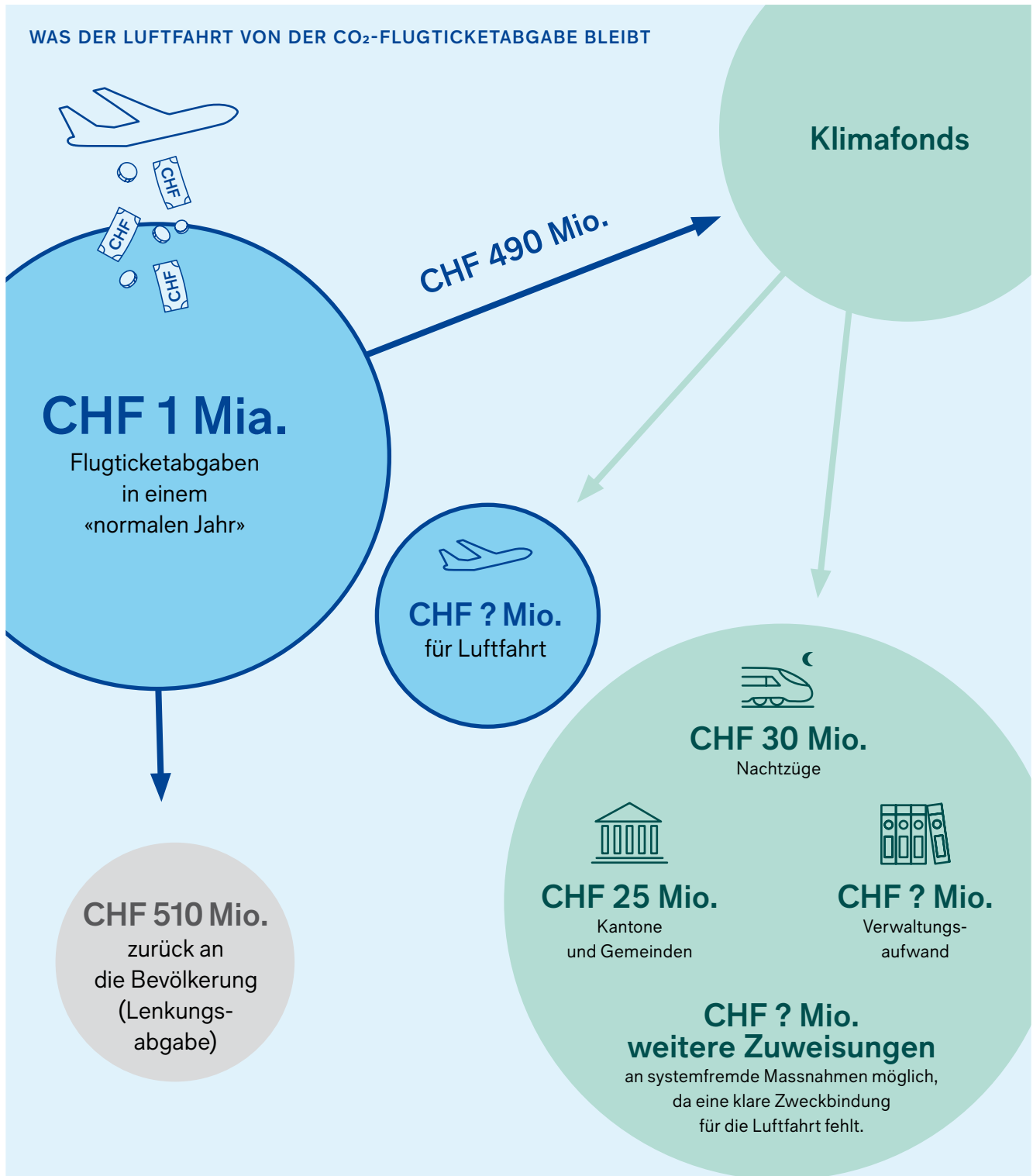
Einige politische Vorstösse auf Bundesebene und im Kanton Zürich verlangen eine Substitution von Kurzstreckenflügen durch Bahnverbindungen. Wie stehen Sie dazu?

Ich bin klar der Meinung, dass die Bahn bis zu einer gewissen Reisedistanz eine sinnvolle Alternative zum Flugzeug ist, beispielsweise für Reisen nach Paris oder Frankfurt. Für vergleichbare Strecken ist ein attraktives Angebot von Fernzugverbindungen deshalb legitim. Bereits bei längeren Kurzstrecken gibt es jedoch keine geeigneten Alternativen zum Flugverkehr. So dauert eine Zugfahrt nach Wien oder Hamburg über acht Stunden.

Bei den Forderungen nach einer Substitution von Kurzstreckenflügen wird zudem häufig ausser Acht gelassen, dass der Bau von Bahnstrecken ressourcen- und emissionsintensiv ist. Ausserdem passieren und beschallen (Nacht-) Züge auf ihren langen Fahrten noch viel mehr Wohngebiete als Flughäfen. Auch aus ökologischen Überlegungen und aus Rücksicht auf die Bevölkerung macht es daher Sinn, statt der Verlagerung auf die Bahn eine Zukunft mit Flügen ohne fossilen Treibstoff anzustreben.

Staatliche Massnahmen mit dem Ziel, den Flugverkehr einzuschränken, sind verfehlt und bedeuten einen nicht sinnvollen Eingriff in den Wettbewerb unter den verschiedenen Verkehrsträgern. Des Weiteren gefährden sie die globale Erreichbarkeit der Schweiz, da ein gewisser Anteil von Kurzstreckenflügen für den Betrieb eines interkontinentalen Luftverkehrsdrehkreuzes unabdingbar ist.

WAS DER LUFTFAHRT VON DER CO₂-FLUGTICKETABGABE BLEIBT



FAZIT:

- Das CO₂-Gesetz legt keine minimale Zweckbindung für die Luftfahrt aus der Flugticketabgabe fest, sondern erwähnt lediglich vage «kann»-Formulierungen.
- Im besten Fall fliesst von den Einnahmen aus der Abgabe nicht einmal die Hälfte für Massnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses des Luftverkehrs zurück.
- Des Weiteren sind viele andere systemfremde Bezüger genauso bezugsberechtigt, so unter anderem Gebäudesanierungen (Art. 55), die Grundlagenforschung (Art. 56) oder der grenzüberschreitende Schienenverkehr (Art. 57 Abs. 4). Der Bundesrat hat zudem «die wirtschaftliche Situation des ländlichen Raums und der Bergregionen» zu berücksichtigen (Art. 55 Abs. 3).

FACHBEGRIFFE KURZ ERKLÄRT – EIN FLUGHAFENGLOSSAR

Flugwegüberwachung

Die Abflugrouten am Flughafen Zürich wurden aus Gründen des Lärmschutzes so definiert, dass dicht besiedelte Gebiete in der Flughafennachbarschaft möglichst nicht direkt überflogen werden. Deshalb müssen die Piloten und Fluglotsen diese lärmoptimierten Routen tagsüber (06.00–22.00 Uhr) bis auf eine Höhe von 1500 m über Meer und nachts (22.00–06.00 Uhr) bis 2500 m über Meer einhalten. Die Lärmfachleute der Flughafen Zürich AG überprüfen die Einhaltung der Abflugrouten mit Hilfe des «Airport Track And Noise Monitoring System» (ATANOMS). Dieses System zeichnet die Flugspuren auf und registriert Abweichungen von der vorgeschriebenen Sollroute.

Obwohl sie vorgegeben sind, können die Flugrouten nicht mit einer fest fixierten Streckenführung (wie z. B. dem Schienennetz) verglichen werden. Flugwege werden nämlich durch verschiedene Faktoren wie die Wetterverhältnisse, die Geschwindigkeit, das Gewicht oder etwa die Querneigung der Flugzeuge beeinflusst.

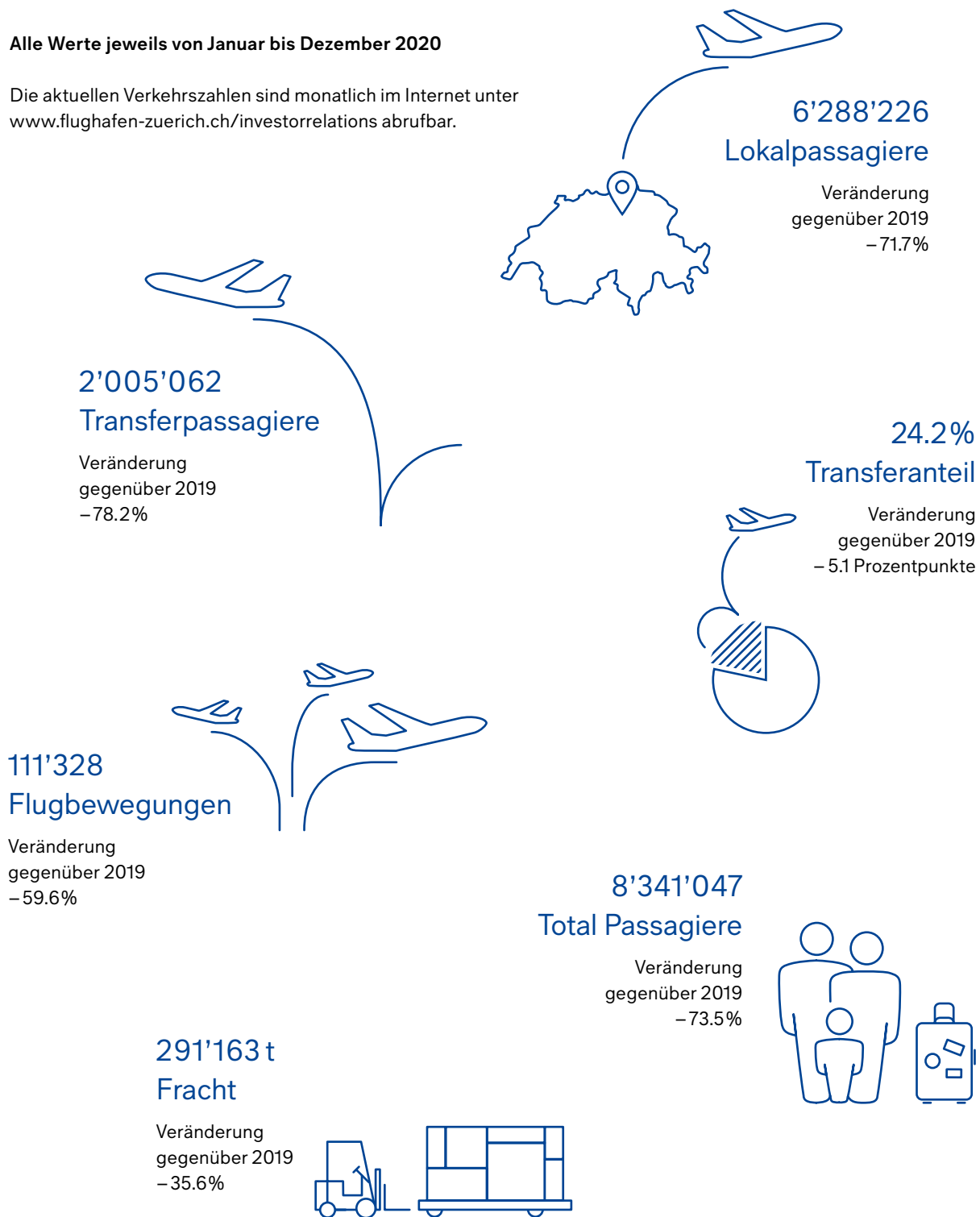
Flugwegabweichungen sind zulässig, wenn der Pilot etwa einer Gewitterwolke ausweicht oder die Flugsicherung eine Richtungsänderung über Funk anweist, um eine Annäherung an ein anderes Flugzeug zu vermeiden. Ausserdem dürfen die Flugzeuge von den definierten Flugrouten abweichen, um Flugwege abzukürzen und damit Treibstoff und Zeit zu sparen, sobald sie eine Höhe von 1500 m über Meer tagsüber und 2500 m über Meer nachts erreicht haben.

Bei unbegründeten Abweichungen leitet die Flughafen Zürich AG eine Untersuchung ein und verlangt vom Piloten der betreffenden Fluggesellschaft eine schriftliche Stellungnahme. Das Ziel dieser Verfahren ist ein verbessertes Verständnis für die möglichst präzise Einhaltung von Flugrouten. Zumeist wird dieses Ziel im Dialog zwischen den Fluglärnfachleuten und dem Piloten oder den Vertretern der Fluggesellschaft zufriedenstellend erreicht. Andernfalls kann es zur Anzeige beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) kommen.

Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils von Januar bis Dezember 2020

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