

Politikbrief

Frühling 2022

NR. 54



Editorial	2
Neustart in der Klimapolitik: Der gewählte Kurs stimmt	3
Gastbeitrag: Dieter Vranckx, CEO SWISS	6
Flug UND Zug: Vernetzte Mobilität als Chance für verbesserte Mobilitätsangebote	7
Flughafenglossar: Bodenabfertigungsdienste	10
Verkehrsentwicklung	11

Flughafen Zürich

EDITORIAL

Geschätzte Leserinnen und Leser

Wen «gluschtet» es nicht? Den Koffer packen und auf und davon, einfach verreisen. Erst recht nach den vielen Monaten der Pandemie wollen Distanzen wieder physisch überwunden werden – sei es für Urlaub, aber auch um Familienmitglieder, Freunde oder Geschäftskontakte wieder zu treffen. Nach einem ständigen Auf und Ab mit strengen Reiserestriktionen und Nachweispflichten scheinen wir einen Punkt erreicht zu haben, an dem Reisen endlich wieder einfacher ist.

Der zuversichtliche Blick nach vorne widerspiegelt sich in dieser Politikbrief-Ausgabe: Nicht mehr die Corona-Pandemie steht im Fokus, sondern grundlegende Fragen zur Zukunft der Luftfahrt. Nachhaltigkeit ist das grosse Schlagwort. Im Gastbeitrag (Seite 6) erläutert Dieter Vranckx, CEO der SWISS, was Nachhaltigkeit für die mit Abstand grösste Luftfahrtgesellschaft am Flughafen Zürich bedeutet. Es sind einerseits die klimapolitischen Herausforderungen zu meistern – aber ebenso die nachhaltige Sicherstellung der internationalen Erreichbarkeit der Schweiz.

Das CO₂-Problem lösen und für die Luftfahrt die Zukunft sichern? Bestimmt kein Widerspruch, wie auch der Bundesrat erkannt hat. Im Entwurf für eine neue Revision des CO₂-Gesetzes stellt er für die Luftfahrt die Förderung von nachhaltigen Flugtreibstoffen, Sustainable Aviation Fuels (SAF), in den Vordergrund. Wir erklären, was die Stärken der Vorschläge sind und wo in der Vorlage punktuell noch nachgebessert werden sollte (Seiten 3–4).



In der Nachhaltigkeitsdebatte ist der Verlagerungsgedanke – weniger Fliegen, mehr Zug fahren – in vielen Köpfen präsent. Im Bewusstsein, dass auf den allermeisten Reisestrecken das Flugzeug aus Nutzersicht alternativlos bleibt, darf die Devise nicht «Zug statt Flug», sondern «Zug und Flug» lauten. Es gilt, die jeweils effizientesten Verkehrsmittel so miteinander zu verknüpfen, dass die Prozesse möglichst nutzerfreundlich und die Wege möglichst kurz sind, dabei aber auch ein ökologischer Mehrwert resultiert. Was vernetzte Mobilität für die Flughafen Zürich AG bedeutet, erläutern wir Ihnen auf den Seiten 7–8.

Ich wünsche Ihnen eine nachhaltig inspirierende Lektüre.

David Karrer
Leiter Public Affairs
Flughafen Zürich AG

Neustart in der Klimapolitik: Der gewählte Kurs stimmt

Neues Jahr – neues Glück: Damit die Schweiz ihre Klimaziele erreichen kann, müssen die Gesetze dringend angepasst werden. Der Entwurf einer neuen Revision des CO₂-Gesetzes liegt aktuell zur Vernehmlassung auf. Statt auf neue Abgaben setzt er für die Luftfahrt auf Anreize sowie auf die Förderung von Investitionen in nachhaltige Flugtreibstoffe. Die Flughafen Zürich AG begrüsst die Vorlage mehrheitlich.

Nach der Ablehnung des revidierten CO₂-Gesetzes in der Volksabstimmung im Juni 2021 hat das Bundesparlament in der vergangenen Wintersession eine Verlängerung der befristeten Bestimmungen im bestehenden CO₂-Gesetz bis 2024 beschlossen. Das bestehende Gesetz soll ab 2025 durch eine Totalrevision abgelöst werden und damit helfen, den Treibhausgas-Ausstoss bis 2030 zu halbieren. Der Entwurf des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) umfasst auch Änderungen des Energie-, des Mineralölsteuer-, des Umweltschutz-, des Luftfahrt- und des Schwerverkehrsabgabegesetzes.

Auf dem richtigen Weg

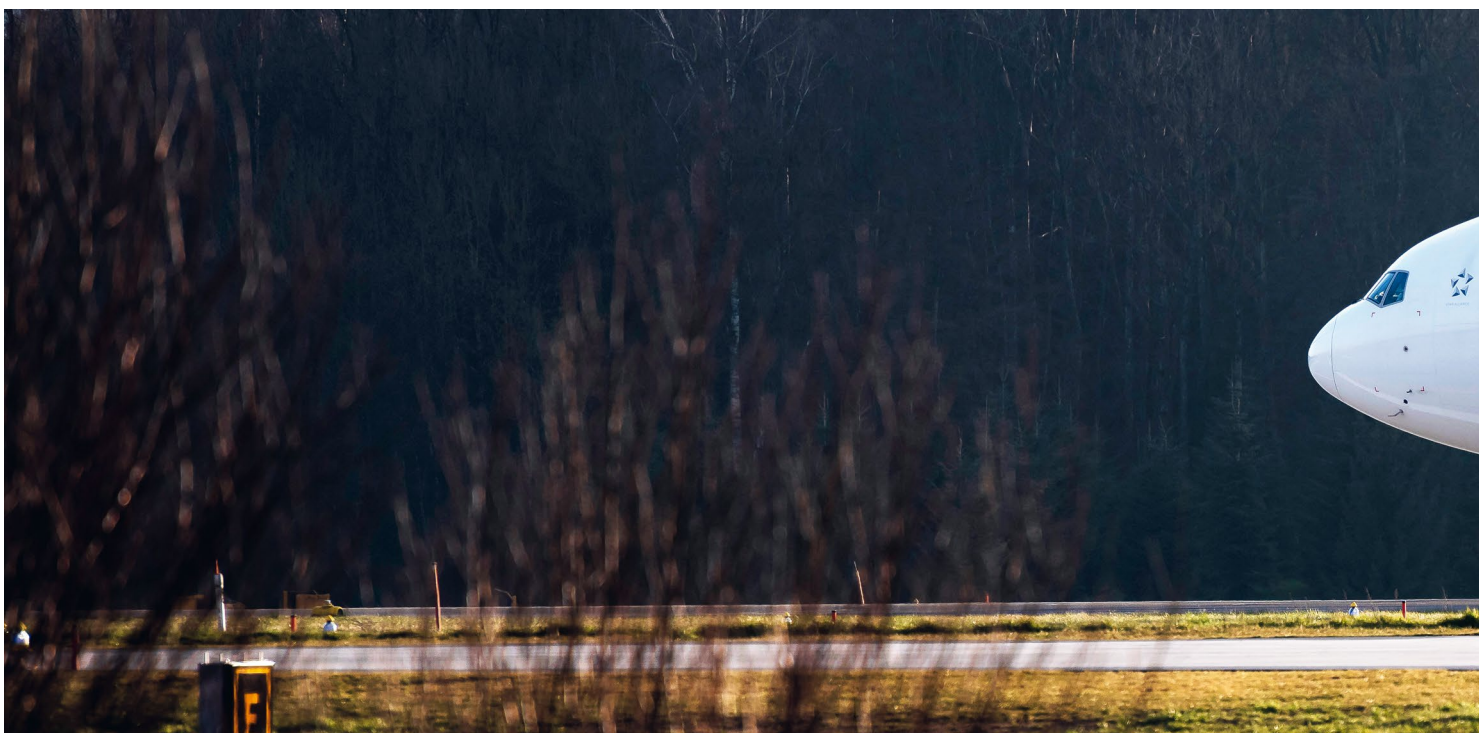
Positiv hervorzuheben ist, dass auf neue Abgaben oder Verbote verzichtet werden soll. Es ist ebenfalls nachvollziehbar, dass die Massnahmen auf den inländischen Gebäudebereich als grösste Emissionsquelle in der Schweiz sowie die Mobilität als Verbraucher von fossiler Energie fokussieren. Die Flughafen Zürich AG unterstützt die grundsätzliche Stossrichtung des vorliegenden Entwurfs und wird sich im Rahmen der Vernehmlassung eingeben. Auch

die Luftfahrt muss und will ihren Teil zur Reduktion der Treibhausgasemissionen beitragen. Unabhängig von der Gesetzesrevision bekennt sich die Flughafen Zürich AG zu einem verbindlichen Absenkpfad der CO₂-Emissionen der Flughafeninfrastruktur auf Netto-Null.

Anpassungsbedarf

Die Flughafen Zürich AG unterstützt die meisten Vorschläge des UVEK in der CO₂-Revision. Anpassungsbedarf gibt es bei einzelnen Punkten:

- Für den Handel und den Einsatz von nachhaltigen Flugtreibstoffen sollen «Book & Claim»-Lösungen eingeführt werden (s. Seite 4, Definition «Book & Claim»). Damit werden alle Luftfahrtteilnehmer in der Schweiz gleichbehandelt und die logistischen und operationellen Aufwände (insbesondere umweltbelastende Transporte) reduziert.
- Um auf Marktschwankungen und unterschiedliche Angebots- und Nachfrage-Szenarien reagieren zu können, ist eine Flexibilisierung zur Erfüllung der Beimischquote zu prüfen. Der Mindestanteil könnte in diesem Fall über die Dauer einer Periode (und nicht jährlich) erreicht werden. Dies würde auch den Marktteilnehmern erlauben, unternehmerisch zu denken und Sustainable Aviation Fuels (SAF) analog zum heutigen Kerosin zu einem für sie möglichst günstigen Zeitpunkt einzukaufen.
- Statt Gelder aus der Luftfahrt für eine Quersubventionierung der Schieneninfrastruktur zu verwenden, sind diese direkt für die Förderung von synthetischen Treibstoffen einzusetzen.



Beimischquote und harmonisierte Regeln als Schlüssel

Die Flughafen Zürich AG begrüsst alle funktionierenden Anreize zur marktbasieren Dekarbonisierung der Luftfahrt. Das vorgeschlagene Instrument einer verpflichtenden Beimischquote von nachhaltigen Flugtreibstoffen ist ein gutes Mittel, um den Einsatz und die Produktion von Sustainable Aviation Fuels (SAF) voranzubringen. Damit wird die Verwendung von SAF gefördert und dem «Huhn-Ei-Problem» zwischen fehlendem Angebot und fehlender Nachfrage aufgrund der hohen Preise für nachhaltige Treibstoffe entgegengewirkt. Mit der Anlehnung an die EU-Regeln wird ebenfalls sichergestellt, dass im europäischen Markt keine Wettbewerbsverzerrungen entstehen. Da Luftverkehr – insbesondere in der kleinen Schweiz – über Grenzen hinweg stattfindet, ist wo immer möglich eine Harmonisierung mit internationalen oder zumindest europäischen Standards zu wählen.

Die Fehler nicht wiederholen

Abgelehnt werden hingegen jegliche Mechanismen zur Quersubventionierung der Verkehrsträger, wie sie der Entwurf teilweise enthält. Es soll der Grundsatz der Zweckgebundenheit aller finanziellen Massnahmen für den jeweiligen Sektor gelten: So sollen die Erlöse aus den bestehenden Abgaben des Luftverkehrs auch für die Dekarbonisierung des Luftverkehrs eingesetzt werden. Ebenfalls abgelehnt werden inländische regulatorische Bestimmungen im Sinne eines «Swiss Finish», die über international harmonisierte Standards hinausgehen. Es ist wichtig, dass grenzüberschreitende Tätigkeiten wie beispielsweise der Luftverkehr auch international oder mindestens auf EU-Ebene gleich geregelt sind. Damit werden

gleich lange Spiesse für alle Teilnehmer sichergestellt. Die neue Vorlage darf zu keinen Wettbewerbsnachteilen für die Schweiz und inländische Unternehmen führen und muss vergleichbare internationale Regelungen und Standards berücksichtigen.

Zielgerichtete Förderung von Innovationen

Mit der Revision des CO₂-Gesetzes wird auch eine Anpassung des Luftfahrtgesetzes vorgeschlagen. Damit sollen die gesetzlichen Grundlagen zur finanziellen Förderung der Forschung und Entwicklung neuer Technologien in der Luftfahrt geschaffen werden. Hauptsächlich sollen Massnahmen zur Verminderung von Treibhausgasen aus dem Luftverkehr durch die Entwicklung und Herstellung von synthetischen Flugtreibstoffen gefördert werden. Die Flughafen Zürich AG unterstützt diese Investitionsbeiträge für innovative Firmen, die Pilotanlagen zur Herstellung von erneuerbaren synthetischen Flugtreibstoffen realisieren. Dies stärkt den Forschungs- und Innovationsstandort Schweiz und kann die Transformation der Luftfahrtindustrie schneller vorantreiben.

Definition «Book & Claim»

Book & Claim ermöglicht eine stärkere Nutzung von Sustainable Aviation Fuels (SAF) im gesamten System, indem Flugzeugbetreiber diesen auch dort kaufen können, wo er nicht physisch vorhanden ist. Der tatsächliche Treibstoff wird an einem anderen Ort – in der Regel in der Nähe eines SAF-Produktionszentrums – in ein anderes Flugzeug betankt. Dies hat zwei Vorteile: der CO₂-Ausstoss wird verringert und zusätzliche umweltbelastende Transportwege entfallen.



E56 N 47° 27'6" E 008° 33'1"





GASTBEITRAG

Nachhaltig für die Schweiz

Luftverkehr ist kein Selbstzweck: «Direkte Luftverkehrsverbindungen in wichtige Handelszentren und ein dichtes Verbindungsnetz in Europa sind eine zentrale Voraussetzung für eine international ausgerichtete Wirtschaft und Gesellschaft», schrieb der Bundesrat in seinem Luftfahrt-politischen Bericht (LUPO 2016). SWISS leistet mit ihrem Drehkreuzbetrieb am Flughafen Zürich einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung dieser volkswirtschaftlich bedeutsamen Anbindung. Die Landesregierung machte dies deutlich: «Eine Fluggesellschaft, die das Drehkreuz in Zürich betreibt, ist für die optimale Anbindung unseres Landes unverzichtbar». Ideal ergänzt wird SWISS dabei von ihrer Schwestergesellschaft Edelweiss Air.

Wie vor der Corona-Pandemie wird SWISS auch nach der aktuellen Krise die 360° Anbindung des Landes ins Zentrum ihrer Strategie stellen. Die Schweiz hat mit Blick auf die Grösse des Landes eine überdurchschnittlich grosse Anzahl an interkontinentalen Direktverbindungen. Das ist dem Drehkreuz von SWISS zuzuschreiben. Dank der Verknüpfung unserer Kurz- und Langstreckenflüge zu einem attraktiven und wirtschaftlich austarierten Netzwerk, können wir ein breites Angebot an direkten Flügen zu

Zielen auf der ganzen Welt anbieten. SWISS fokussiert sich dabei auf die Destinationen, die für die Schweizer Wirtschaft von Bedeutung sind – nicht nur im Passagierverkehr, sondern auch bei der Fracht. Damit ist die Airline ein integraler Teil des öffentlichen Verkehrssystems der Exportnation Schweiz.

Das Drehkreuz in Zürich kann SWISS nur dank starken Partnern wie dem Flughafen Zürich erfolgreich betreiben. Die von ihm zur Verfügung gestellte qualitativ hochwertige Infrastruktur ist von grundlegender Bedeutung für uns. Die Flughafen Zürich AG und SWISS bilden eine Systempartnerschaft – wir sind aufeinander angewiesen. Nur gemeinsam können wir die Leistungen für den Standort und die Volkswirtschaft Schweiz erbringen.

Das Drehkreuz bedingt allerdings, dass der Flughafen Zürich über robuste und konstant hohe Kapazitäten in Spitzenzeiten (Wellenspitzen) verfügt. Auch lange Betriebszeiten sind aufgrund der Geografie wichtig. Für die Langstreckenanbindung der Schweiz sind die Tagesrandstunden absolut entscheidend. Bereits heute ist der Rahmen sehr eng. Werden die Betriebszeiten noch stärker eingeschränkt, ist das Drehkreuz akut gefährdet.

Das bedeutet allerdings nicht, dass das Drehkreuz ohne Rücksicht auf Lärm und Emissionen betrieben werden soll. SWISS hat sich der Nachhaltigkeit verschrieben. Wir investieren Milliarden in neue Flugzeuge, die nicht nur weniger CO₂ emittieren, sondern auch leiser sind. In Bezug auf CO₂ beispielsweise haben wir das ambitionierte Ziel, die Emissionen bis 2030 gegenüber 2019 um die Hälfte zu reduzieren. Bis 2050 will SWISS CO₂-neutral fliegen. Neben neuen Flugzeugen sind vor allem nachhaltige Flugtreibstoffe (SAF) die Schlüsseltechnologie, in die investiert werden muss. Investitionen für Umwelt- und auch soziale Ziele bedingen Wirtschaftlichkeit. Letztere ist nur dann langfristig gesichert, wenn die Umwelt und Soziales nicht vernachlässigt werden. Eine nachhaltige SWISS braucht das Drehkreuz in Zürich und damit auch die enge, konstruktive Systempartnerschaft mit dem Flughafen.

Dieter Vranckx
CEO SWISS

Flug UND Zug: Vernetzte Mobilität als Chance für verbesserte Mobilitätsangebote

Zur Bewältigung der zukünftigen Mobilitätsansprüche braucht es intelligente Lösungen. Dies gilt insbesondere für die Verkehrsdrehscheibe Flughafen Zürich, wo die Verbindungen aus Luft, Schiene und Strasse zusammenlaufen. Gemeinsam mit systemrelevanten Partnern arbeitet die Flughafen Zürich AG deshalb an der Entwicklung durchgängiger Angebote, die möglichst die gesamte Reisekette abdecken.

Um es mit einem Superlativ auszudrücken: Die Verkehrsdrehscheibe Flughafen Zürich ist der am besten erschlossene Ort der Schweiz – sowohl aus der Luft als auch am Boden. Vor dem pandemiebedingten Einbruch zählte der Flughafen 31.5 Mio. Flugpassagiere und 28.5 Mio. Fahrgäste im öffentlichen Landverkehr in einem Jahr. Wenn auch die Pandemie für Einbrüche gesorgt hat: Die langfristigen Trends tendieren zu einer weiterhin steigenden Mobilitätsnachfrage, was zunehmend zu Engpässen führt. Gleichzeitig steigen Bewusstsein und Bedarf nach einer ökologisch nachhaltigen Mobilität. Es geht darum, die Verkehrsinfrastruktur möglichst effizient zu nutzen.

Um auch in Zukunft die optimale Erreichbarkeit des Flughafens zu gewährleisten und den steigenden Mobilitätsbedürfnissen gerecht

zu werden, braucht es innovative Lösungsansätze. Die Mobilität von morgen wird folglich definiert durch das Ineinandergreifen von verschiedenen Verkehrsträgern, um die Mobilitätsansprüche im Kontext von Arbeit, Wohnen und Freizeit respektive Reisen bestmöglich zu befriedigen.

Intelligente Lösungen statt Verbote

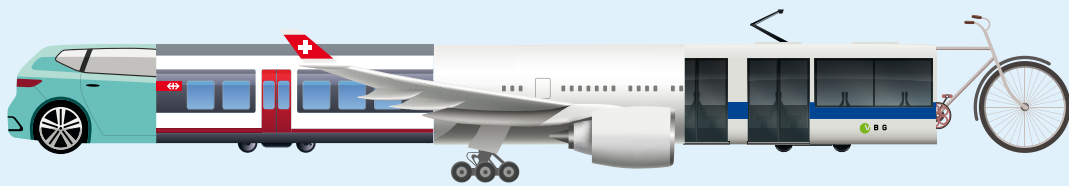
Vermehrt werden Forderungen nach einer Regulierung der Verkehrsmittelwahl gestellt, allen voran nach der Substitution von Flug- durch Bahnverbindungen. Ökologisch motiviert, sind sie zwar gut gemeint, aber nicht zielführend. Sie greifen nicht nur in den effizienzfördernden Wettbewerb zwischen verschiedenen Verkehrsangeboten ein, sondern ignorieren auch die Tatsache, dass ab einer gewissen Reisedistanz keine gleichwertige Alternative zum Flugzeug existiert. Zudem blenden sie die systemischen Zusammenhänge zwischen Zubringer- und Langstreckenflügen am interkontinentalen Luftverkehrsdrehkreuz Flughafen Zürich aus – und damit auch deren Bedeutung für die globale Anbindung der Schweiz (s. Politikbrief Nr. 48, Herbst 2020, Seiten 3–4).

In der Debatte «Zug oder Flug» finden intermodale Mobilitätslösungen zu wenig Beachtung. Für die Flughafen Zürich AG ist klar: Genau an solchen Lösungen muss nun gearbeitet werden, um den zukünftigen Herausforderungen und Bedürfnissen im Bereich der Mobilität gerecht zu werden.



Kombination verschiedener Mobilitätsformen für den grössten Gesamtnutzen

- An der Verkehrsdrehscheibe Flughafen Zürich treffen die Verkehrsträger Luft, Schiene und Strasse aufeinander.
- Langfristig wird die Mobilitätsnachfrage weiter steigen – und damit auch die Anforderungen an das Verkehrssystem. Die Engpässe während der Verkehrsspitzen werden zunehmen.
- Damit die optimale Erreichbarkeit des Flughafens in Zukunft gewährleistet ist und um den Mobilitätsbedürfnissen der Zukunft gerecht werden zu können, arbeitet die Flughafen Zürich AG gemeinsam mit systemrelevanten Partnern an Konzepten für eine vernetzte Mobilität.
- Durch die verbesserte Verknüpfung des öffentlichen Landverkehrs mit dem Flugverkehr sowie weiteren Mobilitätsangeboten (Parking, Taxi, Fernbus) soll das Reisen komfortabler, effizienter und ökologischer werden.



Optimale Erreichbarkeit dank vernetzter Mobilität

Grundlegende Ziele sind die Sicherstellung der Erreichbarkeit, die Weiterentwicklung des Mobilitätsangebots sowie ökologische Aspekte, die sich aus der Kombination verschiedener Mobilitätsformen ergeben. Dafür braucht es eine nahtlos aufeinander abgestimmte Mobilitätskette von öffentlichen und privaten Mobilitätsanbietern. Gemeinsam mit systemrelevanten Partnern arbeitet die Flughafen Zürich AG derzeit an Konzepten für eine vernetzte Mobilität, welche nicht nur den Land- sondern auch den Luftverkehr berücksichtigt.

Primär soll der öffentliche Verkehr mit dem Flugverkehr sowie weiteren Mobilitätsangeboten (Parking, Taxi, Fernbus) besser miteinander verknüpft werden. Ziel ist es, den Reisenden einen möglichst reibungslosen, einfachen und personalisierten Pla-

nungsprozess anzubieten, der die gesamte Reisekette (von der Anreise an den Flughafen, über die Gepäcklogistik, bis hin zur Flugreise) über eine einzige Buchung und Abrechnung abdeckt. Nicht die bewusste Wahl eines Verkehrsmittels soll im Vordergrund stehen, sondern ein möglichst hoher Gesamtnutzen, um von A nach B zu gelangen. Reisen soll damit komfortabler, effizienter und schliesslich auch ökologischer werden.



Destination 2050 – Flughafen Zürich bekräftigt seine Reduktionsziele

Die Flughafen Zürich AG hat sich der Erklärung von Toulouse über die künftige Nachhaltigkeit und Dekarbonisierung des Luftverkehrs angeschlossen. Damit bekräftigt sie ihr Bekenntnis zu Netto-Null-CO₂-Emissionen der Flughafeninfrastruktur bis 2050.

- Die «Toulouse Declaration» ist die erste öffentlich-private Initiative, um den europäischen Luftfahrtsektor bis 2050 zu dekarbonisieren und umzugestalten.
- Mit der Erklärung stimmen die Akteure den Grundsätzen und Massnahmen zu, die erforderlich sind, um eine ökologisch, sozial und wirtschaftlich nachhaltige sowie integrative Konnektivität zu gewährleisten.
- Dazu gehören betriebliche Verbesserungen, die Verwendung nachhaltiger Flugtreibstoffe, marktorientierte und finanzielle Anreize und die Förderung von Umwelt- und Klima-Innovationen in der Branche.



www.destination2050.eu

FLUGHAFENGLOSSAR – FLUGHAFEN ZÜRICH: AKTEURE UND PROZESSE

Bodenabfertigungsdienste

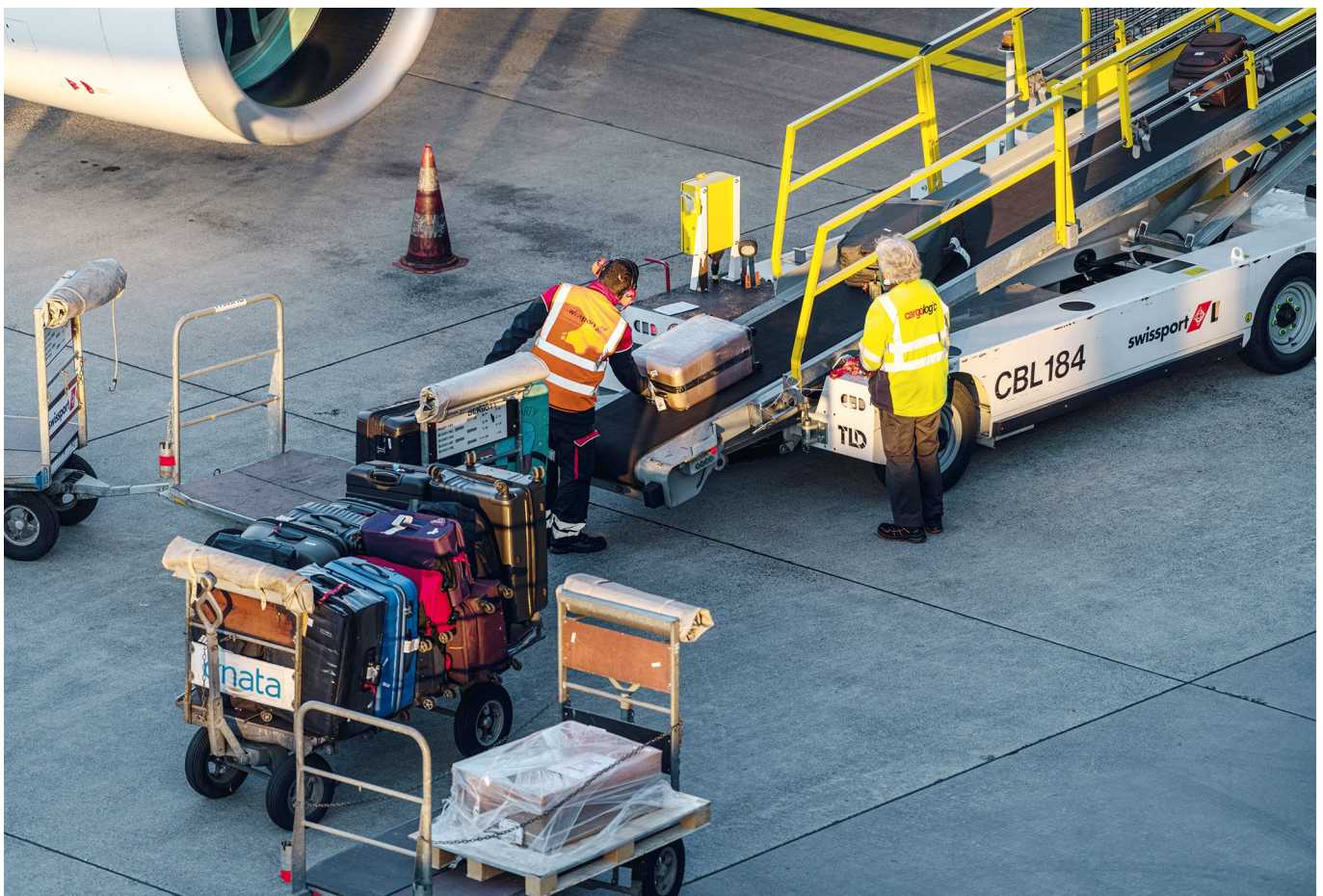
Neben der Flughafeninfrastruktur und den Fluggesellschaften gibt es eine Vielzahl von Dienstleistungen, die für einen reibungslos funktionierenden Flugbetrieb zentral sind. Dazu gehört die sogenannte Bodenabfertigung, welche die meisten Fluggesellschaften an spezialisierte Bodenabfertigungsunternehmen (Handling Agents) auslagern.

Hauptsächlich handelt es sich um Passagierdienstleistungen sowie Prozesse an Flugzeugen, die sogenannte Flugzeugabfertigung¹. Letztere dauert vom Zeitpunkt, an dem das Flugzeug an einem Standplatz ankommt, bis zum Zurücksetzen der Maschine auf die Rollbahn vor dem nächsten Flug. Sie beinhaltet viele Serviceanforderungen und Prozessschritte, damit das Flugzeug für den nächsten Flug vorbereitet ist. Die Aufgaben umfassen unter anderem den Anschluss der Maschine an die Bodenstromversorgung, die Entladung oder Verladung des Gepäcks, die Flugzeugbetankung, die Versorgung mit Lebensmitteln, die Reinigung der Passagierkabine, den Frischwasserservice und falls erforderlich, die Enteisung. Geschwindigkeit, Effizienz und Genauigkeit sind dabei von zentraler Bedeutung, um die Umlaufzeit zu minimieren und schnelle Turnarounds zu ermöglichen.

Passagierdienstleistungen beinhalten beispielsweise die Gepäckannahme, die Ausstellung der Flugtickets, die Kontrolle der für den Transport notwendigen Dokumente am Check-in und am Gate sowie die Gepäckabfertigung. Den Mitarbeitenden der Abfertigungsunternehmen kommt damit eine wichtige Rolle bei der Passagierbetreuung am Flughafen zu.

Am Flughafen Zürich sind verschiedene Dienstleistungsunternehmen im Bereich der Bodenabfertigung tätig. Für die Passagier- und Gepäckabfertigung am Flughafen Zürich zeichnen sich primär die Unternehmen Swissport International Ltd., AAS Airlines Assistance Switzerland und dnata Switzerland AG verantwortlich.

¹ Neben den Passagierdienstleistungen und der Flugzeugabfertigung ist auch die Frachtabfertigung ein wichtiger Bestandteil der Bodenabfertigung. Die Fracht war Gegenstand des letzten Beitrags dieser Glossarserie (Politikbrief Nr. 53, Winter 2021, Seite 10).



Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils von Januar bis Dezember 2021

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



LOKALPASSAGIERE
7'739'188

Veränderung gegenüber 2020
+23.1%

Veränderung gegenüber 2019
-65.2%



TRANSFERPASSAGIERE
2'439'168

Veränderung gegenüber 2020
+21.7%

Veränderung gegenüber 2019
-73.5%



TOTAL PASSAGIERE
10'234'428

Veränderung gegenüber 2020
+22.7%

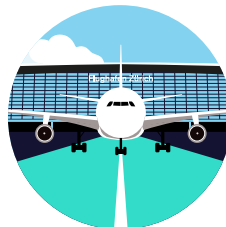
Veränderung gegenüber 2019
-67.5%



TRANSFERANTEIL
24.0%

Veränderung gegenüber 2020
-0.2 Prozentpunkte

Veränderung gegenüber 2019
-5.3 Prozentpunkte



FLUGBEWEGUNGEN
132'600

Veränderung gegenüber 2020
+19.1%

Veränderung gegenüber 2019
-51.8%



FRACHT
393'062 t

Veränderung gegenüber 2020
+35.0%

Veränderung gegenüber 2019
-13.0%

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