



44. Politikbrief

Herbst 2019

Editorial	03	Gastbeitrag: Philipp Kutter, Nationalrat	07	Single European Sky: Um- setzung dringend notwendig	10
Eine CO ₂ -Flugticketabgabe ohne engen Bezug zum Verursacher ist abzulehnen	04	Weitere betriebliche Einschränkungen gefährden Standort- attraktivität der Schweiz	08	Flughafenglossar: Lärmgrenzwerte	11
				Verkehrsentwicklung	12

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



Impressum

Redaktion: Flughafen Zürich AG

Druck: www.bmdruck.ch

Papier: Refutura blauer Engel, Recycling

© Flughafen Zürich AG

Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen

politikbrief@zurich-airport.com

www.flughafen-zuerich.ch



Editorial

Geschätzte Leserinnen und Leser

Der Klimawandel und seine negativen Auswirkungen sind während den vergangenen Monaten in ganz Europa in den politischen Fokus gerückt, so auch in der Schweiz. Die Flughafen Zürich AG investiert schon seit Langem in Massnahmen zur Reduktion ihrer CO₂-Emissionen. Bereits seit 1991 werden die Emissionen am Flughafen Zürich quellspezifisch und nach anerkannten Methoden (Greenhouse Gas Protocol) berechnet. Der Klimaschutz der Flughafenbetreiberin hat seinen Ursprung mit den Themen «Luft» (inkl. CO₂) und «Energie» bereits im Umweltleitbild von 1998. Mit selbstaufgelegten Zielen und gezielten Investitionen in die Flughafeninfrastruktur konnte die Flughafen Zürich AG ihren lokalen CO₂-Ausstoss bereits bis heute über die Zielvorgaben des Pariser Klimaschutzabkommens hinaus senken. Bis 2050 sollen die eigenen CO₂-Emissionen sogar auf null reduziert werden.

Beim CO₂-Ausstoss durch den Flugverkehr handelt es sich um ein grenzüberschreitendes Problem, das mit globalen Ansätzen angegangen werden muss. Deshalb ist eine nationale Flugticketabgabe, wie sie derzeit im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes diskutiert wird, grundsätzlich ungeeignet und mit Fehlanreizen verbunden. Sie ist in ihrer Lenkungswirkung beschränkt, generiert Umsteigeverkehr, verschiebt Wertschöpfungsströme ins Ausland und gefährdet die gute Anbindung der Schweiz. Sollte es dennoch zur Einführung einer Flugticketabgabe kommen, müsste diese zumindest die Reduktion des CO₂-Ausstosses direkt an der Quelle zum Ziel haben. Die Gelder aus der Abgabe müssten demnach gezielt in die Förderung technologischer Innovationen in der Luftfahrt fliessen. Die Förderung von Sustainable Aviation Fuels (SAF), sprich pflanzenbasierten Treibstoffen, welche der Luft während

ihres Wachstums durch Fotosynthese CO₂ entziehen und damit eine klimafreundliche Alternative zum herkömmlichen fossilen Kerosin darstellen, ist eine mögliche Mittelverwendung mit unmittelbarem Nutzen für den Klimaschutz. Investitionen in vorhandene Potenziale zur Senkung der Treibhausgasemissionen durch den Luftverkehr sind glaubhafter und wirksamer, als die Hoffnung, in einer zunehmend vernetzten Welt mit einer Flugticketabgabe die Luftverkehrsnachfrage von Wirtschaft und Gesellschaft lenkend zurückbinden zu können. Die Luftfahrt bildet die Basis für die internationale Anbindung der Schweiz – welche für unseren Wohlstand eine zentrale Grundlage ist. Die Schweizer Luftfahrt muss wettbewerbsfähig bleiben – aber mittelfristig ohne fossile Energieträger auskommen.

Politische Vernunft und Lösungsorientiertheit ist auch im Hinblick auf die dringend notwendige Vereinheitlichung des europäischen Luftraums gefragt. Die Umsetzung des Single European Sky (SES) würde zur Entspannung der Kapazitätsproblematik und der Verspätungssituation im europäischen Luftverkehr beitragen. Zudem könnten durch direktere Flugrouten beträchtliche Mengen an CO₂-Emissionen eingespart werden.

Nach den beiden Glossar-Serien über die Regelwerke des Flugbetriebs und über die flugbetrieblichen Grundlagen (jeweils zusammengefasst in den Spezialausgaben «Gesetze und Regelwerke kurz erklärt» bzw. «Flugbetrieb») startet mit dieser Ausgabe des Politikbriefs die neue Serie zum Thema «Schallschutz», wobei wir als erstes den Begriff «Lärmgrenzwerte» beleuchten. In den nachfolgenden Ausgaben des Politikbriefs berichten wir über das Lärmmonitoring sowie über Massnahmen, wie die lärmabhängigen Landegebühren, das Schallschutzprogramm und Lärmschädigungen. Am Schluss der Serie werfen wir einen Blick in die Schallschutzhalle am Flughafen Zürich und erläutern die Flugwegüberwachung.

Ausserdem äussert sich Nationalrat Philipp Kutter in unserem Gastbeitrag über das Spannungsfeld zwischen Forderungen nach mehr Klimaschutz und der gleichzeitig wachsenden Nachfrage nach Luftverkehr.

Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre.

Joana Filippi
Head Public Affairs
Flughafen Zürich AG

Eine CO₂-Flugticketabgabe ohne engen Bezug zum Verursacher ist abzulehnen

Die Nachfrage nach internationaler Mobilität wird auch in Zukunft steigen. Eine nachhaltige Reduktion des durch den Luftverkehr verursachten CO₂-Ausstosses kann deshalb nur mit und durch die Luftfahrtindustrie erreicht werden. Das Ziel der Industrie und der politischen Entscheidungsträger muss daher die effektive Reduktion des CO₂-Ausstosses an der Quelle sein. Sollte die Schweiz eine CO₂-Flugticketabgabe einführen, müssen die Einnahmen entsprechend in die Aviatik zurückfliessen – etwa in die Entwicklung und den Einsatz alternativer Treibstoffe, welche einen substanziellen Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen leisten können.

Als Emittent von Treibhausgasen hat sich die Luftfahrtindustrie wie jede andere Industrie ihrer Verantwortung für den Klimaschutz zu stellen. Die Flughafen Zürich AG als Anbieterin von Luftverkehrsinfrastruktur macht dies seit 1990 mit selbstauferlegten Zielen und konnte so ihren CO₂-Ausstoss bis heute um rund 50% reduzieren. Zudem strebt die Infrastrukturbetreiberin bis 2050 die Reduktion der eigenen CO₂-Emissionen gegen null an. Der Grossteil des CO₂-Ausstosses in der Luftfahrtindustrie wird jedoch durch die Flugzeuge in der Luft verursacht. In Anbetracht der weltweit steigenden Nachfrage nach Luftverkehrsverbindungen kann eine wirksame Reduktion des durch den Luftverkehr verursachten CO₂-Ausstosses nur mit und durch die Industrie erreicht werden. Deshalb sollte die Reduktion der Treibhausgasemissionen an der Quelle angestrebt werden.

Globalen Ansatz mit Optimierungen an der Quelle ergänzen

Dank technologischen Fortschritten, besonders dem Einsatz von immer treibstoffeffizienteren und grösseren Flugzeugen sowie einer besseren Sitzplatzauslastung konnte die Luftfahrtindustrie das stark gewachsene Passagieraufkommen der letzten Jahrzehnte mit einer unterproportionalen Zunahme der Flugbewegungen und somit des CO₂-Ausstosses bewältigen. Angesichts der wachsenden Nachfrage nach internationaler Mobilität bedarf es globaler Ansätze, um in Zukunft wirksame Massnahmen zum Klimaschutz weltweit umsetzen zu können. Das von der Aviatikbranche lancierte Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) belegt, dass die Branche sich in Richtung eines umweltverträglicheren Luftverkehrs bewegen will. Mit CORSIA hat sich die Luftfahrt als erste Branche auf ein Klimaabkommen verständigt, welches 80% der heute weltweit erbrachten Flugleistungen abdeckt. Ab 2021 soll das Wachstum klimaneutral

Das Wichtigste in Kürze

- › Die Nachfrage nach internationaler Mobilität wird weiter steigen, weshalb eine Reduktion der Treibhausgase direkt an der Quelle, sprich mit und durch die Luftfahrtindustrie angestrebt werden muss.
- › Angesichts der wachsenden Nachfrage nach Luftverkehr in einer zunehmend vernetzten Welt, bedarf es globaler Ansätze, um in Zukunft wirksame Massnahmen zum Klimaschutz weltweit umsetzen zu können:
 - Die internationale Luftfahrt (Fluggesellschaften, Hersteller, internationale Zivilluftfahrtbehörde) verfolgt seit 2009 eine weltweite Klimaschutzstrategie
 - Bestandteil dieser Strategie ist das Carbon Offsetting and Reduction Scheme (CORSIA). Fluggesellschaften müssen ab 2021 die Mehr-Emissionen an CO₂-Emissionen gegenüber dem Stand von 2020 kompensieren, indem sie Klimaschutzprojekte finanzieren
- › Zusätzlich zu dem von der Aviatikbranche bereits geplanten globalen Kompensationsmechanismus, braucht es Massnahmen für eine effektive Senkung des CO₂-Ausstosses direkt an der Quelle.
- › Im vermehrten Einsatz von Sustainable Aviation Fuels (SAF), d.h. nicht-fossilen Brennstoffen, besteht beispielsweise noch Potenzial für die Reduktion des CO₂-Ausstosses durch den Luftverkehr:
 - Gewinnung aus pflanzlichen Ressourcen oder Altstoffen
 - Leistungsmässig sind SAF schon heute identisch mit fossilen Treibstoffen
 - CO₂-Bilanz von SAF ist viel besser als jene fossiler Treibstoffe
 - Bereits heute können herkömmlichem Kerosin bis 50% SAF beigemischt werden
- › Wird im Rahmen der Totalrevision des CO₂-Gesetzes die Einführung einer Flugticketabgabe beschlossen, müssen die daraus eingenommenen Mittel für die Reduktion des CO₂-Ausstosses an der Quelle verwendet werden:
 - Förderung alternativer Treibstoffe
 - Finanzielle Anreize für den Einsatz von SAF (SAF kosten heute rund dreimal mehr als herkömmliches Kerosin)
 - Förderung technologischer Innovationen in der Luftfahrt
- › Eine nationale Flugticketabgabe, die Fehlanreize setzt und keine Verwendung der Gelder für Verbesserungsprojekte zur Verminderung des CO₂-Ausstosses in der Luftfahrt vorsieht, ist abzulehnen.



erfolgen und bis 2050 soll der CO₂-Ausstoss der Flugzeuge um 50 % reduziert werden. Die Luftfahrt ist zudem als einziger Verkehrsträger in das EU-Emissionshandelssystem eingebunden. Zusätzlich zu diesem globalen Ansatz können weitere Massnahmen zu einer Senkung des CO₂-Ausstosses an der Quelle beitragen. Ein Beispiel dafür ist etwa der vermehrte Einsatz von nicht-fossilen Brennstoffen, sogenannten «Sustainable Aviation Fuels (SAF)».

Weitere Entwicklung und vermehrter Einsatz von SAF birgt Potenzial

Bis Verkehrsflugzeuge ohne fossile Energieträger auskommen, wird es noch lange Forschungs- und Entwicklungszyklen brauchen. Es werden aber bereits heute alternative Treibstoffe entwickelt, die leistungsmässig identisch sind mit herkömmlichen fossilen Treibstoffen, jedoch bei ihrer Verbrennung eine viel bessere CO₂-Bilanz aufweisen. SAF werden aus erneuerbaren Ressourcen oder Altstoffen gewonnen. Bei der Verbrennung solcher erneuerbarer Treibstoffe wird zwar ebenfalls CO₂ ausgestossen, der Luft aber durch das Wachstum der Pflanzen (Fotosynthese) wieder entzogen. Gängige SAF sind bereits heute dahingehend zertifiziert, dass sie dem Kerosin mit bis zu 50 % beigemischt werden können. SAF kosten jedoch rund dreimal mehr als herkömmliches Kerosin und stehen noch nicht in ausreichenden Mengen zur Verfügung. Zusätzlich zu den ökonomischen müssen auch ökologische und soziale Aspekte beachtet werden: Die SAF sollen nicht mit Nahrungsmitteln konkurrenzieren und minimale negative soziale und ökologische Auswirkungen haben. In der Entwicklung und Verwendung von SAF besteht definitiv noch Potenzial für weitere klimafreundliche Entwicklungen innerhalb der Luftfahrtindustrie.

Eine nationale CO₂-Flugticketabgabe schafft Fehlanreize, gefährdet die gute Anbindung der Schweiz und dürfte kaum eine Lenkungswirkung erzielen

Die von der Luftfahrt verursachten Emissionen sind ein globales Problem, das globale Antworten wie das Programm CORSIA braucht. Die Einführung einer nationalen Flugticketabgabe, deren Miteinbezug in die Totalrevision des CO₂-Gesetzes im Raum steht, steht im Gegensatz zu sinnvollen globalen Ansätzen. Ein solcher nationaler Alleingang ist problematisch und in seiner Lenkungswirkung äussert beschränkt, da er diverse Fehlanreize setzt. Eine Flugticketabgabe kann leicht umgangen werden und bewirkt Umsteigeverkehr, was dem Klima unter Umständen mehr schadet als nützt. Passagiere weichen für Interkontinentaldestinationen auf andere europäische Hubs aus oder für Kurzstreckenflüge an den EuroAirport Basel, der auf französischem

Gebiet liegt und von einer Flugticketabgabe ohne Mitwirkung Frankreichs nicht betroffen ist. Dabei werden Wertschöpfungsströme ins Ausland verschoben und die gute Anbindung der Schweiz wird aufs Spiel gesetzt.

Flugticketabgabe ohne aviatischen Verwendungszweck ist abzulehnen

Ohne komplette Rückverteilung und ohne Lenkungswirkung muss bei einer Flugticketabgabe wenigstens der Verwendungszweck einen engen Bezug zum Verursacher haben, ansonsten handelt es sich um eine Steuer und nicht um eine Lenkungsabgabe. Sollte die Gesetzesrevision eine CO₂-Flugticketabgabe vorsehen, müssten demzufolge die Gelder aus der Flugticketabgabe zu einem grossen Teil in die Aviatik zurückfliessen, um Massnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses an der Quelle zu finanzieren und den Einsatz von alternativen nicht-fossilen Treibstoffen mit einem massiv geringeren CO₂-Ausstoss zu unterstützen. Angesichts der unbestritten steigenden Nachfrage von Wirtschaft und Gesellschaft nach internationaler Mobilität, würde ein solcher luftverkehrsbezogener Verwendungszweck der Abgabe zumindest einen effektiven Beitrag zum Klimaschutz leisten. Hingegen ist eine Flugticketabgabe, bei welcher der Luftfahrt keine Gelder für Verbesserungsprojekte an der Quelle zufließen, abzulehnen. Die Luftfahrt bildet die Basis für die internationale Anbindung der Schweiz, die für unseren Wohlstand eine zentrale Grundlage ist. Die Schweizer Luftfahrt muss wettbewerbsfähig bleiben, aber mittelfristig ohne fossile Energieträger auskommen.





Gastbeitrag

Feine Antennen – auch beim Klimaschutz

Der Flughafen Zürich ist unser Tor zur Welt. Er ist das einzige internationale Drehkreuz der Schweiz. Von Kloten aus fliegen Flugzeuge in die ganze Welt. Der Flughafen gewährleistet die Anbindung unseres Landes an europäische und interkontinentale Zentren. Er ist damit eine nationale Schlüsselinfrastruktur.

Für unser Land und seinen Wohlstand ist der Flughafen Zürich von herausragender Bedeutung. Wirtschaft und Wissenschaft sind international vernetzt. Eine grosse Zahl von Direktverbindungen gehört für viele Unternehmungen zu den wichtigsten Standortfaktoren.

Der Flughafen Zürich ist auch ein Job- und Wirtschaftsmotor für den Standort Zürich. 27'000 Menschen arbeiten am Flughafen, dazu kommen indirekte volkswirtschaftliche Effekte. Ich anerkenne dies und bekenne mich zu einem starken und wettbewerbsfähigen Flughafen Zürich.

Mit dieser Haltung stehe ich nicht alleine da. Der Flughafen Zürich geniesst in der Zürcher Bevölkerung hohe Akzeptanz. Dies ist nur möglich, weil die Verantwortlichen den Dialog pflegen und sich bei Problemen ernsthaft um Lösungen bemühen,

so etwa beim Verspätungsabbau. Das dauert zwar, weil die nötigen Änderungen des Betriebsreglements und Ausbauten lange Genehmigungs- und Rechtsverfahren mit sich bringen. Die Anstrengungen sind gleichwohl wichtig, um die Nachtruhe gewährleisten und die Anwohnerinnen und Anwohner entlasten zu können.

Feine Antennen für Anliegen der Gesellschaft werden auch in Zukunft ein Erfolgsfaktor sein. So habe ich erfreut zur Kenntnis genommen, dass der Flughafen Zürich und sein Homecarrier Swiss zum Klimaschutz ihren Beitrag leisten wollen. Hier steht die Luftfahrt in einem besonderen Spannungsfeld. Einerseits sind da die Proteste und der politische Druck, andererseits scheint die Lust aufs Fliegen ungebremst – auch bei jungen Menschen.

Flughafen-CEO Stephan Widrig begrüsst die Sensibilisierung für den Klimaschutz. Thomas Klühr, CEO Swiss, findet «Flugtickets für 20 Franken nicht vernünftig». Diese aktuellen Stellungnahmen aus den Medien sind wichtige Signale an Menschen wie mich, die dem Flughafen wohlgesinnt sind und sich um das Klima sorgen.

Ich empfehle der Luftfahrtindustrie, neben den beschlossenen globalen Massnahmen zur Kompensation des CO₂-Ausstosses, selbst überzeugende Lösungen zu entwickeln für die Bepreisung der CO₂-Emissionen beim Fliegen. Sonst könnten «gut gemeinte» Vorgaben wie eine nationale Flugticketabgabe mehrheitsfähig werden.

Fortschritte erwarte ich auch von den Flugzeugherstellern. Sie müssen die technologische Innovation weiter vorantreiben, damit Flugzeuge nicht nur leiser, sondern auch sparsamer und damit klimaneutraler werden.

Und schliesslich schadet es nicht, wenn wir Passagiere den einen oder anderen Flug hinterfragen. Wir entscheiden immer noch selbst, wohin, warum und wie oft wir fliegen.

Philipp Kutter
Nationalrat

Weitere betriebliche Einschränkungen gefährden Standortattraktivität der Schweiz

Der Flughafen Zürich ist der einzige interkontinentale Drehkreuzflughafen der Schweiz und trägt damit entscheidend zur hohen Erreichbarkeit und Standortattraktivität des Landes bei. In Zürich gilt heute im Vergleich mit anderen europäischen Drehkreuzflughäfen die strengste Nachtflugregelung und es werden sowohl im nationalen wie auch europäischen Vergleich die wenigsten Nachtflüge abgewickelt. Eine zusätzliche Ausweitung der Nachtflugsperrzeit würde die Funktion des Flughafens Zürich als Drehscheibe gefährden und den Standort Schweiz langfristig massiv schwächen.

Trotz der im Vergleich mit anderen europäischen Drehkreuzflughäfen strengsten Nachtflugregelung und der im nationalen sowie europäischen Vergleich tiefsten Anzahl Nachtflüge zwischen 23.00 und 6.00 Uhr, nimmt der Druck auf Flüge in den Tagesrandzeiten zu und es stehen immer neue Forderungen nach zusätzlichen Einschränkungen der Betriebszeiten im Raum.

Verspätungssituation bereits verbessert

Dieser Druck ist grundsätzlich nachvollziehbar, da die Verspätungssituation in Zürich und damit die Anzahl Flüge zwischen 23.00 und 23.30 Uhr unbefriedigend ist. Dieses Problem ist aber seit geraumer Zeit erkannt und die Flughafen Zürich AG hat verschiedene Gegenmassnahmen ergriffen. Einerseits werden die letzten Startslots seit der Einführung der geltenden Nachtsperrzeit bereits um 22.45 Uhr vergeben und somit freiwillig um 15 Minuten vorgezogen. Weiter konnten zusammen mit den Systempartnern Swiss und Skyguide in den letzten Jahren durch verschiedene kurzfristig umsetzbare Massnahmen, zum Beispiel durch Prozessoptimierungen bei der Flugzeugabfertigung, bereits Erfolge verzeichnet und die Pünktlichkeit erhöht werden. Dadurch ist auch die Lärmbelastung in der ersten und zweiten Nachtstunde, also zwischen 22.00 und 23.00 Uhr sowie zwischen 23.00 und 24.00 Uhr, zurückgegangen.

Lange Verfahrensdauern verzögern weitere Verbesserungen

Zusätzlich hat die Flughafen Zürich AG mehrere betriebliche Massnahmen beantragt, die weitere Pünktlichkeitsverbesserungen bringen werden.

Die im Jahr 2013 beantragte Erhöhung der Gebührenzuschläge für Flüge ab 23.00 Uhr kann nach einem langen Verfahren nun diesen Herbst endlich in Kraft treten und wird für die Fluggesellschaften monetäre Anreize schaffen, möglichst vor 23.00 Uhr zu starten. Die mittels Betriebsreglementenanpassungen Ende 2013 (BR 2014) und im Jahr 2017 (BR 2017) beim Bundesamt für Zivilluftfahrt eingereichten Optimierungsschritte stehen erst am Anfang des Genehmigungsverfahrens und werden aufgrund der langen Verfahrensdauern sowie dem anschliessenden Rechtsweg noch mehrere Jahre nicht umgesetzt werden können. Sind diese ebenfalls umgesetzt und hat sich auch die Situation im europäischen Luftraum entschärft (siehe Artikel auf Seite 10 zum «Single European Sky»), wird die Verspätungssituation nochmals deutlich verbessert und die Anzahl Flüge nach 23.00 Uhr gesenkt.

Zusätzliche Einschränkungen schwächen den Luftfahrt- und Wirtschaftsstandort Schweiz

Vor diesem Hintergrund sind weitere vorschnelle Einschränkungen, namentlich durch eine direkte Verkürzung der Betriebszeiten oder eine Vorverlegung der letzten Slots, die eine indirekte Verkürzung der Betriebszeiten darstellen, nicht angezeigt. Im Gegenteil würden diese dazu führen, dass die Rahmenbedingungen für den Drehkreuzbetrieb der Swiss und für die eng eingebundene Edelweiss massiv verschlechtert würden. Mittel- und langfristig würden solche Einschränkungen gar das Überleben des vom Bund im Interesse der



weltweiten Erreichbarkeit geforderten Drehkreuzbetriebs gefährden. Der Verlust des Drehkreuzes würde nicht nur zu einer Redimensionierung der lokalen Fluggesellschaften und damit verbunden zu einem grossen Arbeitsplatz- und Wertschöpfungsverlust am Flughafen Zürich führen, sondern auch die Attraktivität Zürichs und der ganzen Schweiz als Wirtschafts- und Forschungsstandort für international ausgerichtete Unternehmen und

Organisationen schwächen. Das würde mittelfristig zu weiteren Arbeitsplatz- und Wohlstandsverlusten führen. Ein solches Szenario gilt es im Interesse der Schweiz zu verhindern.

Das Wichtigste in Kürze

- › Trotz der bereits heute strengsten Nachtflugregelung aller europäischen Drehkreuzflughäfen und der im nationalen sowie europäischen Vergleich tiefsten Anzahl Nachtflüge zwischen 23.00 und 6.00 Uhr, stehen die Betriebszeiten des Flughafens Zürich unter Druck.
- › Zur Verbesserung der unbefriedigenden Verspätungssituation setzt die Flughafen Zürich AG bereits seit Jahren Massnahmen um, die zum Rückgang der Lärmbelastung in der ersten (22.00 – 23.00 Uhr) und zweiten Nachtstunde (23.00 – 24.00 Uhr) beigetragen haben:
 - Freiwillige Vorverlegung der letzten Startslots um 15 Minuten auf 22.45 Uhr
 - Prozessoptimierungen, z. B. bei der Flugzeugabfertigung
 - Die 2013 beantragte Erhöhung der Nachtfluggebühren kann diesen Herbst eingeführt werden. Sie schafft monetäre Anreize für die Fluggesellschaften, möglichst vor 23.00 Uhr zu starten
- › Lange Verfahren verzögern die Umsetzung weiterer Verbesserungsmassnahmen:
 - Die 2013 bzw. 2017 beantragten Betriebsreglementsänderungen stehen erst am Anfang des Genehmigungsverfahrens
 - Lange Verfahrensdauern verhindern eine schnelle Einführung von Optimierungsmassnahmen
- › Eine Entspannung der Verspätungssituation am Flughafen Zürich sowie im gesamten europäischen Luftraum hängt auch von der zeitnahen Umsetzung des Single European Sky ab (siehe Seite 10).
- › Weitere Betriebseinschränkungen, wie die Verkürzung der bestehenden Betriebszeiten oder eine Vorverlegung der letzten Slots, gefährden den für die Standortattraktivität der Schweiz zentralen Drehkreuzbetrieb.



Single European Sky: Umsetzung dringend notwendig

Der stark fragmentierte, überlastete und von Verspätungen geprägte europäische Luftraum braucht politisches Handeln, um die zukünftige Nachfrage sicher, effizient und ökologisch nachhaltig bewältigen zu können. Mit dem Projekt «Single European Sky» wurde bereits vor 15 Jahren die Konsolidierung des europäischen Luftraums eingeleitet. Die Umsetzung ist jedoch bis heute nicht erfolgt, weshalb es dringendst der Initiative von Bundesrat und Parlament bedarf, damit Europas Flugsicherung auf die Zukunft ausgerichtet werden kann.

Durch die steigende Nachfrage nach internationaler Mobilität und die daraus folgende Zunahme an Flugbewegungen stösst der europäische Luftraum in seiner gegenwärtigen Organisation an seine Grenzen. Dies hat sich im Sommer 2018 deutlich in Form von Verspätungsanhäufungen an den europäischen Flughäfen gezeigt. In hohem Masse betroffen war auch der Flughafen Zürich. Als Konsequenz hat die Flughafen Zürich AG zusammen mit Swiss und Skyguide ein Bündel von Massnahmen entwickelt, um die Auswirkungen der Kapazitätsengpässe in der diesjährigen Sommerspitze besser bewältigen zu können. Unabhängig von den Optimierungsbemühungen der Flughäfen und ihren Partnern bleibt die Hauptursache für die Verspätungssituation im europäischen Luftverkehr jedoch nach wie vor bestehen: Die stark fragmentierte und ineffiziente Gliederung des europäischen Luftraums.

Ineffiziente Fragmentierung des europäischen Luftraums trägt massgeblich zu Verspätungen bei

Derzeit existieren im europäischen Luftraum 27 nationale Lufträume. Diese Fragmentierung ist in vielerlei Hinsicht ineffizient: Die durchschnittliche Flugstrecke je Flug verlängert sich um 42 km, was den Treibstoffverbrauch erhöht, mehr Emissionen verursacht und zu mehr Verspätungen führt. Zudem entstehen durch die starke Fragmentierung hohe Ausgaben für Lufttraumnutzungsgebühren. All dies summiert sich jedes Jahr zu zusätzlichen Kosten von nahezu 5 Milliarden Euro für die Luftfahrtunternehmen und ihre Kunden. Zum Vergleich: In den USA entstehen in einem Luftraum von ungefähr gleicher Grösse, jedoch ohne Fragmentierung, nur etwa halb so hohe Kosten – trotz höherem Luftverkehrsaufkommen. Im heutigen Zustand ist Europas Luftraum überlastet und die Verspätungen im Luftverkehr in den 28 EU-Mitgliedstaaten, Norwegen und der Schweiz nehmen zu. Eine Konsolidierung der europäischen Flugsicherung würde Effizienzgewinne, geringere Emissionen und weniger Kosten bedeuten. Entsprechend forderte die EU-Kommissarin für Verkehr im Juli 2018 von den Mitgliedstaaten dringend eine Entscheidung für einen einheitlichen Luftraum.

Dringend notwendige Konsolidierung des europäischen Luftraums ist nicht absehbar

Das EU-Parlament verabschiedete bereits vor 15 Jahren die gesetzlichen Grundlagen zur Integration, Harmonisierung und Modernisierung der europäischen Flugsicherung. Aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme wurde das Projekt «Single European Sky (SES)» lanciert, das einen einheitlichen europäischen Luftraum zum Ziel hat, in welchem der Luftraum und die Sicherheit nicht mehr national, sondern europaweit organisiert sind. Die Zuständigkeiten der Flugsicherungen, die heute im Wesentlichen entlang der Landesgrenzen festgelegt sind, sollen künftig nach dem Verkehrsfluss ausgerichtet sein. Zu diesem Zweck soll der einheitliche Luftraum in mehrere so genannte funktionale Luftraumblöcke aufgeteilt werden, die sich teilweise über mehrere Länder erstrecken. Diese Neugestaltung soll die Sicherheit und die Wirtschaftlichkeit der Flugsicherungsdienste verbessern und gleichzeitig sowohl die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs als auch die

Kosten reduzieren. Aufgrund nationaler Widerstände ist die ursprünglich für 2020 geplante Einführung des SES-Luftraums jedoch auf unbestimmte Zeit vertagt. Die Kapazitätsproblematik und die Verspätungssituation im europäischen Luftverkehr sind die Folge der gescheiterten Umsetzung. Ein im April 2019 vorgelegter Bericht der sogenannten «Wise Persons Group»¹ zur Zukunft des SES fordert die politischen Entscheidungsträger der EU dazu auf, die Realisation des SES endlich entschlossen voranzutreiben, um Europas Erreichbarkeit und Wettbewerbsfähigkeit auch in Zukunft zu sichern.

Die Schweiz sollte aus Eigeninteresse auf die Umsetzung des SES drängen

Die Schweiz war bei der Planung zur Konsolidierung des europäischen Luftraums federführend. Insbesondere für den Flughafen Zürich, der bereits aufgrund der topografischen und meteorologischen Gegebenheiten verspätungsanfällig ist und wegen politischer Rahmenbedingungen Kapazitätsengpässe zu bewältigen hat, ist die derzeitige Organisation von Europas Luftraum eine zusätzliche massive Belastung. Aus diesem Grund sind Parlament und Bundesrat aufgefordert, sich für eine zeitnahe Einführung eines einheitlichen europäischen Luftraums einzusetzen, damit zukünftige Luftraumüberlastungen vermieden und die Auswirkungen auf die Umwelt verringert werden können.

¹ Die «Wise Persons Group» ist eine von der Europäischen Kommission eingesetzte Expertengruppe, welche die jüngsten Entwicklungen in der europäischen Luftfahrt erörtern, die Ansichten wichtiger Interessengruppen der Flugsicherung anhören und Vorschläge für die künftige Ausrichtung der europäischen Flugsicherung erarbeiten soll.

Fachbegriffe kurz erklärt – ein Flughafenglossar

Lärmgrenzwerte

Das Umweltschutzgesetz (USG) bezweckt unter anderem den Schutz der Bevölkerung vor schädlichem und lästigem Lärm und definiert die Funktion der Grenzwerte für Lärmbelastungen. Diese Grenzwerte sind in der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV) festgehalten.

Zur Beurteilung und Begrenzung der Lärmbelastung legt die LSV Lärmgrenzwerte für verschiedene Lärmarten fest. Diese Grenzwerte sind nach Tag- und Nachtzeit sowie nach der Empfindlichkeit der Nutzung differenziert, sprich sie sind auf die Lärmempfindlichkeit des belasteten Gebiets abgestimmt und liegen während der Nacht jeweils tiefer. Die Grenzwerte für reine Wohngebiete sind strenger als für Gegenden, in denen auch gewerbliche Aktivitäten erlaubt sind. Es wird zwischen den folgenden Grenzwerten unterschieden:

- › **Planungswerte** gelten für die Errichtung neuer lärm erzeugender Anlagen und für die Ausscheidung und Erschliessung von Bauzonen für lärmempfindliche Gebäude (z. B. Wohnungen).
- › **Immissionsgrenzwerte** legen die Schwelle fest, ab welcher der Lärm die Bevölkerung in ihrem Wohlbefinden erheblich stört. Sie gelten für bestehende lärm erzeugende Anlagen und für Baubewilligungen von lärmempfindlichen Gebäuden.
- › **Alarmwerte** sind ein Kriterium für die Dringlichkeit der Sanierungen und den Einbau von Schallschutzfenstern.

Bei der Beurteilung von Lärmimmissionen werden verschiedene Komponenten in Betracht gezogen, da die Dauerbelastung und nicht nur einzelne Spitzenpegel relevant sind. Der äquivalente Dauerschallpegel (Leq) ist ein Mass für die durchschnittliche Schallbelastung, bei der Dauer, Häufigkeit und Intensität einzelner Schallereignisse berücksichtigt werden. Der Leq wird in dB(A) ausgedrückt und ist ein weltweit anerkanntes Mass, bei dem die über eine bestimmte Zeit an einem bestimmten Ort gemessenen Schallpegel auf ein vergleichbares Dauergeräusch umgerechnet werden. Im Falle des Fluglärms sieht die LSV für die Auswertung des Leq eine 16-Stunden Mittelung für den Tageslärm vor (6.00 – 22.00 Uhr). Der Nachtlärm hingegen wird für jede der drei Nachtstunden (22.00 – 23.00 Uhr, 23.00 – 24.00 Uhr, 5.00 – 6.00 Uhr) einzeln ausgewertet. Entsprechend erhöhen bereits einzelne Flüge in den Nachtstunden den Leq-Wert massiv.

Massgebend für die Fluglärmbelastung sind die Grenzwerte in Anhang 5 der LSV. Er regelt die «Belastungsgrenzwerte für den Lärm ziviler Flugplätze» (Fluglärm):

Empfindlichkeitsstufe		Planungswert in dB(A)		Immissionsgrenzwert in dB(A)		Alarmwert in dB(A)	
		Tag 6.00 – 22.00 Uhr	Nacht ¹	Tag 6.00 – 22.00 Uhr	Nacht ¹	Tag 6.00 – 22.00 Uhr	Nacht ¹
I	Erholung	53	43	55	45	60	55
II	Wohnen	57	47/50 ²	60	50/55 ²	65	60/65 ²
III	Wohnen / Gewerbe	60	50	65	55	70	65
IV	Industrie	65	55	70	60	75	70

¹ Es wird zwischen der ersten Nachtstunde (22.00 – 23.00 Uhr), zweiten Nachtstunde (23.00 – 24.00 Uhr) und letzten Nachtstunde (5.00 – 6.00 Uhr) unterschieden

² Die höheren Werte gelten für die erste Nachtstunde (22.00 – 23.00 Uhr)

Bei konzessionierten Anlagen wie dem Flughafen Zürich können auf Antrag Erleichterungen gewährt werden, wenn die Einhaltung der Grenzwerte zu einer unverhältnismässigen Belastung für den Betrieb der Anlage führen würde oder ein überwiegendes, öffentliches Interesse an der Anlage besteht. In diesem Fall werden die Eigentümer von lärm belasteten, bestehenden Gebäuden verpflichtet, Lärmschutzfenster oder andere bauliche Schallschutzmassnahmen auf Kosten der Eigentümer der lärmverursachenden Anlage einzubauen. Die Flughafen Zürich AG kommt diesen Verpflichtungen im Zuge des Schallschutzprogramms 2010/2015 nach.

Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils Januar bis Juli 2019

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



29.1%
Transferanteil

Veränderung gegenüber 2018
+0.8 Prozentpunkte



5'254'310
Transferpassagiere

Veränderung gegenüber 2018
+5.1%



18'073'953
Total Passagiere

Veränderung gegenüber 2018
+2.1%



161'628
Flugbewegungen

Veränderung gegenüber 2018
+0.7%



279'090 t
Fracht und Post

Veränderung gegenüber 2018
-7.2%

