

# Politikbrief

HERBST 2020 | NR. 48



Editorial 02

Drehkreuzbetrieb dank  
Kurzstreckenverbindungen –  
zentral für globale Anbindung 03

Gastbeitrag: Guglielmo L. Brentel,  
Präsident Zürich Tourismus 06

CO<sub>2</sub>-Flugticketabgabe:  
Vollständige Zweckbindung nötig 07

«Schallschutzprogramm  
Flughafen Zürich» mit ergänzenden  
Massnahmen 09

Flughafenglossar:  
Schallschutzprogramm 10

Verkehrsentwicklung 11

Flughafen Zürich

## EDITORIAL

## Geschätzte Leserinnen und Leser

Die Corona-Pandemie betrifft uns alle und stellt uns täglich vor vielseitige, neue Herausforderungen. Dies erleben wir am Flughafen Zürich nach wie vor besonders stark. Sich rasch ändernde Einreisebestimmungen und Flugpläne machen den Betrieb des grössten Schweizer Landesflughafens anspruchsvoll. Die Luftfahrtbranche wird die gravierenden Auswirkungen der Coronakrise noch einige Jahre spüren. Als Betreiberin des einzigen interkontinentalen Luftverkehrsdrehkreuzes und damit einer der wichtigsten Verkehrsinfrastrukturen der Schweiz ist unsere Strategie und Investitionsplanung allerdings langfristig ausgerichtet.

Die Flughafen Zürich AG ist überzeugt, dass die globale Vernetzung trotz des gegenwärtigen Einschnitts weiter an Bedeutung gewinnen und die Nachfrage nach internationaler Mobilität wieder zunehmen wird. Gerade die exportorientierte und wirtschaftlich sowie gesellschaftlich stark vernetzte Schweiz, deren Standortattraktivität unmittelbar von einer hohen globalen Erreichbarkeit abhängt, muss ein Interesse daran haben, dass sie auch in Zukunft wieder von einer ausgezeichneten Anbindung an die Weltmärkte profitieren kann. Dafür braucht es auch weiterhin ein leistungsfähiges Drehkreuz in Zürich mit einem eng aufeinander abgestimmten Netz von Kurz-, Mittel- und Langstreckenverbindungen.

Wie wichtig diese Konnektivität für die Erreichbarkeit von Zürich ist, hat sich auch in den letzten Wochen bei der Wiederaufnahme des Flugbetriebes deutlich gezeigt. Um möglichst schnell wieder einen Grossteil der europäischen Destinationen anbieten zu können, wurde das Netzwerk der Swiss angepasst und auf ein bis zwei Spitzen ausgerichtet, um mit Umsteigeverbindungen täglich trotz stark reduzierter Frequenzen eine grosse Anzahl von Destinationen anbieten zu können. Der Drehkreuzbetrieb am Flughafen Zürich ist auch ökologisch sinnvoll. Statt einzelner Direktverbindungen zwischen allen Destinationen können dank dieser Bündelung mehr Ziele mit weniger Flugbewegungen angeboten werden. Ein solides Kurzstreckenangebot stellt somit eine Grundvoraussetzung für



einen funktionierenden Drehkreuzbetrieb und ein breites Angebot von interkontinentalen Direktflügen ab Zürich dar.

Unbestritten ist mit Blick auf die Klimadiskussion aber auch, dass sich die Luftfahrtbranche langfristig von fossilen Treibstoffen lösen muss. Mit einer möglichst umfassenden Zweckbindung der Flugticketabgabe zur Förderung des Einsatzes von nicht-fossilen Treibstoffen kann das Schweizer Parlament bei der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses an der Quelle beitragen. Dazu muss die vom Nationalrat beschlossene Teilzweckbindung aber durch den Ständerat noch substantiell erhöht werden.

Die aktuelle Krise sowie die Ablösung fossiler Treibstoffe stellt die Flughafen Zürich AG sowie die gesamte Luftfahrtbranche gegenwärtig und in Zukunft vor Herausforderungen. Diese gilt es zu bewältigen, denn an der Tatsache, dass der internationale Luftverkehr für den wirtschaftlich und gesellschaftlich bedeutenden globalen Austausch unabdingbar ist, ändert sich nichts. In seinem Gastbeitrag erläutert Guglielmo L. Brentel, Präsident von Zürich Tourismus, warum die Tourismusregionen der Schweiz auch in Zukunft auf einen qualitativ hochwertigen und einwandfrei funktionierenden Hub am Flughafen Zürich angewiesen sind.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Stefan Tschudin  
Chief Operation Officer  
Flughafen Zürich AG

# Drehkreuzbetrieb dank Kurzstreckenverbindungen – zentral für globale Anbindung

**Der vom Bundesrat festgelegte Drehkreuzbetrieb am Flughafen Zürich ist ein wichtiges Element für die Standortattraktivität der Grossregion Zürich und der ganzen Schweiz. Dieser stärkt die Schweiz nicht nur als Standort für international tätige Unternehmen und als Tourismusdestination, sondern macht auch aus ökologischer Sicht Sinn, weil so mit weniger Flügen mehr Verbindungen angeboten werden können. Für einen leistungsfähigen Drehkreuzbetrieb mit Direktflügen zu interkontinentalen Destinationen ist ein solides Kurzstreckennetz unerlässlich. Nur so kann die globale Anbindung der Schweiz auch in der Zeit nach der Krise sichergestellt werden.**

Der Bundesrat hält die Bedeutung des Drehkreuzbetriebs am Flughafen Zürich im Luftfahrtpolitischen Bericht deutlich fest: «Direkte Luftverkehrsverbindungen in wichtige Handelszentren und ein dichtes Verbindungsnetz in Europa sind eine zentrale Voraussetzung für eine international ausgerichtete Wirtschaft und Gesellschaft.» Die immer wieder aufkeimende Forderung, Kurzstreckenflüge vollständig durch Bahnverbindungen zu substituieren, erhält aktuell aufgrund des pandemiebedingten Einbruchs der Flugbewegungen wieder Aufschwung. Dabei wird der systemische Zusammenhang zwischen einem soliden Kurz- und einem attraktiven Langstreckenangebot ignoriert. Ein Nebeneinander von Flug- und Bahnverbindungen macht durchaus Sinn. Wenn Kurzstreckenflüge jedoch weitgehend abgeschafft werden, würden die negativen Folgen für die globale Anbindung der Schweiz überwiegen.

## **Staatliche Regulierung von Kurzstreckenverbindungen ist abzulehnen**

Langfristig ändert die gegenwärtige Krise nichts an der Tatsache, dass die Welt vernetzt bleiben und die internationale Arbeitsteilung sowie der gesellschaftliche Austausch weiter zunehmen werden. Eine dauerhafte Einschränkung der globalen Vernetzung ist nicht realistisch und wirtschaftlich kaum tragbar. Deshalb wird ein funktionierendes und wettbewerbsfähiges Drehkreuz in Zürich für den Standort Schweiz auch in Zukunft wichtig sein. Derzeit werden Forderungen laut, wonach die Anzahl Kurzstreckenflüge radikal einzuschränken sei.

Insbesondere werden Verlagerungsziele auf die Bahn gefordert. Ein attraktives Angebot von Fernverkehrszugverbindungen ist legitim und punktuell ist die Bahn als Alternative zum Flugzeug sinnvoll. Eine Grundvoraussetzung dafür ist ein gut ausgebautes Streckennetz für Hochgeschwindigkeitszüge. Und selbst dann ist die Bahn nur bis zu einer gewissen Reisedistanz eine gleichwertige Alternative. Staatliche Massnahmen, die den Flugverkehr einschränken sollen, sind deshalb verfehlt. Sie bedeuten einen ungerechtfertigten Eingriff in den Wettbewerb unter den verschiedenen Verkehrsträgern und gefährden die globale Erreichbarkeit der Schweiz. Bereits bei längeren Kurzstreckenflügen gibt es keine sinnvollen Alternativen zum Flugverkehr. Zudem hängt der Erhalt des volkswirtschaftlich wertvollen Luftverkehrsdrehkreuzes in Zürich unmittelbar von einem gesunden Kurzstreckennetz ab.

## **Kurzstreckenverbindungen für ökologisch sinnvolles Drehkreuz wichtig**

Ein Luftverkehrsdrehkreuz zeichnet sich dadurch aus, dass es einer oder mehreren Fluggesellschaften ermöglicht, dank Umsteigeverbindungen mit relativ wenigen Flügen eine Vielzahl von Verbindungen anzubieten. Ein gewisser Anteil von Kurzstreckenflügen ist für den Betrieb eines solchen Drehkreuzes unabdingbar: Durch kontinentale Zubringerflüge werden Passagiere von mehreren Destinationen zum Drehkreuz gebracht und steigen dort auf ihren gewünschten Mittel- oder Langstreckenflug um. Dadurch müssen nicht zwischen allen möglichen Destinationen Direktflüge durchge-

## **DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE**

- Die fortschreitende Vernetzung der Welt ist ein wirtschaftliches und gesellschaftliches Bedürfnis, das auch nach der Krise Bestand haben wird. Folglich wird auch der Drehkreuzbetrieb am Flughafen Zürich für die Standortattraktivität der Schweiz zentral bleiben.
- Politische Forderungen, wonach die Anzahl Kurzstreckenflüge radikal einzuschränken und eine Verlagerung auf die Schiene staatlich zu forcieren sei, sind abzulehnen.
- Aufgrund seiner Bündelungsfunktion macht der Drehkreuzbetrieb auch ökologisch Sinn: Dank Umsteigepassagieren von kontinentalen Zubringerflügen können mit relativ wenigen Flugbewegungen eine Vielzahl von Mittel- und Langstreckenverbindungen angeboten werden. Die Nachfrage wird somit kanalisiert und die Notwendigkeit für Direktflüge zwischen allen möglichen Destinationen entfällt.
- Punktuell ist die Bahn für kontinentale Verbindungen geeignet, bereits bei längeren Kurzstrecken gibt es jedoch keine sinnvolle Alternative zum Flugverkehr.
- Für den Erhalt des volkswirtschaftlich wertvollen Luftverkehrsdrehkreuzes am Flughafen Zürich ist ein solides Kurzstreckennetz unerlässlich.



führt werden. Ein Drehkreuz hat demnach eine Bündelungsfunktion und ermöglicht, dank der Kanalisierung der Nachfrage, eine höhere Anzahl an Destinationen mit weniger Flugbewegungen anzufliessen. Aus diesem Grund macht ein Drehkreuzbetrieb nicht nur ökonomisch, sondern insbesondere auch aus ökologischer Sicht Sinn.

#### **Erreichbarkeit bleibt zentraler Standortfaktor**

Es wird einige Jahre dauern, bis sich der internationale Luftverkehr von der gegenwärtigen Krise erholt hat. Danach – davon ist die Flughafen Zürich AG überzeugt – wird das Drehkreuz am Flughafen Zürich wieder seinen wichtigen Beitrag für einen starken Schweizer Wirtschaftsstandort leisten. Die Zahlen aus der Zeit vor der Coronakrise belegen die volkswirtschaftliche Relevanz einer hohen und effizienten internationalen Anbindung, auf welche die Schweiz sicherlich auch in Zukunft angewiesen sein wird. Mit 138 kontinentalen und 65 interkontinentalen Direktverbindungen garantiert der Flughafen Zürich bei Normalbetrieb weiten Teilen der Schweiz eine hervorragende Erreichbarkeit und trägt wesentlich zur Attraktivität des Wirtschafts-, Forschungs- und Tourismusstandorts Schweiz bei. Als Exportnation ist die Schweiz zudem auf den schnellen Zugang zu europäischen Wirtschaftszentren sowie zu den wichtigsten weltweiten Absatz-

und Wachstumsmärkten angewiesen. Wertbasiert betrachtet, verlassen mehr als 40% aller Exportgüter die Schweiz per Luftfracht. Dreiviertel des Schweizer Luftfrachtvolumens werden allein am Flughafen Zürich abgewickelt, wobei diese Güter fast vollumfänglich im Frachtraum von Passagiermaschinen transportiert werden. Neben der Exportwirtschaft begünstigt die hohe Erreichbarkeit zudem die effiziente Durchführung von Geschäfts- und Kongressreisen und macht die Schweiz für Spitzenforschende und Lehrende aus aller Welt attraktiv. Auch der Inbound-Tourismus profitiert von direkten Flugverbindungen. Fast ein Viertel aller ausländischen Übernachtungsgäste reist über den Flughafen Zürich in die Schweiz ein.



E26

T2

T1

205

UBS

## GASTBEITRAG



## Der Flughafen als Garant für einen starken Tourismus

Gerade jetzt im Corona-Sommer wird es deutlich. Das interkontinentale Luftverkehrsdrehkreuz am Flughafen Zürich ist nicht nur für die Region Zürich, sondern für die ganze Deutschschweiz unverzichtbar. Wenn Flüge nicht stattfinden, ist der Tourismus eingeschränkt und es finden keine grossen Business-Meetings oder Kongresse in der Stadt Zürich statt. Wenn Flüge nicht stattfinden, leidet der Wirtschaftsstandort Zürich. Die derzeit tiefen Zahlen an Übernachtungen belegen es deutlich: Insbesondere die Tourismusbranche ist abhängig von einem gut funktionierenden Flughafen. Er ist mitunter einer der wichtigsten Treiber für den Tourismus. Nicht nur in Zürich, sondern in der ganzen Schweiz.

Über 200 Direktverbindungen garantieren die Anbindung der Welt an die Schweiz. Somit werden die wichtigsten Quellmärkte für Zürich Tourismus direkt an die Ferienregion Zürich angebunden, was ideale Voraussetzungen sind für eine angenehme und effiziente Anreise für die ausländischen

Gäste. Rund 50% aller Übernachtungsgäste der Tourismusregion Zürich reisen über den Flughafen Zürich an. Über die gesamte Schweiz betrachtet, ist es mehr als jeder fünfte Übernachtungsgast, der die Schweiz via den Flughafen Zürich erreicht. Insgesamt generieren diese über den Flughafen Zürich in unser Land eingereisten Touristen Umsätze von knapp zwei Milliarden Franken, wovon alleine mehr als 650 Millionen Franken in der Tourismusregion Zürich anfallen. Mit den Flughäfen Genf und Basel miteingerechnet, sind es rund 50% aller Übernachtungsgäste der gesamten Schweiz, die via die Landesflughäfen in die Schweiz einreisen.

Dass so viele Gäste den Weg nach Zürich und auch in weitere Regionen der Schweiz finden, ist nicht dem Zufall zu verdanken. Die Hub-Strategie des Flughafens Zürich und der Swiss garantiert, dass Zürich so gut erreichbar ist – dank den vielen interkontinentalen Direktverbindungen insbesondere auch für Gäste aus Übersee. Damit diese Flüge rentabel durchgeführt werden können, betreibt Swiss am Flughafen Zürich ein Hub-system. Passagiere werden auf der Kurzstrecke nach Zürich gebracht, sie steigen um und reisen von hier weiter an ihre weltweite Destination und umgekehrt. Für die Tourismusdestination Schweiz bedeutet das neben den wichtigen Langstreckenverbindungen auch eine Vielzahl an europäischen Verbindungen, die sich insbesondere auf das wachsende Segment der Kurztrips – Städtebesuche in Zürich oder einige Tage Erholung in den Schweizer Alpen – positiv auswirken.

Was sind erste Learnings aus dem diesjährigen Sommer? Die Leute reisen künftig bewusster und seltener. Und eventuell mit steigenden Flugpreisen. Dann werden sich die Qualitäts-Destinationen durchsetzen, zu denen auch Zürich gezählt werden darf. Dies bedingt allerdings, dass der Flughafen Zürich weiterhin höchste Qualität bieten kann und dieser perfekt funktionierende Hub bleibt, der er jetzt ist. Dann zieht Zürich weiterhin Qualitäts- statt Massentourismus an.

Guglielmo L. Brentel  
Präsident Zürich Tourismus

# CO<sub>2</sub>-Flugticketabgabe: Vollständige Zweckbindung nötig

Nach der Beratung im Nationalrat nimmt die CO<sub>2</sub>-Flugticketabgabe konkrete Züge an. Dieser nationale Alleingang dürfte wenig zur Senkung von CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen. Im Rahmen der detaillierten Ausgestaltung bietet sich jedoch die Gelegenheit zu inhaltlichen Verbesserungen. Die Flughafen Zürich AG appelliert an die Mitglieder des Bundesparlaments, die Einnahmen aus der Flugticketabgabe möglichst vollständig für die Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Luftfahrt einzusetzen.

Mit der Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes soll die zukünftige Klimapolitik der Schweiz griffige Massnahmen zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen erhalten. Der Nationalrat beschloss in der Sommersession eine gestaffelte Teilzweckbindung der Gelder aus der CO<sub>2</sub>-Flugticketabgabe für die Luftfahrt. Diese Teilzweckbindung ist klar ungenügend und sollte noch deutlich nachgebessert werden.

## Verbesserungspotenzial jetzt nutzen

Unter dem Druck, das Fliegen zu verteuern und damit die Attraktivität von Flugreisen vermeintlich zu schmälern, hat das Bundesparlament auf eine nationale Lenkungsabgabe fokussiert. Auch wenn die im CO<sub>2</sub>-Gesetz geplante Flugticketabgabe weit von einer optimalen Lösung entfernt ist, hat sich die Flughafen Zürich AG nie gegenüber einem konstruktiven Lösungsansatz verschlossen. Sie anerkennt das Ansinnen, die Einnahmen aus der Flugticketabgabe via Klimafonds zumindest teilweise für die Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Luftverkehr einzusetzen. Der Nationalrat hat einen Mechanismus eingeführt, nach dem nachhaltige Flugtreibstoffe (Sustainable Aviation Fuels, SAF) vergünstigt und dadurch mengenmässig gefördert werden sollen. In Abhängigkeit vom aktuellen Preisniveau sollen so zwischen maximal 100 und 300 Millionen Franken jährlich in die Förderung der Beimischung von SAF zu herkömmlichem Kerosin fliessen. In Anbetracht der zu erwartenden Erlöse aus der Flugticketabgabe sind diese finanziellen Anreize jedoch klein und in ihrer Wirkung beschränkt.

Die Flughafen Zürich AG bittet die Mitglieder des Bundesparlaments, auf dem Vorschlag des Nationalrats aufzubauen und die Beträge zur Förderung der Beimischung von SAF deutlich zu erhöhen. Nur mit einer möglichst vollständigen Zweckbindung der Einnahmen aus der CO<sub>2</sub>-Flugticketabgabe kann es gelingen, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Luftverkehrs an der Quelle zu reduzieren.

## ANTRAG AN DAS PARLAMENT

Antrag der Flughafen Zürich AG an das Bundesparlament (nach aktuellem Beratungsstand des CO<sub>2</sub>-Gesetzes):

- Zustimmung zu Art. 40a CO<sub>2</sub>-Gesetz, wonach die Erträge aus der Flugticketabgabe im Klimafonds zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im Luftverkehr verwendet werden können.
- Die vom Nationalrat festgelegten Maximalbeiträge zur Förderung der Beimischung von erneuerbarem Flugtreibstoff in Art. 40a Abs. 1ter sind zu belassen und deutlich zu erhöhen.

## Möglichst klimawirksamen Einsatz der Gelder sicherstellen

Die Einführung der Schweizer Flugticketabgabe wird kaum zu einer Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen führen. Da der Luftverkehr grenzüberschreitend stattfindet, ist dieser nationale Alleingang nicht sinnvoll, weil er das Fliegen einseitig verteuert und ökologisch falsche Anreize setzt, beispielsweise über grenznahe Flughäfen im Ausland zu fliegen. Wird eine Besteuerung von Flugreisen als sinnvoll erachtet, sollte sie deshalb in einem globalen oder zumindest europäischen Regulierungsrahmen geschehen.

Hinzu kommt, dass die im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Gesetzesrevision geplante Flugticketabgabe keine Klimawirkung erzielt, solange sie als Lenkungsabgabe ausgestaltet ist und die Einnahmen damit an die Bevölkerung zurückverteilt werden. Nach aktueller Ausgestaltung im CO<sub>2</sub>-Gesetz ist dies bei über der Hälfte der Einnahmen der Fall. Vielmehr sollten diese Gelder möglichst vollumfänglich in Massnahmen zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen an der Quelle fliessen, beispielsweise für den Einsatz nicht-fossiler Treibstoffe, so wie es die Flughafen Zürich AG von Anfang an gefordert hat.

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

- Das Bundesparlament wird in der kommenden Herbstsession die Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes und damit die CO<sub>2</sub>-Flugticketabgabe verabschieden.
- Für einen wenigstens partiellen Klimanutzen der Flugticketabgabe müssen die Einnahmen für die Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Luftverkehr eingesetzt werden. Im aktuellen Beratungsstand des CO<sub>2</sub>-Gesetzes findet dieser Ansatz zumindest teilweise Beachtung.
- Die Flughafen Zürich AG bittet die Mitglieder des Bundesparlaments, auf dem Vorschlag des Nationalrats aufzubauen und die Beträge zur Förderung der Beimischung von nachhaltigem Flugtreibstoff deutlich zu erhöhen.
- Ein nationaler Alleingang verteuert das Fliegen einseitig und setzt ökologisch falsche Anreize zum Ausweichen aufs grenznahe Ausland.
- Die Flugticketabgabe erzielt keine Klimawirkung, solange die Einnahmen an die Bevölkerung rückverteilt werden.





# «Schallschutzprogramm Flughafen Zürich» mit ergänzenden Massnahmen

Seit dem Jahr 2000 setzt die Flughafen Zürich AG Schallschutzmassnahmen an Gebäuden in Flughafennähe um. 260 Millionen Franken wurden bisher investiert. Das «Schallschutzprogramm Flughafen Zürich» geht nun zusätzlich mit ergänzenden Lärmassnahmen in die Umsetzung. Umfassende Informationen finden sich auf der neuen Webseite [www.schallschutzprogramm.ch](http://www.schallschutzprogramm.ch).

An den Landesflughäfen können die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutzverordnung (LSV) nicht eingehalten werden. Deshalb ist die Flughafen Zürich AG als Betreiberin des grössten Landesflughafens der Schweiz verpflichtet, Lärmschutzmassnahmen bei Liegenschaften innerhalb eines definierten Schallschutzperimeters zu finanzieren (s. Seite 10, Glossar «Schallschutzprogramm»). Seit dem Jahr 2000 hat die Flughafen Zürich AG an rund 6400 Liegenschaften in der Flughafenregion Schallschutzmassnahmen umgesetzt. Die damit verbundenen Kosten von 260 Millionen Franken wurden verursachergerecht über Lärmgebühren finanziert.

## Erweitertes Leistungsspektrum

Obwohl es in der Vergangenheit an einem rechtsgültigen Schallschutzperimeter fehlte, hat die Flughafen Zürich AG die Umsetzung von Schallschutzmassnahmen vorangetrieben. Unter dem bis heute laufenden «Schallschutzprogramm 2010» wurde der Einbau von Schallschutzfenstern dort realisiert und vergütet, wo die Überschreitung von Immissionsgrenzwerten unbestritten oder wo eine solche mit Wahrscheinlichkeit zu erwarten war. Nach der Verabschiedung des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) durch den Bundesrat und der Festsetzung des genehmigten Lärms des vorläufigen Betriebsreglements durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat die Flughafen Zürich AG das «Schallschutzprogramm 2015» erarbeitet, welches in Gebieten mit Überschreitung des Immissionsgrenzwertes in der Nacht neben dem Einbau von Schallschutzfenstern auch ergänzende Massnahmen vorsieht. Diese umfassen den freiwilligen Einbau eines Schalldämmlüfters oder eines Fensterschliessmechanismus pro Schlafraum. Zudem bietet die Flughafenbetreiberin auf Antrag der Liegenschaftsbesitzer finanzielle Unterstützung für die schalltechnische Sanierung der Gebäudehülle an.

## Neuer Projektname

Nachdem das Bundesgericht im Mai 2018 die letzte Beschwerde gegen das «Schallschutzprogramm 2015» abgewiesen hat, verfügt der Schallschutz des Flughafens Zürich nun über eine genehmigte Rechtsgrundlage. Dies hat die Flughafen Zürich AG zum Anlass genommen, das Programm

## DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

- Seit dem Jahr 2000 setzt die Flughafen Zürich AG Schallschutzmassnahmen an Liegenschaften rund um den Flughafen um.
- Neben dem Einbau von Schallschutzfenstern werden neu auch ergänzende Massnahmen in Gebieten mit Überschreitung des Immissionsgrenzwertes in der Nacht vergütet.
- Unter genehmigter Rechtsgrundlage werden das Programm 2010 und das Schallschutzprogramm 2015 von nun an unter dem Namen «Schallschutzprogramm Flughafen Zürich» geführt.
- Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt schrittweise nach Prioritäten. Anspruchsberechtigte Liegenschaftsbesitzer werden von Vertretern des Schallschutzprogramms direkt kontaktiert.

2010 und das Schallschutzprogramm 2015 zukünftig unter dem einheitlichen Namen «Schallschutzprogramm Flughafen Zürich» durchzuführen. Das Schallschutzprogramm Flughafen Zürich wird unabhängig vom gegenwärtig geringen Luftverkehrsaufkommen umgesetzt und soll 2028 abgeschlossen werden. Die geschätzten Kosten betragen insgesamt rund 400 Millionen Franken.

## Umsetzung erfolgt schrittweise

In erster Priorität werden Massnahmen in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen sowohl in der Nacht als auch am Tag ausgeführt. Es handelt sich um Orte im Norden, Osten und Süden des Flughafens. Diese Phase wird voraussichtlich bis Ende 2021 abgeschlossen sein. Anschliessend folgen bis Ende 2024 Gebiete mit Grenzwertüberschreitungen ausschliesslich in der Nacht. Schwerpunkte liegen im Osten und teilweise auch im Norden des Flughafens. In weiteren Gebieten im Süden und im Westen, in denen die Lärmgrenzwerte ausschliesslich am Tag überschritten sind, folgen die Schallschutzmassnahmen danach.

## INFORMATION DER ZIELGRUPPEN

Anfang Juli 2020 hat die Flughafen Zürich AG die Besitzerinnen und Besitzer von Liegenschaften innerhalb des Schallschutzperimeters sowie die Behörden der betroffenen Gemeinden mit einem Schreiben über das Schallschutzprogramm und das weitere Vorgehen informiert. Für die Projektierung konkreter Massnahmen erfolgt jeweils die direkte Kontaktaufnahme durch Fachleute des Schallschutzprogramms Flughafen Zürich.

Auf der neuen Webseite [www.schallschutzprogramm.ch](http://www.schallschutzprogramm.ch) lässt sich u.a. die voraussichtliche Anspruchsberechtigung einer Liegenschaft einfach feststellen.

## FACHBEGRIFFE KURZ ERKLÄRT – EIN FLUGHAFENGLOSSAR

## Schallschutzprogramm

Mit der Erteilung der Plangenehmigung für die 5. Bauetappe des Flughafens Zürich im Jahr 1997 hat der Bund die Pflicht zur Realisierung von Schallschutzmassnahmen verbunden. Die eidgenössische Lärmschutzverordnung (LSV) regelt den Vollzug dieser Schallschutzpflicht. Im Grundsatz müssen Lärmverursacher den Lärm so weit begrenzen, dass die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (s. Glossar «Lärmgrenzwerte» im 44. Politikbrief, S. 11). Wo dies technisch oder betrieblich nicht möglich und wirtschaftlich nicht tragbar ist, können bei konzessionierten Anlagen wie dem Flughafen Zürich beim Vorliegen eines überwiegenden öffentlichen Interessens auf Antrag der Flughafenbetreiberin Erleichterungen durch den Bund gewährt werden. In den betroffenen Gebieten müssen zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner Schallschutzmassnahmen durch die Flughafenbetreiberin getroffen werden. Basis für den Schallschutzperimeter bildet der durch den Bund festgesetzte so genannte «genehmigte Lärm» (s. Glossar «Genehmigter Lärm und Lärmcontrolling» im 45. Politikbrief, S. 11), der mit einem Betriebsreglement jeweils festgesetzt werden muss.

Innerhalb des Schallschutzperimeters sind die Eigentümerinnen und Eigentümer der betroffenen Liegenschaften verpflichtet, in lärmempfindlichen Räumen (z. B. Schlafzimmer) Schallschutzmassnahmen zu ergreifen. Die LSV versteht unter Schallschutzmassnahmen in erster Linie den Einbau von Schallschutzfenstern. Die daraus entstehenden Kosten trägt die Flughafen Zürich AG als Eigentümerin und Konzessionärin des Flughafens, sofern die hierfür erforderlichen Voraussetzungen gegeben sind. Über die in der LSV definierten Schallschutzmassnahmen hinaus ist neu in Gebieten mit übermässiger Lärmbelastung in der Nacht auch der freiwillige Einbau von Schalldämmlüftern oder Fensterschliessmechanismen in Schlafräumen Teil des Schallschutzprogramms. Zudem bietet die Flughafenbetreiberin auf Antrag der Liegenschaftsbesitzer finanzielle Unterstützung für die schalltechnische Sanierung der Gebäudehülle an.

Im Rahmen des «Schallschutzprogramms Flughafen Zürich» plant, projiziert und vergütet die Flughafen Zürich AG die Umsetzung der Schallschutzmassnahmen und steht den Liegenschaftseigentümern beratend zur Seite. Vertragspartner der beauftragten Fensterlieferanten ist aber die betroffene Hauseigentümerin oder der betroffene Hauseigentümer, womit diese auch direkt in den Genuss der entsprechenden Garantierechte gelangen. Auch Kosten für die durch die Eigentümerschaft freiwillig, das heisst vorab (noch) ohne behördliche Auflagen, eingebauten Schallschutzfenster werden nach einem bestimmten Schlüssel rückerstattet.

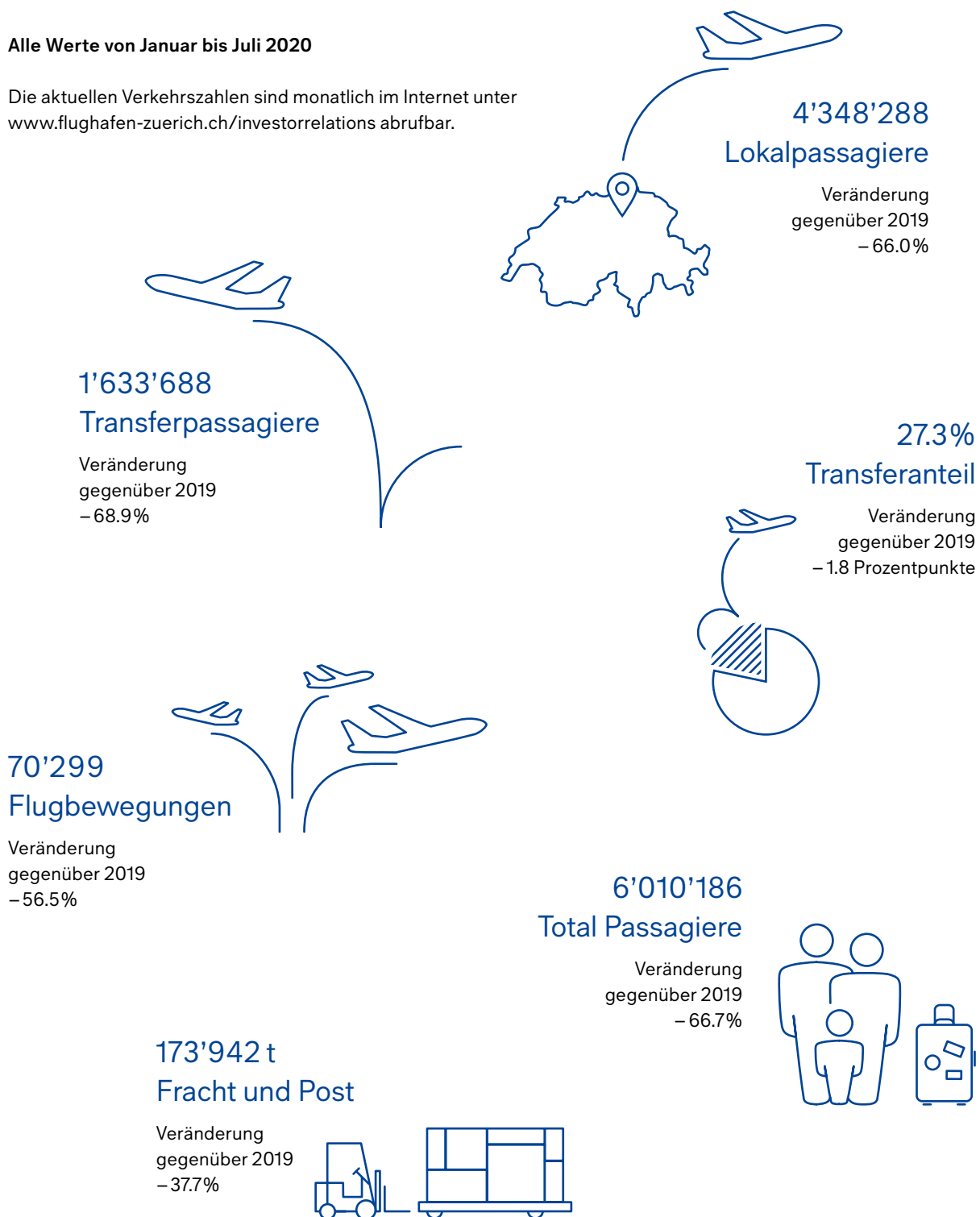
Die Kosten für das gesamte Schallschutzprogramm Flughafen Zürich belaufen sich auf 400 Millionen Franken.

Webseite des Schallschutzprogramms Flughafen Zürich: [www.schallschutzprogramm.ch](http://www.schallschutzprogramm.ch)

# Verkehrsentwicklung

Alle Werte von Januar bis Juli 2020

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



## Impressum

Flughafen Zürich AG  
Public Affairs  
[politikbrief@zurich-airport.com](mailto:politikbrief@zurich-airport.com)

© Flughafen Zürich AG, Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen  
[www.flughafen-zuerich.ch](http://www.flughafen-zuerich.ch)



Das Online-Archiv der  
Politikbriefe finden Sie hier:  
[www.flughafen-zuerich.ch/politikbrief](http://www.flughafen-zuerich.ch/politikbrief)