



# 45. Politikbrief

## Winter 2019

Editorial	03	Gastbeitrag: Stefan Brupbacher, Direktor Swissmem	07	CO <sub>2</sub> -Flugticketabgabe: Zweck- bindung statt Symbolpolitik	10
Zukunftsgerichtete Infra- strukturprojekte erfordern Refinanzierbarkeit	04	Entwicklung des Passagier- profils am Flughafen Zürich 2008 - 2018: Wachstum der Lokalpassagiere durch Frauen und junge Reisende	08	Flughafenglossar: Genehmigter Lärm und Lärmcontrolling	11
				Verkehrsentwicklung	12

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



#### **Impressum**

Redaktion: Flughafen Zürich AG

Realisation: [www.werbeschmiede.ch](http://www.werbeschmiede.ch)

Druck: [www.bmdruck.ch](http://www.bmdruck.ch)

Papier: Refutura blauer Engel, Recycling

© Flughafen Zürich AG  
Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen  
[politikbrief@zurich-airport.com](mailto:politikbrief@zurich-airport.com)  
[www.flughafen-zuerich.ch](http://www.flughafen-zuerich.ch)



Editorial

## Geschätzte Leserinnen und Leser

Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum sind die wichtigsten Treiber der Luftverkehrsnachfrage. In einer zunehmend globalisierten Welt ist die Schweiz als Exportnation auf möglichst viele direkte Verbindungen in die wichtigsten Absatzmärkte angewiesen. Zudem ist die internationale Mobilität in einer stark vernetzten Gesellschaft, in der Kontinente übergreifende familiäre und freundschaftliche Beziehungen zur Normalität werden, gerade für jüngere Generationen nachweislich ein wichtiges Bedürfnis. Dies belegen auch die Resultate der ASQ-Studie, die zeigen, dass am Flughafen Zürich die Passagiergruppe im Alter von 16 bis 25 Jahre zwischen 2008 und 2018 das grösste Wachstum verzeichnete (siehe Seite 8).

Insgesamt ist das Passagieraufkommen am Flughafen Zürich im erwähnten Zeitraum um 19 Millionen (+41%) auf über 31 Millionen Passagiere gestiegen. Nach dem ausserordentlich hohen Wachstum der letzten Jahre zeichnet sich für die Jahre 2019 und 2020 die erwartete Entschleunigung des Passagierwachstums ab. Entscheidend für die mittel- und langfristige unternehmerische Planung ist allerdings die Wachstumsprognose für die nächsten 20 Jahre, welche ein Passagieraufkommen von zirka 50 Millionen bis 2040 voraussagt. Entsprechend müssen Investitionen in die Infrastruktur auf das erwartete Wachstum ausgerichtet sein, denn die Terminalinfrastruktur stösst schon heute an ihre Belastungsgrenzen.

Um die prognostizierte Nachfrage von 50 Millionen Passagieren im Jahr 2040 und darüber hinaus bewältigen zu können, investiert die Flughafen Zürich AG in den nächsten 20 Jahren fast zwei Milliarden Franken in ihre Infrastruktur. Bis 2025

wird zum Beispiel die Gepäcksortieranlage für 500 Millionen Franken erneuert und erweitert. In den darauffolgenden 15 Jahren ist geplant, das Dock A und Terminal 1 durch Neubauten zu ersetzen. Nicht nur die Flughafenbetreiberin, sondern auch ihre Systempartner investieren mit Weitsicht, um den zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden. Die teilweise bereits vorgenommenen und noch geplanten Flotten-erneuerungen der Helvetic und Swiss sind gute Beispiele dafür.

Langfristige Investitionen, die angesichts der Nachfrageprognose auch in Zukunft einen reibungslosen und möglichst umweltschonenden Luftverkehr gewährleisten, bedingen intakte Rahmenbedingungen. Für die Sicherung der notwendigen hohen Investitionsfähigkeit ist die Flughafen Zürich AG auf ein ausgewogenes Gebührenmodell angewiesen. Zudem sind die bestehenden Betriebszeiten zu gewährleisten, um den Drehkreuzbetrieb am grössten Landesflughafen nicht zu gefährden. Auch im Hinblick auf die politisch geforderten Umweltmassnahmen im Luftverkehr sind vernünftige Lösungen gefragt. Eine nationale Flugticketabgabe hat nur dann eine positive Wirkung, wenn die aus ihr gewonnenen Mittel zweckgebunden für Massnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion in die Aviatik zurückfliessen.

Zu diesen Themen und der Bedeutung eines funktionierenden interkontinentalen Luftverkehrsdrehkreuzes für die exportorientierte Schweizer Volkswirtschaft äussert sich in seinem Gastbeitrag auch Stefan Brupbacher, Direktor Swissmem.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Lukas Brosi  
Chief Financial Officer  
Flughafen Zürich AG

# Zukunftsgerichtete Infra- strukturprojekte erfordern Refinanzierbarkeit

**Die bestehende, in die Jahre gekommene Infrastruktur am Flughafen Zürich stösst angesichts der steigenden Passagierzahlen an ihre Grenzen. Für die Erneuerungen der Flughafeninfrastruktur plant und realisiert die Flughafen Zürich AG deshalb mehrere Ersatzneubauten, für welche sie bis 2040 insgesamt fast zwei Milliarden Franken investieren wird. Die Infrastrukturprojekte sind von zentraler Bedeutung, damit das für die Gesellschaft sowie den Wirtschafts- und Forschungsstandort Schweiz wichtige interkontinentale Luftverkehrsdrehkreuz die Anforderungen der nächsten 30 Jahre bewältigen kann.**

Die kontinuierlich steigende Nachfrage nach Luftverkehr und die damit einhergehende Zunahme der Passagierzahlen bringen die bestehende Infrastruktur am Flughafen Zürich an ihre Belastungsgrenze. Dies wird insbesondere an den Spitzentagen deutlich, die sich häufen. Reisten im Jahr 2016 zum ersten Mal mehr als 100'000 Passagiere an einem einzigen Tag über den Flughafen Zürich, wurde diese Marke im Jahr 2019 bereits an 70 Tagen überschritten. Trotz Phasen der Entschleunigung des Wachstums aufgrund von Konjunkturschwankungen und möglichen Anpassungen des Reiseverhaltens ist insgesamt von einer Steigerung der Nachfrage nach internationaler Mobilität auszugehen. Selbst wenn sich die Nachfrage nach Luftverkehr lediglich am prognostizierten Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum richtet, werden im Jahr 2040 rund 50 Millionen Passagiere über den Flughafen Zürich reisen. Dieses Passagierwachstum dürfte zu einem wesentlichen Teil über den Einsatz von grösseren und besser ausgelasteten Flugzeugen abgewickelt werden. Mittelfristig ist jedoch auch mit einer Zunahme der Flugbewegungen von durchschnittlich ca. 1.5% pro Jahr zu rechnen.

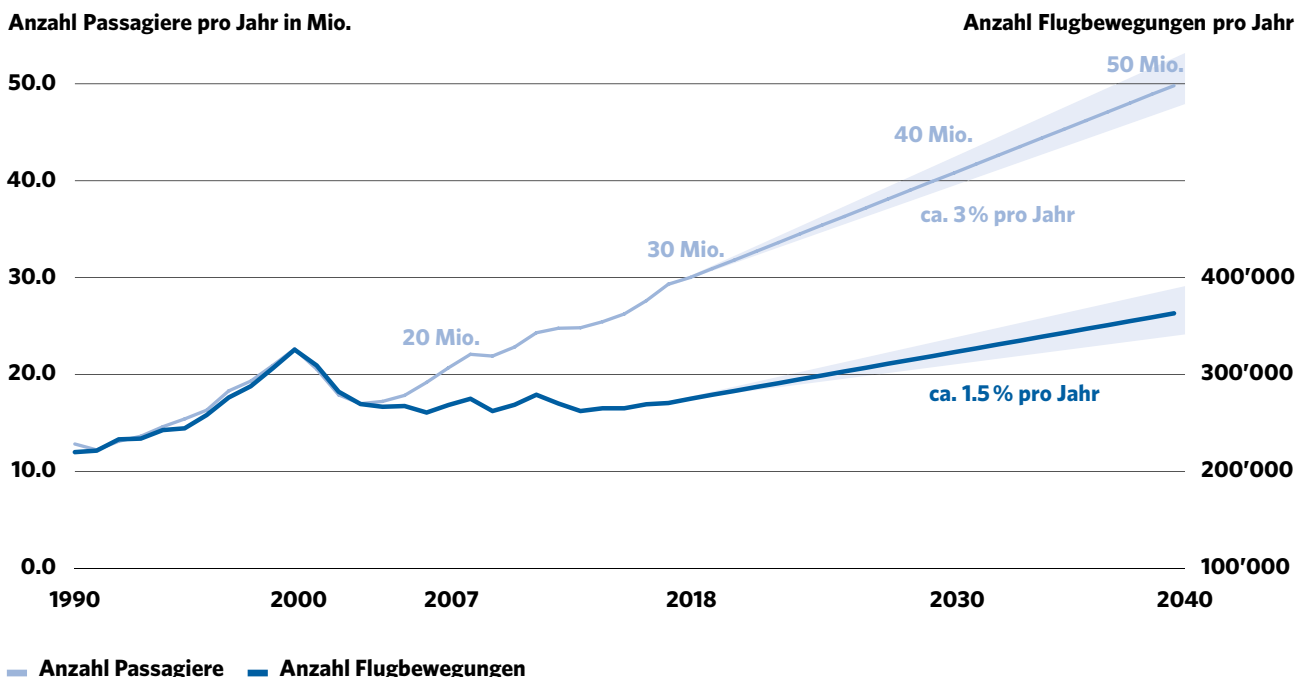
**Terminalinfrastruktur muss an mittel- bis langfristiger Nachfrageprognose ausgerichtet werden und nach Inbetriebnahme 30 Jahre halten**

Die steigende Nachfrage macht die Erneuerung und Erweiterung der Terminalinfrastruktur notwendig. Nur so kann der Flughafen Zürich im europäischen Umfeld als Luftverkehrsdrehkreuz mittlerer Grösse qualitativ weiterhin führend sein. Die Ersatzneubauten werden so ausgerichtet, dass sie den Kapazitätsansprüchen nach Inbetriebnahme für mindestens 30 Jahre genügen. Das Dock A wurde 1985 in Betrieb genommen, während das in den 1960er Jahren gebaute Terminal 1 laufend angepasst und 1992 komplett neugestaltet wurde. Die Kapazität und die technischen Möglichkeiten beider Infrastrukturen genügen den heutigen Anforderungen nicht mehr und werden deshalb im kommenden Jahrzehnt schrittweise durch Ersatzneubauten abgelöst.

**Erneuerung und Erweiterung der Gepäcksortieranlage für fast 500 Millionen Franken ist im Gang**

Die Flughafen Zürich AG will gemeinsam mit ihren Systempartnern auch bei höherer Belastung durch das steigende Passagieraufkommen einen

## Nachfrage nach internationaler Mobilität wird weiter steigen



## Erneuerung der Terminalinfrastruktur bis 2040

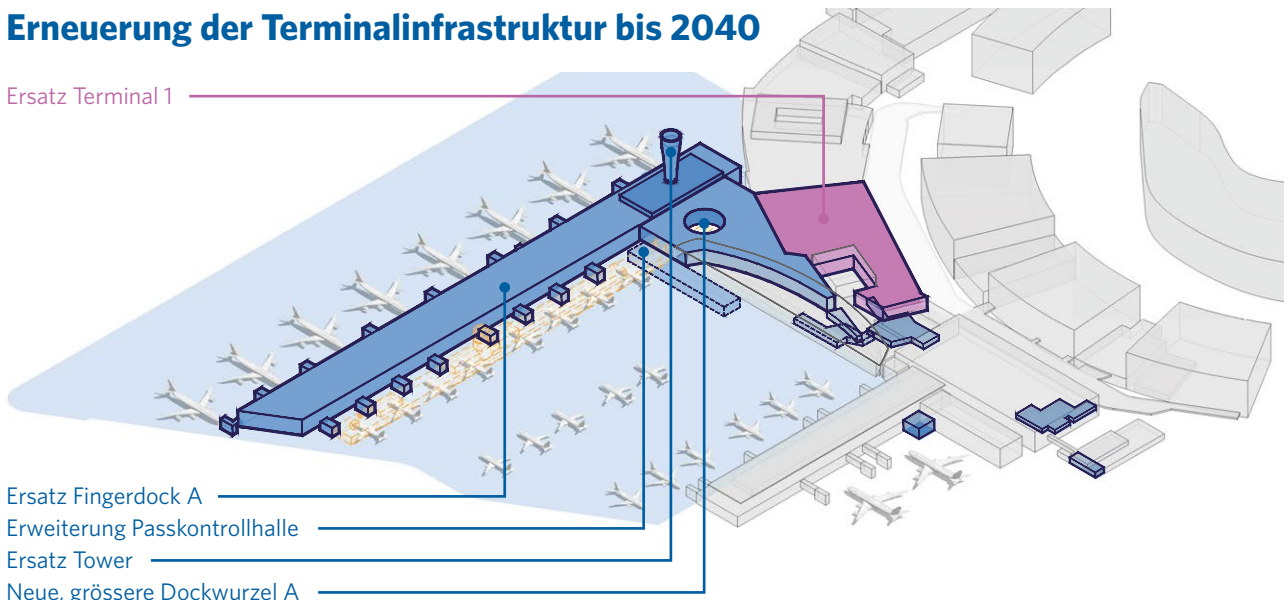
Ersatz Terminal 1

Ersatz Fingerdock A

Erweiterung Passkontrollhalle

Ersatz Tower

Neue, grössere Dockwurzel A



qualitativ hochstehenden Betrieb gewährleisten. Hierfür ist unter anderem auch eine leistungsfähige und moderne Gepäcksortierung zentral. Heute werden an Spitzentagen rund 50'000 Gepäckstücke über die Gepäcksortieranlage des Flughafens Zürich abgefertigt. Am 14. Juli 2019 erreichte die Anlage mit 51'477 abgefertigten Gepäckstücken ihren bisherigen Rekordwert. Die Anlage stösst bei diesen Mengen an ihre Kapazitätsgrenze und befindet sich nach über 20 Jahren grundsätzlich am Ende ihres baulichen und technologischen Lebenszyklus. Deshalb wird sie bis 2025 umfassend erneuert, erweitert sowie an die neuen Sicherheitsvorgaben angepasst. Mit der Erweiterung wird die Sortierkapazität gegenüber heute um rund 35 % erhöht. Zudem wird der Frühgepäckspeicher von 600 auf bis zu 2'500 Speicherplätze aufgestockt. Die Realisierung des Projekts startete 2017 und dauert voraussichtlich bis 2025.

### Refinanzierbarkeit langfristiger Investitionen ist nur mit guten Rahmenbedingungen möglich

Die oben aufgeführten Infrastrukturprojekte machen deutlich, dass für die Bewältigung des steigenden Bedürfnisses nach internationaler Mobilität von Gesellschaft und Wirtschaft hohe Investitionen notwendig sind. Seit ihrer Privatisierung im Jahr 2000 investiert die Flughafen Zürich AG etwa 1 Million Franken pro Werktag in die Flughafeninfrastruktur. Ausbau, Unterhalt und Betrieb des Flughafens Zürich sorgen zudem für Aufträge,

für welche wenn immer möglich lokale Unternehmen berücksichtigt werden. Daraus entstehen wiederum weitere Aufträge und Investitionen, die zu einem wesentlichen Teil Unternehmen und Menschen in der Schweiz zugutekommen.

Damit die Gebäude und Anlagen am Flughafen Zürich den steigenden Betriebs-, Qualitäts- und Kapazitätsanforderungen auch in den nächsten Jahrzehnten gerecht werden, ist die Umsetzung von kapitalintensiven Bauprojekten zur Ertüchtigung der bestehenden Infrastruktur zentral für das einzige interkontinentale Luftverkehrsdrehkreuz der Schweiz. Die Gesellschaft sowie der Wirtschafts-, Tourismus- und Forschungsstandort Schweiz sollen auch in Zukunft von einem qualitativ hochwertigen, funktionierenden und wettbewerbsfähigen Flughafen Zürich profitieren. Um die dafür notwendigen langfristigen Investitionen refinanzieren zu können, ist die Flughafen Zürich AG auf faire Gebühren und gute politische Rahmenbedingungen angewiesen.

### Das Wichtigste in Kürze

- › Gemäss der langfristigen Nachfrageprognose werden im Jahr 2040 zirka 50 Millionen Passagiere über den Flughafen Zürich reisen.
- › Die mittel- bis langfristige Bewältigung der steigenden Passagierzahlen bedingt eine schrittweise Erneuerung der in die Jahre gekommenen und an ihre Kapazitätsgrenzen stossenden Terminalinfrastrukturen.
- › Für die notwendige Erneuerung und Erweiterung der Gepäcksortieranlage, des Docks A sowie des Terminals 1 investiert die Flughafen Zürich AG bis 2040 fast zwei Milliarden Franken.
- › Langfristige, sich über Jahrzehnte erstreckende hohe Investitionen in die für den Wirtschaftsstandort Schweiz zentrale Luftverkehrsinfrastruktur am Flughafen Zürich müssen von der Flughafenbetreiberin refinanziert werden können.
- › Damit die Flughafen Zürich AG zukunftsgerichtete Infrastrukturprojekte auch weiterhin aus eigener Kraft finanzieren kann, ist sie auf faire Gebühren und gute politische Rahmenbedingungen angewiesen.





Gastbeitrag

## Flughafen Zürich als Exporttor zur Welt

Handel bringt Wohlstand und Frieden. Dies stellte bereits der französische Politologe Montesquieu vor bald 400 Jahren fest. Zum Handel gehört in der globalisierten Welt der Flugverkehr, gerade für die Exportnation Schweiz. Das gilt auch für die Maschinen-, Elektro- und Metallindustrie: Die im Branchenverband Swissmem zusammengeschlossenen 1'150 Firmen exportieren 80 % ihrer Güter. 9 von 10 unserer Mitglieder sind KMU, meist ohne globale Produktionsstandorte. Produkte und Ersatzteile exportieren sie oft per Luftfracht, und auch Verkäufer und Servicepersonal sind auf gute und rasche Flugverbindungen angewiesen.

In der Schweiz fliegt Fracht auf Passagierflügen. Ersteres ist gemäss einer HSG-Studie<sup>1</sup> für 70 % der Unternehmen eine Grundvoraussetzung für ihre Standortwahl. Das zeigt die Bedeutung des grössten Frachtflughafens der Schweiz – Zürich. Was bedeutet damit das Wahlergebnis und die oft undifferenzierte «#Weil-wir-etwas-ändern-müssen» Einstellung?

Klar ist, dass eine Flugabgabe im Parlament mehrheitsfähig ist. Damit wird eine neue Steuer eingeführt, obwohl europa- und weltweit zusätzlich die Einführung von Lenkungsabgaben vor

der Türe steht. Leider ist die Wirtschaft hier selbstverschuldet in der Defensive. Swissmem hatte im Frühjahr proaktiv eine klassen- und distanzunabhängige Startabgabe von 20 Franken befürwortet. Das hätte Interkontinentalverbindungen geschützt. Der Ständerat ist bedeutend weitergegangen – ein Rückkommen wird schwierig sein.

Noch gefährlicher wäre eine Verkürzung der Betriebszeiten des Flughafens abends um eine halbe Stunde. Dies stellt das Betriebsmodell des Flughafens Zürich in Frage. Interkontinentalflüge nach Asien, Südafrika und Lateinamerika drohen wegzufallen. Asiatische und nordamerikanische Destinationen machen am Flughafen Zürich 86 % der wertmässigen Exporte aus<sup>2</sup>. Bereits heute sind fehlende Direktverbindungen (und kurze Öffnungszeiten am Zoll) wichtige Nachteile. Zudem wurden die Betriebszeiten am Flughafen Zürich seit dem Jahr 2000 bereits um insgesamt zwei Stunden gekürzt. Deshalb ist es für den Wirtschaftsstandort zentral, dass zumindest die bestehende Betriebsdauer bewahrt wird.

Darum gilt es, erstens noch stärker die positiven Aspekte des Flughafens als zentrales Schwungrad in der nationalen Verkehrsinfrastruktur und für die Wirtschaftsentwicklung zu betonen. Zweitens gilt es, bei der Klimadiskussion konsequent auf den technologischen Fortschritt und damit auf unsere Industrie zu setzen, die täglich Prozesse und Maschinen mit weniger Energiebedarf und CO<sub>2</sub>-Ausstoss entwickelt. Drittens braucht es in den kommenden Jahren eine mehr denn je geeint auftretende Wirtschaft, um eine weitere Schwächung des für Jobs und Wohlstand zentralen Exportsektors zu verhindern.

Stefan Brupbacher  
Direktor Swissmem

<sup>1</sup> Ehrenthal, Hofsetter, Stölzle: Luftfracht als Wettbewerbsfaktor des Wirtschaftsstandorts Schweiz, St. Gallen 2010, Abbildung 32

<sup>2</sup> Flughafen Zürich AG/Infras: Bertschmann, Killer, Peter: Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich, Zürich/Basel 2017, Seiten 19/20, Abbildung 8

# Entwicklung des Passagierprofils am Flughafen Zürich 2008 - 2018: Wachstum der Lokalpassagiere durch Frauen und junge Reisende

**Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum erhöhen die Nachfrage nach Mobilität auf allen Verkehrsträgern, so auch im Luftverkehr. Von 2008 bis 2018 ist die Anzahl Passagiere am Flughafen Zürich um 41% auf über 31 Millionen gestiegen. Eine Analyse der Passagierzunahme während dieser Zeit zeigt, dass das Wachstum vorwiegend auf Lokalpassagiere mit Wohnsitz in der Schweiz zurückzuführen ist. Die starke Zunahme weiblicher (+ 93%) sowie junger Lokalpassagiere im Alter von 16 bis 25 Jahren (+ 91%) sind dabei die wichtigsten Wachstumsgruppen.**

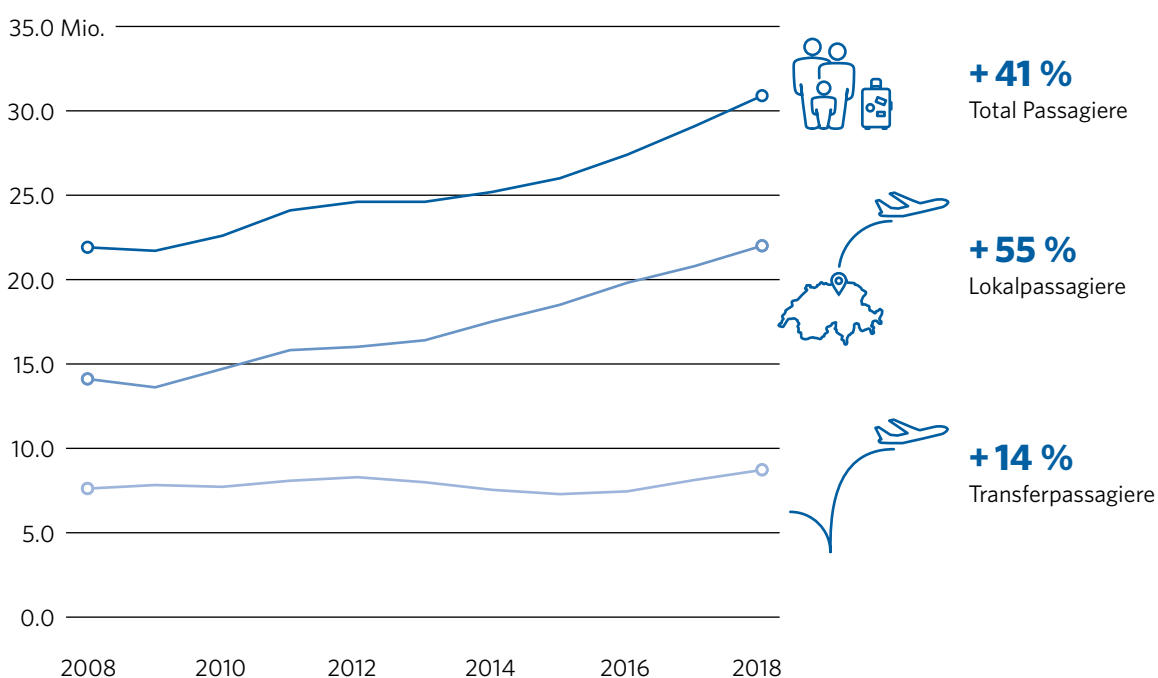
Der Druck auf die Schweizer Verkehrsinfrastrukturen wird aufgrund der steigenden Nachfrage nach Mobilität von Wirtschaft und Gesellschaft weiter zunehmen. Bevölkerungswachstum und Wirtschaftswachstum sind die beiden grössten Treiber dieses stetig wachsenden Mobilitätsbedürfnisses. Dies bestätigen auch die «Verkehrsperspektiven 2040» des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), welche von einem neuerlichen Wachstum der Verkehrsleistung gegenüber 2010 beim Personen- (+ 25%) wie auch beim Güterverkehr (+ 37%) auf Strasse und Schiene ausgehen. Für die Nachfrage nach Luftverkehr gilt dasselbe: Sämtliche Prognosen von Bund und Luftfahrtbranche gehen von einem Wachstum des Passagieraufkommens aus. Die enge internationale Vernetzung der exportorientierten Wirtschaft, das hohe Wohlstandsniveau und die stetig wachsende Bevölkerung, aber auch mehr internationale Verwandtschafts- und Freundschaftsbeziehungen erklären, weshalb die Nachfrage nach internationaler Mobilität in der Schweiz kontinuierlich zunimmt.

## Das Wachstum ist vorwiegend auf die Lokalpassagiere zurückzuführen

Ein Blick auf die Entwicklung des Passagierprofils der letzten zehn Jahre am Flughafen Zürich liefert interessante Erkenntnisse darüber, auf welche Passagiergruppen das kontinuierliche Wachstum am grössten Landesflughafen vorwiegend zurückzuführen ist<sup>1</sup>.

Zwischen 2008 und 2018 verzeichnete der Flughafen Zürich ein Passagierwachstum von 22 auf über 31 Millionen Passagiere. Dies entspricht einem Anstieg von 41%. Diese Zunahme ist vorwiegend auf Lokalpassagiere<sup>2</sup> zurückzuführen, deren Anzahl in zehn Jahren um fast 8 Millionen auf 22.2 Millionen (+ 55%) gestiegen ist. Die Zahl der Transferpassagiere<sup>3</sup> nahm um 1.1 Millionen (+ 14%) zu.

## Entwicklung Anzahl Passagiere





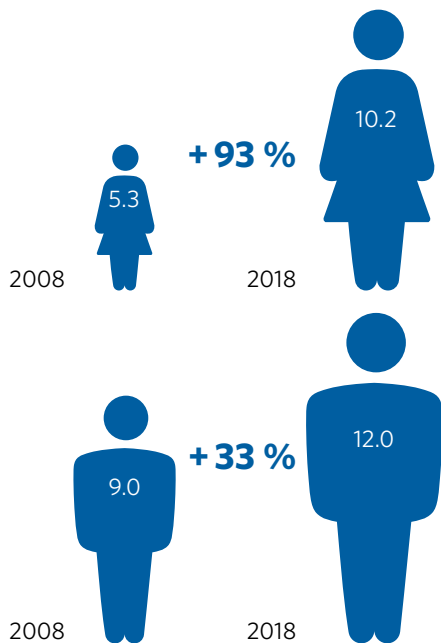
### Überdurchschnittliche Zunahme der weiblichen und jüngeren Passagiere

Im Hinblick auf die Geschlechteranteile ist ein klarer Trend zu erkennen. Die Mehrheit der Lokalpassagiere ist noch immer männlich (54%), von 2008 bis 2018 hat sich ihre Anzahl um 33% auf 12 Millionen erhöht. Die Anzahl weiblicher Lokalpassagiere stieg im selben Zeitraum um 93% von 5.3 auf 10.2 Millionen Passagiere. Der Anteil der Frauen an den Lokalpassagieren hat sich damit im betrachteten Zeitraum von 37 auf 46% erhöht.

Die Entwicklung zwischen 2008 und 2018 zeigt nicht nur, dass die Lokalpassagiere vermehrt weiblich sind, sondern auch, dass auch die Anzahl junger Passagiere gewachsen ist. Die Anzahl der Passagiere im Alter von 16 bis 25 Jahren hat sich zwischen 2008 und 2018 um fast 1.7 Millionen (+91%) auf 3.6 Millionen erhöht. Damit ist der Anteil der jüngeren Passagiere im Vergleich mit den anderen Alterskategorien im betrachteten Zeitraum mit Abstand am stärksten gewachsen.

### Lokalpassagiere: Anteil weiblicher und männlicher Passagiere

in Mio.



### Langfristiges Passagierwachstum erfordert weitere Anpassungen der Flughafeninfrastruktur

Der Trend aus den vergangenen Jahren setzt sich auch im Jahr 2019 fort und die Passagierzahlen wachsen weiter, wenn auch etwas langsamer als in den aussergewöhnlich starken Wachstumsjahren zuvor. Noch nie verzeichnete das Luftverkehrsdrehkreuz in Zürich so viele Spitzentage mit über 100'000 Passagieren wie im Jahr 2019, in welchem dies bisher 70 Mal der Fall gewesen ist (Stand 31. Oktober 2019). Das Passagierwachstum per 31. Oktober 2019 beträgt gegenüber dem selben Zeitpunkt im Vorjahr 1.3%. Es ist davon auszugehen, dass sich die Nachfrage in den nächsten 20 Jahren entlang des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums bewegen und im langjährigen Durchschnitt rund drei Prozent pro Jahr steigen wird. Im Jahr 2040 wird der Flughafen Zürich laut Prognose ein Aufkommen von rund 50 Millionen Passagieren bewältigen müssen, was Anpassungen der in die Jahre gekommenen und bereits heute stark ausgelasteten Infrastruktur bedingt (siehe Seite 4 - 5).

### Lokalpassagiere: Wachstum der Alterskategorien



	16 - 25	26 - 44	45 - 64	65 +
2008	1.9	6.6	4.9	1.0
2018	3.6	9.1	7.8	1.8

in Mio. (gerundet)

<sup>1</sup> Quelle: Airport Service Quality-Studie (ASQ) 2008 - 2018 und Verkehrsstatistik Flughafen Zürich 2008 - 2018

<sup>2</sup> Lokalpassagier: Passagier, dessen Flugreise mit einem Abflug am Flughafen Zürich beginnt bzw. mit einer Ankunft am Flughafen Zürich endet.

<sup>3</sup> Transferpassagier: Passagier, der seine Flugreise (d. h. mit einem Ticket, bzw. einer Buchung reisend) am Flughafen Zürich unterbricht und spätestens 24 Stunden nach Ankunft fortsetzt. Hierbei dürfen Abflugs- und Zielort nicht identisch sein.

# CO<sub>2</sub>-Flugticketabgabe: Zweckbindung statt Symbolpolitik

**Als Emittent von Treibhausgasen hat sich die Luftfahrtindustrie wie jede andere Industrie ihrer Verantwortung für den Klimaschutz zu stellen. Ein auf die Schweiz beschränkter Regulierungsrahmen für die Luftfahrt ist jedoch nicht sinnvoll, da Luftfahrt zwischen den Ländern stattfindet und nur mit internationaler Harmonisierung wirksam reguliert werden kann. Wird dennoch eine nationale CO<sub>2</sub>-Flugticketabgabe eingeführt, so ist sicherzustellen, dass die so generierten Mittel primär für die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses in der Luftfahrt verwendet werden, um auch die angestrebte Wirkung auf das Klima zu erreichen.**

Angesichts der wachsenden Nachfrage nach Flugverkehr in einer zunehmend vernetzten Welt, können nur mit globalen Ansätzen wirksame Massnahmen zum Klimaschutz weltweit umgesetzt werden. 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber dem Stand von 2020 kompensieren, indem sie Klimaschutzprojekte finanzieren. Globale Ansätze wie CORSIA, bei welchen sich ein Grossteil der Branche aus allen Kontinenten gemeinsam zu Massnahmen verpflichtet, sind weit wirkungsvoller als nationale Alleingänge ohne nennenswerten Beitrag zum Klimaschutz.

## **Flugticketabgabe ist nur mit aviatischer Zweckbindung der Mittel sinnvoll**

Zusätzlich zu dem von der Aviatikbranche bereits geplanten globalen Kompensationsmechanismus, braucht es Massnahmen für eine effektive Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses direkt an der Quelle. Sollte die vorgesehene CO<sub>2</sub>-Flugticketabgabe eingeführt werden, müssen die Gelder zu einem grossen Teil in die Aviatik zurückfliessen, sofern mit der Flugticketabgabe nicht nur reine Symbolpolitik betrieben werden soll. Dafür muss im Gesetz

eine Zweckbindung der Mittel vorgesehen werden. Diese sollen gezielt für die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses innerhalb der Luftfahrtindustrie eingesetzt werden. Eine solche Zweckbindung sollte folgenden Ansätzen zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses im Luftverkehr zugutekommen:

- › Förderung der Verfügbarkeit von Sustainable Aviation Fuel (SAF), d. h. nicht-fossilen Treibstoffen mit einem massiv geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoss
- › Finanzielle Anreize für den Einsatz von SAF (SAF kosten heute rund dreimal mehr als herkömmliches Kerosin)
- › Förderung technologischer Innovationen in der Luftfahrt

## **Zweckbindung muss gesetzlich verankert werden**

Eine nationale Flugticketabgabe, die Fehlanreize setzt und keine Verwendung der Gelder für Verbesserungsprojekte zur Verminderung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses in der Luftfahrt vorsieht, ist abzulehnen. Auf die Einnahmen aus der Flugticketabgabe muss zwingend eine Zweckbindung für Investitionen in die effektive Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses des Luftverkehrs erfolgen. Um eine Zweckbindung der Gelder aus der Flugticketabgabe sicherzustellen, muss das Bundesgesetz über die Verminderung von Treibhausgasemissionen im Rahmen der aktuellen Revision entsprechend präzisiert oder ergänzt werden.

### **Das Wichtigste in Kürze**

- › Die Luftfahrt findet über Kontinente hinweg statt und kann nur mit internationaler Harmonisierung wirksam reguliert werden. National beschränkte Regulierungsrahmen sind deshalb im Hinblick auf globale Herausforderungen wie den wirksamen Klimaschutz nicht sinnvoll.
- › Mit der Erhebung einer nationalen CO<sub>2</sub>-Flugticketabgabe muss zumindest eine Zweckbindung der Mittelverwendung einhergehen.
- › Das Bundesgesetz über die Verminderung von Treibhausgasemissionen ist im Rahmen der aktuellen Revision so zu ändern oder zu ergänzen, dass der Grossteil der Mittel aus der CO<sub>2</sub>-Flugticketabgabe zweckgebunden in die Aviatik zurückfliesst.
- › Die Mittel müssen für Massnahmen zur Verminderung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses an der Quelle eingesetzt werden. Folgende Ansätze stehen im Zentrum:
  - › Förderung der Verfügbarkeit von Sustainable Aviation Fuel (SAF), d. h. nicht-fossilen Treibstoffen mit einem massiv geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoss.
  - › Finanzielle Anreize für den Einsatz von SAF (SAF kosten heute rund dreimal mehr als herkömmliches Kerosin).
  - › Förderung technologischer Innovationen in der Luftfahrt.

Fachbegriffe kurz erklärt – ein Flughafenglossar

## Genehmigter Lärm und Lärmcontrolling

Die eidgenössische Lärmschutzverordnung (LSV) legt die Lärmgrenzwerte für zivile Flugplätze fest (siehe 44. Politikbrief, Glossar «Lärmgrenzwerte»). Bei bestehenden 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 und ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Anlage besteht. Entsprechend darf der Flughafen Zürich die Lärmgrenzwerte in einem gewissen Mass, d. h. im Rahmen des so genannten «genehmigten Lärms», überschreiten. Der – mit einem Betriebsreglement – genehmigte Lärm darf dabei nicht über das im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) definierte Gebiet mit Lärmauswirkungen hinausreichen. Als Eigentümerin der lärmverursachenden Anlage ist die Flughafenbetreiberin dazu verpflichtet, in den Gebieten mit Immissionsgrenzwertüberschreitungen Schallschutzmassnahmen umzusetzen. Dieser Verpflichtung kommt die Flughafen Zürich AG im Rahmen des Schallschutzprogramms seit Jahren nach.

Als Regulator überprüft das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die Einhaltung des genehmigten Lärms in Form eines laufenden «Lärmcontrollings». Die Flughafen Zürich AG muss beim BAZL jährlich einen Bericht zur Lärmbelastung für das vergangene Betriebsjahr einreichen. Darin wird die durch den Flugbetrieb verursachte Lärmbelastung («Ist-Lärm») mit dem genehmigten Lärm verglichen. Allfällige Überschreitungen des genehmigten Lärms sind durch die Flughafen Zürich AG im Lärmcontrolling zu begründen und es sind Massnahmen aufzuzeigen, wie diese Überschreitungen zukünftig vermieden werden können.



# Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils von Januar bis Oktober 2019

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



**29.0 %**  
**Transferanteil**

Veränderung gegenüber 2018  
+ 0.8 Prozentpunkte



**7'799'186**  
**Transferpassagiere**

Veränderung gegenüber 2018  
+ 4.3 %



**26'944'970**  
**Total Passagiere**

Veränderung gegenüber 2018  
+ 1.3 %



**235'308**  
**Flugbewegungen**

Veränderung gegenüber 2018  
- 0.3 %



**396'185 t**  
**Fracht und Post**

Veränderung gegenüber 2018  
- 8.0 %

