



Politikbrief

NR. 46 | FRÜHLING 2020

Editorial 03

CO₂-Flugticketabgabe:
Mit Zweckbindung CO₂-neutralen
Luftverkehr fördern 04

Gastbeitrag:
Martin Bäumle, Nationalrat 07

Leitlinien der bundesrätlichen
Legislaturplanung 2019 – 2023:
Schweizer Landesflughäfen
sind für die Erreichung der Ziele
des Bundesrats zentral 08

Drohnen auf dem Flughafengelände:
Bund muss handeln 10

Flughafenglossar: Lärmgebühren 11

Verkehrsentwicklung 12

FLUGHAFENZÜRICH



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

Impressum

Redaktion: Flughafen Zürich AG
Public Affairs
politikbrief@zurich-airport.com

Druck: www.bmdruck.ch

Papier: Refutura blauer Engel, Recycling

© Flughafen Zürich AG, Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen
www.flughafen-zuerich.ch

EDITORIAL

Geschätzte Leserinnen und Leser

Diskussionen rund um den Klimaschutz prägen nicht nur den aktuellen politischen Diskurs, sondern standen auch am Annual Meeting 2020 des World Economic Forums (WEF) in Davos im Fokus. Politisch und ideologisch motivierte Grabenkämpfe tragen nicht zur Bewältigung einer globalen Herausforderung bei. Gefragt sind pragmatische Lösungsansätze, die sich an den technologischen Innovationen orientieren und den weltweiten CO₂-Ausstoss effektiv reduzieren.

Auch die Luftfahrtbranche hat wie jede andere Industrie ihren Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Dabei darf das Ziel aber nicht die Restriktion der internationalen Mobilität sein, welche auch für unser Land die Grundlage bildet für die für den Wirtschafts- und Forschungsstandort sowie den kulturellen Austausch so wichtige globale Vernetzung. Vielmehr muss darauf hingearbeitet werden, dass die Luftfahrt langfristig ohne fossile Energieträger auskommt. Konkrete Lösungsansätze dazu existieren bereits, wie die Erstbetankung eines Businessjets mit Sustainable Aviation Fuel (SAF), d. h. nicht-fossilem Treibstoff, am Flughafen Zürich während des WEF 2020 gezeigt hat (siehe S. 4). Mit der Förderung der weiteren Entwicklung sowie der Schaffung günstiger Rahmenbedingungen für den marktfähigen und flächendeckenden Einsatz von SAF kann die Politik einen wichtigen Grundstein für eine langfristig CO₂-neutrale Luftfahrt legen. Dazu ist eine gesetzlich verankerte, zweckgebundene Mittelverwendung der Einnahmen aus der vorgesehenen CO₂-Flugticketabgabe zugunsten der Förderung von SAF notwendig.

Gemäss seiner im Januar 2020 verabschiedeten Botschaft zur Legislaturplanung 2019 bis 2023, strebt der Bundesrat die Stärkung des Wirtschafts- und Forschungsstandorts Schweiz an. Zudem soll sich die global ausgerichtete und gut vernetzte Schweiz auch weiterhin weltpolitisch engagieren und ihre Rolle als Gaststaat für eine Vielzahl inter-



nationaler Organisationen wahrnehmen. Um all dies erreichen zu können, ist eine starke Schweizer Luftfahrtanbindung unerlässlich. Bedauerlicherweise versäumt es der Bundesrat in der Legislaturplanung, die Bedeutung der Landesflughäfen für das Erreichen seiner Ziele zu erwähnen – dies ganz im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern – und sich zu einer starken nationalen Luftverkehrsinfrastruktur zu bekennen.

Entschlossenes und schnelles politisches Handeln fordert in seinem Gastbeitrag auch Nationalrat Martin Bäumle, der sich über die Notwendigkeit einer Zweckbindung der CO₂-Flugticketabgabe zur Förderung nicht-fossiler Treibstoffe äussert.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Stephan Widrig
Chief Executive Officer
Flughafen Zürich AG

CO₂-Flugticketabgabe: Mit Zweckbindung CO₂-neutralen Luftverkehr fördern

Für einen nachhaltigen Luftverkehr braucht es Alternativen zum fossilen Flugzeugtreibstoff. Ein realistischer Lösungsansatz besteht in der Förderung von nachhaltigen Treibstoffen mit deutlich weniger CO₂-Emissionen, den Sustainable Aviation Fuels (SAF). Die erfolgreiche Erstbetankung eines Businessjets mit SAF am Flughafen Zürich während des WEF Annual Meeting 2020 belegt, dass langfristig CO₂-neutrale Flüge von Zürich aus möglich sind. Damit ein flächendeckender Einsatz von SAF Realität werden kann, braucht es finanzielle Anreize zur Verbesserung der Verfügbarkeit und Marktfähigkeit des Treibstoffs. Mit einer gesetzlich verankerten Zweckbindung der Einnahmen aus der geplanten CO₂-Flugticketabgabe kann die Politik hierfür einen wichtigen Beitrag leisten.

Angesichts der wachsenden Nachfrage nach Flugverkehr in einer zunehmend vernetzten Welt und der Herausforderung des Schutzes der Umwelt braucht es Lösungen für einen langfristig CO₂-neutralen Luftverkehr. Die in der aktuellen Vorlage zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes vorgesehene Einführung einer CO₂-Flugticketabgabe kann diesem Umstand nur dann Rechnung tragen, wenn sie auf die Förderung nachhaltiger Technologien in der Luftfahrt fokussiert.

SAF als nachhaltige Treibstoffalternative zu herkömmlichem Kerosin

Zur Reduktion des CO₂-Ausstosses in der Aviatik und einen in Zukunft nachhaltigeren Luftverkehr braucht es Alternativen zum Kerosin. So genannte Sustainable Aviation Fuels (SAF), d. h. nicht-fossile Treibstoffe mit einer massiv besseren CO₂-Bilanz, sind zertifiziert und bezüglich ihrer technischen Eigenschaften herkömmlichem Kerosin gleichwertig. Der für SAF verwendete erneuerbare Rohstoff hat während seines Wachstums bereits CO₂ gebunden, was den damit produzierten Flugzeugtreibstoff nahezu CO₂-neutral macht. Bereits heute sind Flugzeuge dahingehend zertifiziert, dass herkömmlichem Kerosin bis zu 50% SAF beigemischt werden kann. Allerdings kosten SAF heute rund dreimal mehr als fossiles Kerosin.

Neben dem Preis ist aktuell auch die Verfügbarkeit ein Problem. Die zur Produktion von grossen Mengen notwendigen Anlagen befinden sich erst im Aufbau und in der Schweiz gibt es bisher keine Produktionsanlage für SAF, was die Logistik aufwändig macht. Die Herstellung erfordert zudem eine spezielle Infrastruktur und die Zulassung eine anspruchsvolle Zertifizierung.

Erstmalige Betankung mit SAF am Flughafen Zürich bestätigt Einsatzfähigkeit

Die Erstbetankung eines Geschäftsflugzeugs mit SAF am Flughafen Zürich während des World Economic Forums (WEF) 2020 hat gezeigt, dass der Einsatz von nachhaltigem Flugzeugtreibstoff – trotz bestehender Hürden – grundsätzlich machbar ist. Beim verwendeten SAF handelte es sich um Bio-Treibstoff der zweiten Generation, bestehend aus altem Speiseöl und tierischen Abfällen, der nicht in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion steht. Das langfristige Ziel für den Flughafen Zürich muss sein, die reguläre Betankung von Linien- und Charterflugzeugen mit SAF zu ermöglichen. Dabei ist die Flughafenbetreiberin, die in die benötigte Lieferkette weder als Käufer, Lieferant oder Produzent von SAF unmittelbar eingebunden ist, auf die Unterstützung ihrer Flughafenpartner angewiesen. Bereits seit 2016 arbeitet die Flughafen Zürich AG gemeinsam mit ihren

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

- Langfristig muss der Luftverkehr möglichst ohne fossile Treibstoffe auskommen. Mit dem Einsatz nicht-fossiler Treibstoffe, so genannten Sustainable Aviation Fuels (SAF), kann der CO₂-Fussabdruck der Luftfahrt nachhaltig reduziert werden.
- Bereits seit 2016 arbeitet die Flughafen Zürich AG gemeinsam mit ihren Partnern daran, günstige Voraussetzungen für die Versorgung des Flughafens Zürich mit SAF zu schaffen.
- Die Erstbetankung mit SAF am Flughafen Zürich während des WEF Annual Meeting 2020 hat gezeigt, dass die Versorgungskette grundsätzlich hergestellt werden kann.
- Der hohe Preis und die geringe Verfügbarkeit von SAF hemmen derzeit noch die ausreichende Versorgung mit nachhaltigem Treibstoff.
- Mit einer gesetzlich verankerten Zweckbindung der Einnahmen aus der geplanten CO₂-Flugticketabgabe kann die Politik den flächendeckenden Einsatz von SAF fördern und damit die CO₂-Reduktion direkt an der Quelle massgeblich unterstützen.
- Die Mittelverwendung sollte der Reduktion des CO₂-Ausstosses im Luftverkehr wie folgt zugutekommen:
 - Förderung der Verfügbarkeit von SAF
 - Finanzielle Anreize für den Einsatz von SAF
 - Förderung technologischer Innovationen in der Luftfahrt

Sustainable Aviation Fuels

- SAF sind nachhaltig erzeugte alternative Flugkraftstoffe.
- Bereits heute können herkömmlichem Kerosin bis zu 50% SAF beigemischt werden.
- SAF haben gegenüber fossilem Kerosin einen um bis zu 80% geringeren CO₂-Fussabdruck (Lebenszyklusbetrachtung).
- Die Entwicklung von SAF schreitet voran und mittlerweile wird (je nach Quelle) bereits zwischen fünf Generationen nicht-fossiler Treibstoffe unterschieden:

Generation	Rohstoffe	Vorteil	Nachteil	Nachhaltigkeit
1	 Essbare Biomasse: Mais, Weizen, Soja, Palmöl	Verfügbare Technologie und Infrastruktur	Nicht sozial- und umweltverträglich	
2	 Biogene Abfälle: Altöl, Fette, fester Abfall, Altholz	Verfügbare Technologie und Infrastruktur	Limitierte Rohstoffmenge	
3	 Algen-Biomasse: Mikro- und Makroalgen	Wachsen schnell	Teure Produktion	
4	 Genetisch modifizierte Biomasse (Algen, Cyano-Bakterien)	Effizienter als reine Fotosynthese	Teure Produktion	
5	 e-Fuels (Power-to-Liquid): CO ₂ und Wasser	Unbeschränkter Rohstoff	Sehr teuer, Produktionskapa- zität noch sehr limitiert	

Partnern daran, günstige Voraussetzungen für die Versorgung des Flughafens Zürich mit SAF zu schaffen. Die monatelangen Vorbereitungen und diversen logistischen sowie regulatorischen Hürden beim erfolgreichen Pilotversuch während des WEF Annual Meeting 2020 haben erneut gezeigt, dass politische Rahmenbedingungen und finanzielle Anreize geschaffen werden müssen, um die Verfügbarkeit und Marktfähigkeit von SAF zu verbessern.

Zweckbindung für effektive Senkung des CO₂-Ausstosses im Luftverkehr unverzichtbar

Damit mit der vorgesehenen CO₂-Flugticketabgabe nicht nur reine Symbolpolitik betrieben wird, muss eine möglichst vollständige Zweckbindung der Einnahmen aus der CO₂-Flugticketabgabe zugunsten des Luftverkehrs beschlossen und explizit im Gesetz verankert werden. Das Bundesgesetz über die Verminderung von Treibhausgasemissionen muss dafür

im Rahmen der aktuellen Revision entsprechend präzisiert oder ergänzt werden. Mit einer zweckgebundenen Mittelverwendung aus der CO₂-Flugticketabgabe könnten die derzeit bestehenden Hindernisse für einen flächendeckenden Einsatz von SAF abgebaut und damit wichtige Voraussetzungen für die weitere Reduktion des CO₂-Ausstosses direkt an der Quelle geschaffen werden. Die Mittelverwendung aus der CO₂-Flugticketabgabe sollte demnach folgenden konkreten Ansätzen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses im Luftverkehr zugutekommen:

- Förderung der Verfügbarkeit von SAF
- Finanzielle Anreize für den Einsatz von SAF
- Förderung technologischer Innovationen in der Luftfahrt



GASTBEITRAG



CO₂-neutral Fliegen bis 2050 – machbar und finanzierbar

Die Klimapolitik erfordert ein rasches und wirksames Handeln – gerade auch beim Flugverkehr. Die Flugticketabgabe wird kommen – ist aber zu tief, um eine wirksame Lenkung zu entfalten. Die finanzielle Belastung könnte es der Luftfahrtindustrie erschweren, alternative Antriebskonzepte voranzutreiben. Der Flugverkehr dürfte also noch lange mit fossilem Treibstoff erfolgen. Mit einer schrittweise steigenden Beimischung von erneuerbarem Kerosin könnte der Flugverkehr jedoch bis 2050 CO₂-neutral sein. Der sogenannte RFI-Faktor, welcher die Klimabilanz des Flugverkehrs um einen geschätzten Faktor 2 bis 3 klimawirksamer macht, kann durch technische Massnahmen innert 20 Jahren auf den Faktor 1.2 bis 1.5 reduziert werden. Der restliche Klimateffekt müsste bis 2050 durch CO₂-Senken kompensiert werden.

CO₂-neutrales Kerosin ist heute noch rund viermal teurer als fossiler Treibstoff. Das Konzept, welches ETH-Professor Tony Patt, Peter

Metzinger von der FDP und der Schreiber entwickelt haben (siehe: www.martin-baeumle.ch/article/3360/medieninformation-co2-neutral-fliegen-bis-2050) zeigt auf, dass mit einer Flugticketabgabe von 20 bis 130 Franken (distanzabhängig) eine Beimischung von bis zu 10% erneuerbarem Kerosin finanziert werden könnte und eine schrittweise Erhöhung auf 100% bis 2050 machbar und finanzierbar wäre. Dazu braucht es einerseits den Willen der Branche und andererseits einen Teil der Ticketabgabe zur Anschubfinanzierung. Das neue CO₂-Gesetz bietet nun die Chance, einen ersten Schritt in diese Richtung zu machen. Mit einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage wären die Airlines und auch die Flughäfen gefordert. Sie könnten mit dem Bund eine Zielvereinbarung abschliessen und sich für die schrittweise Beimischung von erneuerbarem Kerosin verpflichten – im Gegenzug zur Finanzierung eines Teiles oder der vollen Zusatzkosten dafür aus dem Klimafonds. Im Erfolgsfall könnte das Modell dann ab ca. 2025 voll umgesetzt werden.

Damit könnte der Flugverkehr direkt CO₂ reduzieren und die Schweiz eine Pionierrolle übernehmen. Gleichzeitig wäre das Konzept international zu propagieren und im besten Fall könnte CORSIA¹ so konkretisiert werden, dass mit einem globalen Zuschlag der Flugverkehr schrittweise mit erneuerbarem Treibstoff erfolgen würde, sodass der gesamte Verbrauch bis 2050 CO₂-frei wäre.

Das Ganze erfordert aber einen Industrieansatz zur Herstellung des erneuerbaren Treibstoffes. Die technische Machbarkeit ist heute schon belegt. Nun müsste die Produktion in Regionen mit hoher Sonneneinstrahlung aufgebaut und so entwickelt werden, dass die Produktionspreise schrittweise sinken. Eigene Modellrechnungen zeigen, dass bis 2050 ein Preis unter 1 Franken pro Liter erneuerbarem Kerosin möglich ist. Damit wäre mit demselben Zuschlag von 20 bis 130 Franken pro Flug CO₂-neutrales Fliegen global machbar und finanzierbar.

Martin Bäumle
Nationalrat

¹ Die Internationale Zivilluftfahrtbehörde will mit dem Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) erreichen, dass ab 2021 das Wachstum in der Luftfahrt CO₂-neutral erfolgt.

Leitlinien der bundesrätlichen Legislaturplanung 2019–2023: Schweizer Landesflughäfen sind für die Erreichung der Ziele des Bundesrats zentral

Der Fokus der bundesrätlichen Leitlinien der Legislaturplanung bis 2023 liegt auf der Förderung des Wohlstands, der Innovationsfähigkeit und der internationalen Zusammenarbeit. Eine Grundvoraussetzung für das Erreichen der Legislaturziele besteht in der guten kontinentalen und globalen Erreichbarkeit der Schweiz. Dafür ist eine wettbewerbsfähige Flughafeninfrastruktur und insbesondere ein funktionierendes interkontinentales Luftverkehrsdrehkreuz am Flughafen Zürich unerlässlich. Konsequenterweise wäre ein handfestes Bekenntnis an die Adresse der Landesflughäfen angebracht.

Ende Januar 2020 verabschiedete der Bundesrat die Botschaft zur Legislaturplanung 2019 bis 2023¹, in welcher er über seine mittel- bis langfristige politische Agenda informiert. Neben den bisherigen Schwerpunkten Wohlstand, Zusammenhalt und Sicherheit sollen die Digitalisierung und der Klimaschutz mehr Gewicht erhalten.

Die in der Legislaturplanung festgehaltenen Leitlinien, an die mehrere Ziele geknüpft sind, lauten wie folgt:

1. Die Schweiz sichert ihren Wohlstand nachhaltig und nutzt die Chancen der Digitalisierung.
2. Die Schweiz fördert den nationalen Zusammenhalt und leistet einen Beitrag zur Stärkung der internationalen Zusammenarbeit.
3. Die Schweiz sorgt für Sicherheit, engagiert sich für den Schutz des Klimas und agiert als verlässliche Partnerin in der Welt.

Ziele der Leitlinie 1:

Wohlstand, Innovation und internationale Ausrichtung

Mit den unter die Leitlinie 1 fallenden Ziele strebt der Bundesrat insbesondere die Verbesserung des Zugangs zu ausländischen Märkten sowie eine führende Stellung in den Bereichen Bildung, Forschung und Innovation (BFI) an, wobei die Digitalisierung eine zentrale Rolle spielt. Dabei anerkennt der Bundesrat die Relevanz eines umfassenden Infrastrukturangebots sowie des internationalen Spitzenplatzes auf den Gebieten der BFI für das «Erfolgsmodell Schweiz». Die Einbindung in die Weltwirtschaft und die Innovationsfähigkeit betrachtet er als kritische Faktoren, um den Wohlstand zu fördern.

Vor diesem Hintergrund ist es unverständlich, dass der Bundesrat in seinen Erläuterungen der Massnahmen, die zur Erreichung dieser Ziele beitragen sollen, die wichtige Rolle der Landesflughäfen unbeachtet lässt, während andere Verkehrsträger erwähnt werden. Die Exportindustrie, Dienstleistungsunternehmen und der Tourismus sind auf eine gute weltweite Anbindung an die wichtigsten Wirtschaftszentren angewiesen. Die Schweiz verdient jeden zweiten Franken im Ausland. Will der Bundesrat den Zugang zu ausländischen Märkten verbessern, ist dies nur möglich, wenn die exportorientierte Schweizer Wirtschaft auf eine verlässliche Anbindung an die Welt zählen kann. Wertbasiert betrachtet, verlassen mehr als 40% aller Exportgüter die Schweiz per Luftfracht, wobei es sich insbesondere um werthaltige Güter² handelt. Eine bessere internationale Verflechtung mit den internationalen Märkten ist ohne Luftverkehr undenkbar.

Die Digitalisierung ist ganz eng mit der Forschung verknüpft. Die Schweiz verfügt über Forschungsinstitute mit Weltruf sowie über Unternehmen, welche führend sind in neuen Technologien. Sowohl Lehre wie auch Wirtschaft sind in einer immer stärker vernetzten Welt auf eine gute globale Erreichbarkeit angewiesen. In den BFI-Bereichen benötigt die Schweiz die besten Talente und profitiert vom internationalen wissenschaftlichen Austausch. Gemäss einer Umfrage des Komitees Weltoffenes Zürich im Jahr 2015 sind 70% der Professoren und 70% der Doktoranden an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETH) Ausländer. Hinzu kommt, dass Kongresse und Workshops zunehmend an Bedeutung gewinnen.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

- Der Bundesrat legt den Fokus in seiner Legislaturplanung bis 2023 auf die Förderung des Wohlstands, der Innovationsfähigkeit und der internationalen Zusammenarbeit.
- Eine Grundvoraussetzung für das Erreichen der Legislaturziele besteht in einer starken kontinentalen und interkontinentalen Schweizer Luftfahrtanbindung und der dazu notwendigen Luftverkehrsinfrastruktur.
- Bedauerlicherweise unterlässt es der Bundesrat dennoch, die Relevanz der Landesflughäfen zu erwähnen – dies im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern.
- Eine funktionierende Schweizer Luftfahrt ist keine Selbstverständlichkeit und es braucht ständige Bemühungen zur Verbesserung der politischen Rahmenbedingungen, sodass die Landesflughäfen auch in Zukunft die hervorragende globale Anbindung der Schweiz sicherstellen können.

So haben beispielsweise Forschende des Universitätsspitals jährlich rund 1500 Auftritte an Kongressen und Kliniken im Ausland. Für eine effiziente Gestaltung dieser Reisen sind direkte Langstreckenverbindungen unerlässlich.

Ziele der Leitlinie 2:

Gesellschaftliche Kohäsion und Gaststaat Schweiz

In den Zielen der Leitlinie 2 nimmt sich der Bundesrat unter anderem die Stärkung der nationalen und sozialen Kohäsion, die Verringerung der Disparitäten in der Bevölkerung, die Intensivierung der internationalen Zusammenarbeit sowie die Schaffung optimaler Rahmenbedingungen als Gaststaat für internationale Organisationen vor.

Auch die Erreichung dieser Ziele ist direkt von der globalen Anbindung der Schweiz abhängig. Der Luftverkehr ermöglicht nicht nur wirtschaftliche, sondern auch gesellschaftliche Beziehungen über Grenzen und Kontinente hinweg. Eine hohe Erreichbarkeit mit einer Vielzahl von Direktverbindungen erleichtert den weltweiten soziokulturellen Austausch. Zudem machen sie einen Standort für global tätige Organisationen interessant. Gemäss dem Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten (EDA) beherbergt die Schweiz rund 40 internationale Organisationen mit insgesamt über 25 000 Mitarbeitenden. Jedes Jahr reisen rund 4000 Staats- und Regierungschefs, Minister und hohe Würdenträger für Sitzungen und Kongresse an³. Die aussenpolitisch wichtige Rolle der Schweiz als Gaststaat wäre ohne interkontinentale Erreichbarkeit über die Landesflughäfen undenkbar.

Ziele der Leitlinie 3:

Klimaschutz und internationales Engagement

In den Zielen der Leitlinie 3 stellt der Bundesrat nebst anderen Aspekten des internationalen Engagements die Weiterentwicklung der Klimapolitik ins Zentrum. Mit den Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaschutzabkommen sowie der Totalrevision des CO₂-Gesetzes soll die Schweiz ab 2050 unter dem Strich keine Treibhausgasemissionen mehr ausstossen.

Als einzige Industrie hat sich die Luftfahrtbranche mit dem Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) selbst das Ziel auferlegt, dass ab 2021 das Wachstum in der Luftfahrt CO₂-neutral erfolgen soll. Neben den Fluggesellschaften müssen sich aber auch die Flughäfen um die Reduktion von CO₂-Emissionen bemühen. Gemessen an der Verpflichtung der Schweiz im Rahmen des Pariser Klimaschutzabkommens, hat die Infrastrukturbetreiberin Flughafen Zürich AG die Ziele für 2030 bereits erreicht und sich bis 2050 das Ziel eines weitgehend klimaneutralen Betriebs gesetzt (siehe Politikbrief Nr. 43, S. 8).

Angesichts der nationalen Bedeutung eines starken Schweizer Luftfahrtstandorts, müsste der Bundesrat an einem langfristig möglichst CO₂-neutralen Luftverkehr interessiert sein. Mit der gezielten Unterstützung von Innovationen, welche den CO₂-Fussabdruck des Luftverkehrs nachhaltig verringern, könnte der Bundesrat diesbezüglich eine Vorreiterrolle einnehmen. Ein erster Schritt in diese Richtung wäre eine gesetzlich verankerte Zweckbindung auf die im revidierten CO₂-Gesetz vorgesehene CO₂-Flugticketabgabe zugunsten der Weiterentwicklung nicht-fossiler Treibstoffe (siehe S. 4).

Nicht nur in Umweltaspekten, sondern auch in der Steuerung von Migration soll die Schweiz gemäss Bundesrat als «verlässliche Partnerin» auftreten. Bei der Sicherung der Schengen-Aussengrenzen, die in der Schweiz nur an internationalen Flughäfen bestehen, sind die Flughafenhalter unmittelbar eingebunden. Die Flughafen Zürich AG trägt heute einen Grossteil der damit verbundenen Kosten selbst.

Eine funktionierende Schweizer Luftfahrt ist keine Selbstverständlichkeit

Ohne die hohe kontinentale und globale Erreichbarkeit der Schweiz können die Legislaturziele nicht erreicht werden. Die gute internationale Anbindung bleibt in Zukunft jedoch alles andere als garantiert, denn die Kapazitätsgrenzen am grössten Schweizer Landesflughafen sind allmählich erreicht. Umso wichtiger ist die Verbesserung der politischen Rahmenbedingungen für die Luftfahrt. Der Bundesrat unterlässt es jedoch, die Relevanz der Landesflughäfen zu erwähnen – dies im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern. Das ist bedauerndwert, denn schliesslich empfiehlt auch der Rat für Raumordnung, eine aussenparlamentarische Kommission des Bundes, in seiner 2019 erschienenen Analyse von Megatrends⁴, die Landesflughäfen in Zürich und Genf zu stärken. Ob nun in der Legislaturplanung erwähnt oder nicht: Die Schweiz braucht die Landesflughäfen und den Luftverkehr – heute und in Zukunft.

¹ www.news.admin.ch/news/message/attachments/60075.pdf

² Eine Tonne Luftfrachtextport ist im Mittel über 700 000 Franken wert. Dies entspricht dem Wert von rund 90 Tonnen Strassenverkehrsexporten, 120 Tonnen Schiffsverkehrsexporten und 270 Tonnen Schienenverkehrsexporten. Quelle: Volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich, INFRAS und BAK, 2017

³ www.eda.admin.ch/eda/de/home/aussenpolitik/internationale-organisationen/internationale-organisationeninderschweiz.html

⁴ www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/raumplanung/dokumente/bericht/megatrends.pdf.download.pdf/megatrends_de.pdf

Drohnen auf dem Flughafengelände: Bund muss handeln

Drohnenflüge bei Flughäfen können ein Risiko für die Sicherheit bedeuten. Eine Motion, die eine verbesserte Regulierung anstrebt, lehnt der Bundesrat bedauerlicherweise ab. Aus Sicht der Flughafen Zürich AG braucht es dringend eine Bewilligungspflicht für alle Drohnenflüge auf dem Flughafengelände. Nachweislich nutzenstiftende Einsätze von Drohnen wären damit weiterhin möglich.

In der Drohnentechnologie liegt zweifelsohne grosses Potenzial, gerade für die Luftfahrt. Die rasch zunehmende private Nutzung und die einfache Verfügbarkeit von Drohnen können jedoch für kritische Infrastrukturen wie Flughäfen ein Risiko darstellen. Eine umfassende Risikoanalyse, welche die Flughafen Zürich AG zusammen mit weiteren betroffenen Partnerunternehmen am Flughafen durchgeführt hat, kam zum Schluss, dass ergänzend zum Lösungsansatz der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) eine möglichst zeitnahe Anpassung des Bundesrechts notwendig ist. Drohnenflüge innerhalb eines definierten Perimeters rund um Flughäfen sollten genehmigungspflichtig sein. Die heutige Regelung, die lediglich für «Modellluftfahrzeuge» zwischen 0,5 und 30 kg eine Genehmigungspflicht vorsieht, ist angesichts der fortgeschrittenen Drohnentechnologie aus der Zeit gefallen und bedarf dringend einer Korrektur (siehe Politikbrief Nr. 40, S. 10). Eine Motion von Nationalrat Martin Candinas, die eben diese Genehmigungspflicht fordert, wurde nun vom Bundesrat Ende 2019 zur Ablehnung empfohlen – aus nicht nachvollziehbaren Gründen.

Argumente des Bundesrats bestechen nicht

In seiner Begründung verweist der Bundesrat auf bestehende Regulierungen auf europäischer, nationaler und kantonaler Ebene, welche als Rechtsgrundlage für einen ausreichenden Schutz der Landesflughäfen vor Drohnen genügen würden. Genau hier klafft jedoch eine Lücke. Während unterschiedliche

kantonale Regelungen in der für die Luftfahrt kleinräumigen Schweiz sinnlos sind, fordern die Vorgaben der EASA eben gerade eine Definition von Schutzzonen im nationalen Recht. Die geltenden Verordnungen des Bundes lassen es aber zu, dass bis 150 m über Grund in der Kontrollzone des Flughafens mit Drohnen unter 500 g geflogen wird – ohne Wissen der Flughafenbetreiber. Das ist gefährlich, denn auch leichte Drohnen können im An- und Abflugbereich des Flughafens ein erhebliches Sicherheitsrisiko bedeuten. Zudem ist das Gewicht aus der Ferne für die Einsatzkräfte schwer erkennbar, was unnötiges Ausrücken der Polizeipatrouillen zur Feststellung einer «legalen» Drohne riskiert und Betriebsstörungen provoziert. Aus diesen Gründen hat die Flughafen Zürich AG die längst überfällige Überarbeitung der Verordnungen bereits seit zwei Jahren in Gesprächen auf Arbeitsebene gegenüber dem Regulator vorgebracht.

Hoffen auf Handeln der Behörden

Weiter verweist der Bundesrat auf die aktuelle Umsetzung der EU-Regulierung. Der Gemischte Luftverkehrsausschuss Schweiz – EU hat den entsprechenden Erlass per 1. Februar 2020 übernommen, während der Bund kommunizierte, dass dieser «wahrscheinlich ab dem 1. Juli 2020» in der Schweiz anwendbar sei. Diese Verzögerung und offensichtliche Unentschlossenheit der Bundesbehörden sind unverständlich. Für eine gewichtsunabhängige Bewilligungspflicht von Drohnen ist die EU-Regulierung zudem nicht hinreichend. Zahlreiche europäische Staaten, darunter Deutschland und Grossbritannien, haben deshalb ihr Recht längst an die Tatsachen der Drohnentechnologie angepasst. Der Bundesrat verweist auch auf technologische Fortschritte und Projekte aus der Industrie, die die Sichtbarkeit und Kontrolle von Drohnenflügen erleichtern würden. Solche Lösungen sind begrüssenswert. Doch ungeachtet dessen muss die Schweiz eigenständig in der Lage sein, wichtige Infrastrukturen ausreichend zu schützen, wofür es einer geordneten rechtlichen Grundlage bedarf. Lässt diese weitere Jahre auf sich warten, wird die Sicherheit gefährdet und Betriebsstörungen werden riskiert. Es ist deshalb zu hoffen, dass die Schweizer Behörden die Zeichen der Dringlichkeit erkennen und eine entsprechende Rechtsanpassung veranlassen.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

- Die Flughafen Zürich AG setzt sich seit Längerem für eine generelle Bewilligungspflicht von Drohnenflügen auf dem Flughafenareal ein.
- Eine Motion von Nationalrat Martin Candinas, die ebendies fordert, wurde vom Bundesrat zur Ablehnung empfohlen.
- Die vom Bundesrat aufgeführte Begründung ist wenig stichhaltig. So ist die EU-Regulierung nicht ausreichend. Es braucht eine ergänzende nationale Regelung, wie sie in anderen Ländern bereits besteht.
- Auch technologische Fortschritte und Projekte aus der Industrie können nicht darüber hinwegtäuschen, dass die veraltete Schweizer Regulierung das Gefahrenpotenzial von Drohnen verkennt.
- Es ist zu hoffen, dass die Schweizer Behörden die Zeichen der Dringlichkeit erkennen und eine entsprechende Rechtsanpassung veranlassen.

FACHBEGRIFFE KURZ ERKLÄRT – EIN FLUGHAFENGLOSSAR

Lärmgebühren

Für die Nutzung der Flugbetriebsinfrastruktur am Flughafen Zürich erhebt die Flughafen Zürich AG Gebühren, die im Gebührenreglement festgehalten sind. Vorrangiges Ziel der Lärmgebühren ist es, die Fluggesellschaften zur Verwendung von modernen lärmgünstigen Flugzeugen in ihrem Verkehr nach Zürich zu motivieren.

Das Lärmgebührenmodell am Flughafen Zürich existiert seit 1980 und zeichnet sich dadurch aus, dass es auf dem effektiv gemessenen Lärm am Flughafen Zürich basiert. Das Modell sieht vor, dass die am Flughafen Zürich operierenden Flugzeugtypen aufgrund von Lärmmessungen bei den Startpisten in eine von fünf Lärmklassen eingeteilt werden. In der Lärmklasse I befinden sich die lärmintensivsten, in der Lärmklasse V die lärmgünstigsten Flugzeugtypen. Je lärmgünstiger die Lärmklasse, umso tiefer fallen die Lärmgebühren aus. Sämtliche Einnahmen aus den Lärmgebühren fliessen in den Airport Zurich Noise Fund (AZNF).

Lärmgebühren werden tagsüber pro Landung und nachts pro Landung und pro Start erhoben. Die Lärmgebühr reicht von 0 Franken (Lärmklasse V) bis 2000 Franken (Lärmklasse I). Nachts zwischen 22.00 und 6.00 Uhr werden für alle Lärmklassen zusätzlich Nachtlärmgebühren erhoben, die sich halbstündlich verteuern. Seit 2013 müssen auch Flüge zwischen 6.00 und 7.00 Uhr und zwischen 21.00 und 22.00 Uhr einen Lärmgebührenzuschlag entrichten. Damit soll erreicht werden, dass möglichst wenig lärmintensive Flugbewegungen in den sensiblen Tagesrandstunden erfolgen.

Aufgrund des technologischen Fortschritts verursacht jede neue Flugzeuggeneration weniger Lärmemissionen. Flottenerneuerungen führen deshalb zu einer Verschiebung in Richtung der lärmgünstigeren Lärmklassen, weshalb das Lärmgebührenmodell regelmässig angepasst wird. So ist sichergestellt, dass für die Fluggesellschaften ein Anreiz zur weiteren Modernisierung ihrer Flotten besteht und das Lärmgebührenmodell seine Wirkung als Lärmreduzierungsinstrument nicht verliert.

Seit September 2019 bezahlen verspätete Starts nach 23.00 Uhr einen bis zu vierfach höheren Lärmzuschlag als zuvor. Damit wurde für die Fluggesellschaften ein zusätzlicher monetärer Anreiz geschaffen, vor 23.00 Uhr zu starten. Um den Drehkreuzbetrieb in Zürich nicht zu gefährden, werden hubrelevante Fluggesellschaften für Flüge mit Start- oder Landezeit zwischen 21.00 und 23.00 Uhr sowie zwischen 06.00 und 07.00 Uhr von der Erhöhung der Tagesrand- und Nachtzuschläge entlastet, sofern sie Langstreckenverbindungen anbieten und einen überdurchschnittlich hohen Sitzladefaktor ausweisen können. Flüge in der Nachtflugsperrezeit von 23.30 bis 06.00 Uhr werden je nach Flugzeugtyp mit Zuschlägen zwischen 800 Franken für die Lärmklasse V und 18 000 Franken für die Lärmklasse I belastet, wobei momentan kaum Flugzeuge der Lärmklasse I den Flughafen Zürich anfliegen. Ziel der neuen Regelung ist es, Fluggesellschaften zu einer möglichst zurückhaltenden Planung von Flugverbindungen in den sensiblen Zeiten anzuregen sowie gleichzeitig möglichst lärmgünstige Flugzeuge einzusetzen.

Eine komplette Übersicht über das Lärmgebührenmodell am Flughafen Zürich finden Sie hier:
www.flughafen-zuerich.ch/laermgebuehren



Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils von Januar bis Dezember 2019

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



29.3%
Transferanteil

Veränderung gegenüber 2018
+ 0.8 Prozentpunkte



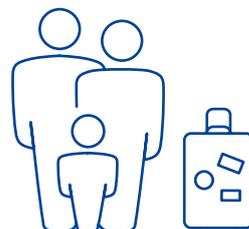
9 209 982
Transferpassagiere

Veränderung gegenüber 2018
+ 4.2 %



31 507 692
Total Passagiere

Veränderung gegenüber 2018
+ 1.3%



275 329
Flugbewegungen

Veränderung gegenüber 2018
- 1.1 %



478 834 t
Fracht und Post

Veränderung gegenüber 2018
- 7.8%

