

Politikbrief

SOMMER 2020 | NR. 47



Editorial	02
Corona-Krise: Interview mit CEO Stephan Widrig	03
Gastbeitrag: Thomas O. Koller, Vizepräsident Komitee «Weltoffenes Zürich»	06
Partnerschaft mit ETH-Spinoff Synhelion: Flughafen Zürich AG fördert synthetische Treibstoffe	07
Nachhaltige Flugtreibstoffe in ganz Europa: Schweiz muss sich vorbereiten	09
Flughafenglossar: Lärmschädigungen – formelle Enteignung von Nachbarrechten	10
Verkehrsentwicklung	11

Flughafen Zürich

EDITORIAL

Geschätzte Leserinnen und Leser

Das dramatische Ausmass der Corona-Krise auf den internationalen Reiseverkehr ist am grössten Landesflughafen in Zürich deutlich spürbar. Während vor der Pandemie jeden Tag rund 700 Flüge abgewickelt wurden, sind es aktuell nur noch etwa zehn kommerzielle Flüge am Tag. Auch in den Terminals und den kommerziellen Zentren ist es ruhig geworden. Die Gastronomie, Geschäfte und Services waren fast zwei Monate weitestgehend geschlossen. Seit Mitte Mai erwacht nun das Leben am Flughafen auf der Landseite langsam wieder. Im Juni könnte der internationale Reiseverkehr wieder langsam geöffnet werden.

Der Flughafen blieb auch in den vergangenen Wochen und Monaten ständig in Betrieb, damit Fracht-, Repatriierungs- und Ambulanzflüge jederzeit stattfinden können. Damit leistet die Flughafen Zürich AG ihren Beitrag zur nationalen Bewältigung der Krise, obwohl dies mit hohen Kosten verbunden ist, für die wir nicht entschädigt werden. Gerade jetzt ist die Aufrechterhaltung der Logistikverbindung in die Welt zentral, sei es für die Exportwirtschaft oder die Beschaffung von medizinischem Material.

Die Flughafen Zürich AG ist überzeugt, dass es eine Zeit nach der Krise geben und der Flughafen Zürich wieder ein belebtes Drehkreuz sein wird mit direkten Verbindungen in die ganze Welt. Auch wenn wir selber keine staatliche Unterstützung aus dem Hilfspaket für die Luftfahrt verlangt haben, sondern diese Krise aus eigener Kraft durchstehen wollen, unterstützen wir die Überbrückungsfinanzierung des Bundes für die Swiss, Edelweiss sowie flugnahe Betriebe. Damit können strukturelle Schäden vermieden und die heute gute internationale Anbindung der Schweiz erhalten bleiben.

Eine umsichtige Vorwärtsstrategie ist nicht nur bei der Bewältigung der aktuellen Krise, son-



dern auch bei der Herangehensweise an die langfristig grösste Herausforderung der Luftfahrt gefragt. Aus Überzeugung und trotz Krise setzt sich die Flughafen Zürich AG für die Entwicklung nicht-fossiler Treibstoffe ein. Davon zeugt auch die jüngst initiierte Kooperation mit «Synhelion SA». Das Unternehmen entwickelt eine Technologie zur Herstellung von synthetischem Gas aus Luft und Sonnenlicht, das sich zu Treibstoff weiterverarbeiten lässt (siehe S. 7). Der dabei hergestellte synthetische Treibstoff soll am Flughafen Zürich zum Einsatz kommen.

Neben dem wirtschaftlichen ermöglicht die Luftfahrt auch den gesellschaftlichen Austausch über Länder und Kontinente hinweg. Letzterer konnte während des Lockdowns nur noch über digitale Kommunikationsmittel stattfinden. Welche Erkenntnisse Thomas O. Koller, Vizepräsident des Komitees «Weltoffenes Zürich», aus den letzten Wochen zieht und warum unsere Gesellschaft die individuelle Mobilität sowie den direkten zwischenmenschlichen Kontakt auch in Zukunft brauchen wird, erfahren Sie in seinem Gastbeitrag.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Stephan Widrig
Chief Executive Officer
Flughafen Zürich AG

Corona-Krise:

Interview mit CEO Stephan Widrig

Aufgrund der Corona-Pandemie und der damit verbundenen weltweiten Grenzschiessungen ist der internationale Reiseverkehr fast vollständig zum Stillstand gekommen. Die aktuelle Krise zeigt auf, wie stark die Schweizer Volkswirtschaft auf einen intakten internationalen Warenfluss und die globale Anbindung angewiesen ist. Die dafür notwendigen kontinentalen und interkontinentalen Verbindungen werden auch nach der Krise wieder von zentraler wirtschaftlicher Bedeutung sein, namentlich für die Exportwirtschaft sowie für den Tourismus- und Dienstleistungsstandort Schweiz.

Im Interview äussert sich Stephan Widrig, CEO der Flughafen Zürich AG, zum Hilfspaket und erläutert, warum die Betreiberin des einzigen interkontinentalen Luftverkehrsdrehkreuzes der Schweiz selbst keine Überbrückungsfinanzierung beansprucht und wie wichtig eine baldige Grenzöffnung ist.

Der Bund gewährt der Swiss und Edelweiss einen Verpflichtungskredit für Garantien zur Sicherung von Darlehen über 1,275 Milliarden Franken. Wie beurteilt die Flughafen Zürich AG die staatliche Bürgschaft zugunsten der beiden Fluggesellschaften?

Wir begrüssen das Hilfspaket des Bundes vorbehaltlos. Die Corona-Krise traf die Schweizer Luftfahrt – genau wie alle anderen Wirtschaftssektoren – völlig unerwartet. Die Branche ist aufgrund der weltweiten Grenzschiessungen massiv von den Folgen der Corona-Krise betroffen.

Eine im Inland tätige Fluggesellschaft, die ein interkontinentales Drehkreuz betreibt, ist für die Schweizer Wertschöpfung zentral. Die Swiss erfüllt diese Rolle und ist erfolgreich, gerade weil sie in das Netzwerk der Lufthansa Gruppe integriert ist. Mit dem Hilfspaket unterstützt der Bund demnach primär die Anbindung der Schweiz an die Welt.

Neben den Luftfahrtgesellschaften profitieren auch die flughafennahen Betriebe Swissport, SR Technics und Gate Group von einer Überbrückungsfinanzierung über maximal 600 Millionen Franken. Wie steht die Flughafen Zürich AG zur Unterstützung dieser flughafennahen Betriebe?

Auch dieses Hilfspaket begrüssen wir ausdrücklich. Ziel der Kreditgarantie ist die Liquiditätssicherung und damit verbunden die Vermeidung von strukturellen Schäden in der Luftfahrt. Mit einer isolierten Unterstützung der Fluggesellschaften können diese Schäden nicht verhindert werden, da die Luftfahrt nur als System funktionieren kann.

Das Hilfspaket gibt den betroffenen Unternehmen und ihren Mitarbeitenden eine Perspektive und schafft eine gewisse Planungssicherheit. Das gemeinsame Ziel muss sein, den Schweizer Luftfahrtstandort als Ganzes über die Krise hinaus zu sichern. Zum einen wegen seiner Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Schweiz, zum anderen weil rund 100 000 Arbeitsplätze unmittelbar mit der schweizerischen Luftfahrt verbunden sind. Alleine am Flughafen Zürich arbeiten über 27 000 Menschen.

Weshalb ist eine gesamtheitliche Betrachtung der Luftfahrtbranche so zentral für die Schweiz?

Nur mit einem gesunden Gesamtsystem können die drei Landesflughäfen in Basel-Mulhouse, Genf und Zürich auch in

Zukunft ihren wichtigen Beitrag für einen starken Schweizer Wirtschaftsstandort leisten.

Erleidet die Luftfahrt einen strukturellen Schaden aus dieser temporären Krise, hat dies auch negative Folgen für die zahlreichen Branchen, die von ihr abhängig sind. Schliesslich ist die Luftfahrt eine Schlüsselindustrie, gerade für ein exportorientiertes Land wie die Schweiz. Sobald sich eine Erholung im internationalen Luftverkehr abzeichnet, muss das Gesamtsystem Luftfahrt sofort wieder funktions- und leistungsfähig sein. In dieser Hinsicht ist auch die Vermeidung einer gegenwärtigen Entlassungswelle entscheidend, welche die spätere Mobilisierung des benötigten Fachpersonals erschweren würde.

Kritische Stimmen bemängeln, dass das Hilfspaket nicht an Klimaforderungen gegenüber den beiden Fluggesellschaften geknüpft wurde.

Eine Vermischung des Hilfspakets mit klimapolitischen Massnahmen ist nicht zielführend, da diese nur für die Swiss und Edelweiss gelten würden – nicht aber für alle anderen Fluggesellschaften, welche aus der Schweiz abfliegen. Politische Auflagen zum Umweltschutz müssen deshalb über den ordentlichen Gesetzgebungsweg erfolgen.

Das Hilfspaket dient der Bewältigung einer temporären Krise und der kurzfristigen Überbrückung von Liquiditätsempässen. Beim Klimaschutz handelt es sich hingegen um die langfristig grösste Herausforderung für die Luftfahrtbranche.

Es braucht eine innovative Vorwärtsstrategie, damit der Luftverkehr mittel- bis langfristig nicht mehr von fossilen Treibstoffen abhängig ist. Vielversprechende und förderungswürdige Lösungsansätze existieren bereits. Allerdings geht in der aktuellen Krise viel Kapital für innovative Investitionen verloren. Umso wichtiger ist eine gesetzlich verankerte, vollumfängliche Zweckbindung der geplanten CO₂-Flugticketabgabe zugunsten der Förderung von Sustainable Aviation Fuels.

Wie bewältigt die Flughafen Zürich AG die Krise?

Als Betreiberin des grössten Schweizer Landesflughafens sind wir massiv von der aktuellen Situation betroffen. Die Einnahmen aus dem Flugbetrieb und den kommerziellen Zentren bleiben zurzeit fast vollständig aus. Als Infrastrukturbetreiberin können wir – im Gegensatz zu anderen Unternehmen – die Kosten nur sehr begrenzt reduzieren. Die Gebäude und Anlagen müssen schliesslich auch weiterhin gepflegt und unterhalten werden. Wo möglich, setzen wir umfassende Liquiditätssicherungs- und Kostensenkungsmassnahmen um. Zudem wurde Kurzarbeit eingeführt und die Investitionsplanung wird laufend überprüft.

Dank den guten Ergebnissen der letzten Jahre und einer



umsichtigen Geschäftspolitik sind wir als Unternehmen solide aufgestellt. Wir wollen die Krise unternehmerisch bewältigen, ohne staatliche Hilfe beanspruchen zu müssen. Aber auch bei uns gilt: Je länger die Krise andauert, umso mehr Substanz geht verloren.

Die Flughafen Zürich AG beantragt selbst keine Überbrückungsfinanzierung. Hat die Betreiberin des grössten Landesflughafens andere Erwartungen an den Bund?

Wir erwarten, dass der Bund begleitend zum Hilfspaket auch Massnahmen einleitet, um jene Unternehmen zu schützen, die wie wir keine Überbrückungsfinanzierung beantragen. Dazu gehört, dass die zur Verfügung gestellten Hilfspakete ebenfalls für vertraglich geschuldete Leistungen an Systempartner wie die Flughäfen eingesetzt werden müssen.

Trotz Stillstand und monatlichen Verlusten im zweistelligen Millionenbereich halten wir den Flughafen Zürich in Betrieb. Die Verbindung der Schweiz mit der Welt für Frachtransporte, Rückholflüge, Ambulanzeinsätze und zu einigen wenigen internationalen Destinationen wird aufrechterhalten. Im Falle einer länger anhaltenden Krise ist zudem eine adäquate Entschädigung für die Sicherstellung der Grundversorgung, wie dies auch im öffentlichen Verkehr geschieht, entscheidend. Ebenfalls muss eine massvolle Anpassung der Gebührenregulierung zugunsten der Infrastrukturen im Inland geprüft werden.

Wann kann mit einer Erholung im internationalen Reiseverkehr gerechnet werden? Was braucht es dazu?

Die Erholung der Schweizer Luftfahrtbranche kann erst beginnen, wenn schrittweise Grenzöffnungen und Lockerungen der Einreisebeschränkungen in Europa und weltweit die Wiederaufnahme des internationalen Luftverkehrs zulassen. Es muss von einer langsamen Erholung ausgegangen werden, da beim grenzüberschreitenden Luftverkehr die Voraussetzungen für eine Verbindung sowohl am Abflugs- wie auch am Zielort stimmen müssen.

Wichtig ist, dass wir kontrolliert zur Normalität zurückfinden und die Branche zusammen mit den Behörden Wege findet, die den internationalen Reiseverkehr unter Minimierung der Ansteckungsgefahr wieder ermöglichen. Eine dauerhafte Einschränkung der globalen Vernetzung ist nicht realistisch und wirtschaftlich kaum tragbar.



GASTBEITRAG



Lockdown: Unfreiwilliger Versuch im Reagenzglas

Der durch die Covid-19 Pandemie erzwungene Lockdown hat die Wirtschaft im Allgemeinen und die Luftfahrt im Besonderen massiv getroffen. Man braucht kein begnadeter Wahrsager zu sein, um vorherzusehen, dass dieses brüske Manöver die Konjunktur in der Schweiz, in Europa und weltweit noch auf Jahre hinaus behindern und bremsen wird.

Indes, der Lockdown hat nicht nur wirtschaftliche, sondern sehr viel weitergehende Konsequenzen. Der Stillstand des gesellschaftlichen Lebens und die Einschränkung der direkten Begegnungsmöglichkeit erschüttern die menschliche Lebensweise fundamental. Diese gründet seit Jahrtausenden, seit der Erfindung des Rades, auf der Mobilität des Individuums.

Mit dem Lockdown erleben wir gleichsam im Reagenzglas, was geschieht, wenn wir auf individuelle Mobilität und damit auch auf den unmittelbaren Dialog zwischen Menschen verzichten (müssen).

Der Umgang mit den Auswirkungen des Lockdowns auf das menschliche Lebensmuster ist uns – wenigstens für den Moment – nicht so schlecht gelungen. Eine grosse Rolle spielte dabei die Telekommunikation in allen Ausprägungen. Zahllose Besprechungen liefen und laufen im beruflichen wie auch im privaten Umfeld über «Skype», «Zoom» und Konsorten. Das gute alte Telefon erlebt ein regelrechtes Revival und die diversen Short Messages Services erfüllen ihren Zweck.

Dank dieser kommunikativer Krücken funktionieren wir im Alltag also ganz ordentlich. Etwas Wesentliches kann diese Art Kommunikation allerdings nicht: Nähe vermitteln, Emotionen transportieren, Zwischenmenschliches zulassen. Das ist das, was wir im familiären Umfeld und im Freundeskreis so sehr vermissen. Und dieser Mangel ist das, was das wirtschaftliche, wissenschaftliche und kulturelle Potenzial unserer Gesellschaft im Lockdown so ausserordentlich stark einschränkt.

Thomas von Waldkirch, einer der Väter des Zürcher Technoparks, hat sinngemäss einmal gesagt: «Der kreativste Ort im Technopark ist nicht das Labor, sondern die Kaffeeküche.» Diese simple Feststellung bringt es auf den Punkt. Der zwischenmenschliche Kontakt setzt eine besondere Energie frei. Erst in der direkten Begegnung wächst Vertrauen. Erst im unmittelbaren Austausch springt der Funke, der neue Ideen entzündet. Erst im persönlichen Dialog entwickeln sich tragfähige Kompromisse oder nicht für möglich gehaltene Lösungen.

Telekommunikation – das Wort sagt es – ist und bleibt distanziert. Genau deshalb wird unsere Gesellschaft ohne die individuelle Mobilität, ohne direkten Dialog auf Dauer nicht funktionieren. Weder kleinräumig noch international. Darum brauchen wir Luftverkehr – auch in Zukunft.

Thomas O. Koller
Vizepräsident Komitee «Weltoffenes Zürich»

Partnerschaft mit ETH-Spinoff Synhelion: Flughafen Zürich AG fördert synthetische Treibstoffe

Der schwierigen wirtschaftlichen Lage zum Trotz: Die Flughafen Zürich AG arbeitet weiterhin mit Nachdruck auf das Ziel von netto null CO₂-Emissionen bis im Jahr 2050 hin. Durch die neue Partnerschaft mit dem jungen Hightech-Unternehmen Synhelion SA unterstützt sie Forschung und Entwicklung langfristig, um klimafreundliche Technologien in genügender Menge und zu Marktpreisen verfügbar zu machen und direkt am Flughafen einzusetzen.

Das CO₂-Gesetz, welches derzeit vom Parlament beraten wird, steht ganz im Zeichen der Ziele des Pariser Klimaabkommens. Darin verpflichtet sich die Schweiz, ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber dem Niveau von 1990 zu halbieren. Die Flughafen Zürich AG erfüllt diese Vorgabe bereits heute und hat sich höhere Ziele gesteckt: Bis 2050 soll die Flughafeninfrastruktur kein CO₂ mehr emittieren. Diesem Versprechen lässt sie Taten folgen – und dies auch in den wirtschaftlich schwierigen Zeiten der Corona-Pandemie. Eine der jüngsten Massnahmen ist die Partnerschaft mit der Synhelion SA, die erfolgreich an der Entwicklung von synthetischen Treibstoffen arbeitet.

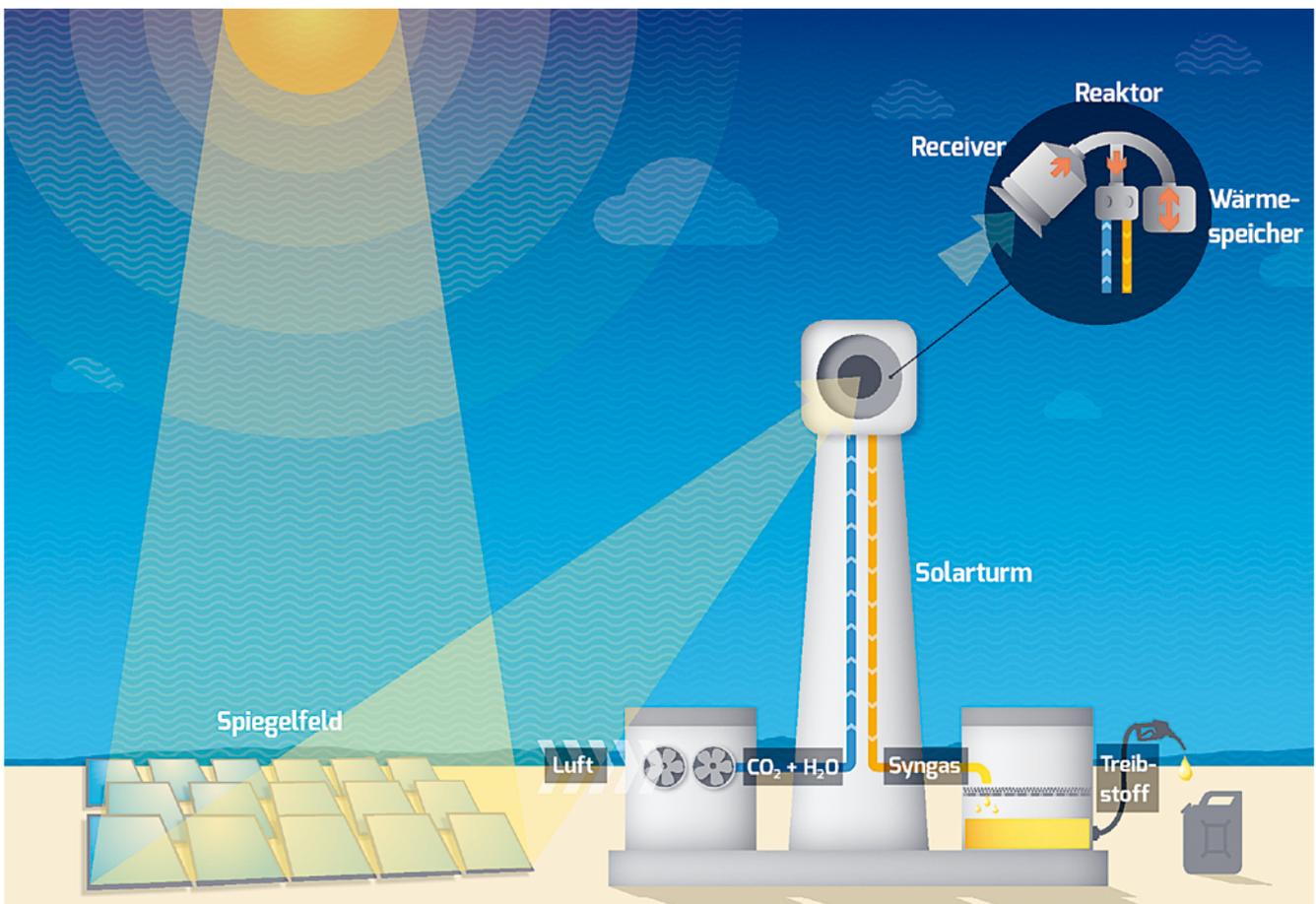
Schweizer Entwicklung mit grossem Potenzial

Synhelion wurde 2016 als Spinoff der ETH Zürich gegründet. Das Unternehmen erforscht und entwickelt eine Technologie, um aus Luft und Sonnenlicht synthetisches Gas herzustellen, das sich zu Treibstoff weiterverarbeiten lässt, der in gängigen Motoren verbrannt werden kann. Der Treibstoff bindet CO₂

aus der Luft und ist damit im Gegensatz zu fossilen Kraftstoffen emissionsfrei. Diese Technologie erweist sich als erfolgversprechend. Eine Herausforderung bleibt aber die Produktion grosser Mengen an synthetischem Treibstoff. Zu deren Erforschung plant Synhelion, eine neue Testanlage in der Schweiz zu erstellen. Während des Testbetriebs fällt ab zirka 2023 bereits synthetischer Treibstoff an.

Gemeinsames Ziel: CO₂-Ausstoss reduzieren

Die kürzlich unterzeichnete Absichtserklärung sieht vor, dass die Flughafenbetreiberin der Synhelion die gesamte verfügbare Jahresmenge an synthetischem Treibstoff, der in der Testanlage produziert wird, zu den entstehenden Selbstkosten abkauft, die deutlich über dem Preis von fossilem Treibstoff liegen. Mit der Verwendung dieser Treibstoffe in ihren Fahrzeugen und Maschinen leistet die Flughafenbetreiberin einen Beitrag, um die Erreichung ihrer Klimaziele voranzutreiben. Mit der Bereitschaft, deutlich über dem Marktpreis liegende Treibstoffpreise zu tragen, unterstützt die Flughafen





Zürich AG die Aktivitäten von Synhelion und trägt dazu bei, dass synthetischer Treibstoff bald in grösseren Mengen verfügbar ist und der Preis mittelfristig mit jenem von fossilen Kraftstoffen konkurrenzfähig wird.

Schlüsseltechnologie für Sustainable Aviation Fuels

Der Flughafen Zürich AG geht es nicht nur um den CO₂-neutralen Betrieb der Flughafeninfrastruktur, sondern auch darum, einen Beitrag zur Entkarbonisierung des Luftverkehrs zu leisten. Die Technologie zur Herstellung von synthetischen Treibstoffen wird für die Ablösung von herkömmlichem Kerosin durch Sustainable Aviation Fuels (SAF) eine Schlüsselrolle

einnehmen. Stehen SAF der neusten technologischen Generation (synthetische SAF, vgl. Politikbrief Nr. 46, S. 4/5) dereinst in ausreichenden Mengen zur Verfügung, können sie das fossile Kerosin im Luftverkehr bis zu 100 % ersetzen. Diesen Prozess gilt es zu beschleunigen: Mit der Förderung der Technologie können das Angebot und die Marktfähigkeit erhöht werden, während eine möglichst vollständige Zweckbindung der geplanten CO₂-Flugticketabgabe die Nachfrage begünstigt (vgl. S. 9). Die Flughafen Zürich AG engagiert sich für beides und zählt darauf, dass die anderen Wirtschaftsteilnehmer und die Politik mitziehen, damit der klimafreundliche Luftverkehr schon bald Realität wird.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

- Die Flughafen Zürich AG verfolgt ihr Ziel von netto null CO₂-Emissionen bis im Jahr 2050 entschlossen weiter und hat jüngst eine Kooperation mit dem ETH-Spinoff Synhelion SA initiiert.
- Synhelion SA arbeitet an einer Technologie, die zur Entkarbonisierung des Luftverkehrs eine Schlüsselrolle einnehmen könnte: Aus Luft und Sonnenlicht wird synthetisches Gas hergestellt, das sich zu Treibstoff weiterverarbeiten lässt.
- Durch die Kooperation fördert die Flughafen Zürich AG die Weiterentwicklung, Verfügbarkeit und Marktfähigkeit synthetischer Treibstoffe mit dem Ziel, die Ablösung vom herkömmlichen Kerosin zu beschleunigen.
- Um den Einsatz von Sustainable Aviation Fuels voranzutreiben, braucht es auch die Unterstützung der Politik: Die geplante CO₂-Flugticketabgabe muss mit einer vollständigen Zweckbindung für nachhaltige Flugtreibstoffe versehen werden.

Nachhaltige Flugtreibstoffe in ganz Europa: Schweiz muss sich vorbereiten

Wer auf europäischem Boden ein Flugzeug betankt, bezieht automatisch einen Teil des Treibstoffs aus erneuerbaren Quellen. So wollen es die Pläne der EU-Kommission zur Senkung des CO₂-Austosses des Luftverkehrs. Das international abgestimmte Vorgehen bietet grosse Chancen, auch für die Schweiz. Gefordert ist politische Weitsicht – gerade im Hinblick auf die Beratung des CO₂-Gesetzes.

Der Einsatz von Flugtreibstoffen aus erneuerbaren Quellen, genannt Sustainable Aviation Fuels (SAF), birgt grosses Potenzial im Bestreben, die CO₂-Emissionen in der Luftfahrt deutlich zu senken und sie langfristig von ihrer Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu befreien (Politikbrief Nr. 46, S. 4/5). SAF sind deshalb vorteilhaft, weil sie bereits heute herkömmlichem Kerosin zur Hälfte beigemischt und auf bestehenden Flugzeugen eingesetzt werden können. Noch mangelt es an der Verfügbarkeit von SAF und der Preis ist wesentlich höher als bei Kerosin aus fossilen Quellen. Die Flughafen Zürich AG fördert die Entwicklung solcher Treibstoffe (siehe S. 7/8) und macht sich dafür stark, die Erlöse aus der Flugticketabgabe, wie sie das Schweizer Parlament im Rahmen des CO₂-Gesetzes diskutiert, möglichst vollumfänglich für den beschleunigten Einsatz von SAF einzusetzen.

EU bereitet «SAF Blending Mandate» vor

Die EU-Kommission arbeitet derzeit an einer Studie zum Potenzial und zur Umsetzbarkeit des Einsatzes von SAF im europäischen Luftverkehr. Die Flughafen Zürich AG konnte ihre Erfahrungen, die sie u.a. bei der SAF-Betankung von Business Jets am Flughafen Zürich während des diesjährigen WEF Annual Meeting gemacht hat, einbringen. In der EU

wurde nun ein politischer Prozess angestossen, um die Verwendung von SAF gesetzlich zu fördern. Hauptbestandteil ist ein so genanntes «SAF Blending Mandate». Damit soll die Beimischung eines fixen Anteils an SAF zum herkömmlichen Kerosin vorgeschrieben werden. Dieser Pflichtanteil kann entlang der Verfügbarkeit schrittweise erhöht werden. Dadurch werden starke Anreize für den Ausbau von klimafreundlichen SAF-Herstellungs- und Zulieferindustrien gesetzt.

Einheitliche europäische Flugticketabgabe anstatt nationaler Alleingang

Aus Sicht der Flughafen Zürich AG drängt sich ein Tätigwerden durch die EU geradezu auf – ganz nach dem Grundsatz «internationale Lösungen statt nationale Alleingänge». Nur so können die Umgehung von Vorschriften und die Verzerrung des internationalen Wettbewerbs vermieden werden. Der Bogen spannt sich somit zur geplanten CO₂-Flugticketabgabe in der Schweiz. Diese muss vereinbar sein mit der neuen EU-Regulierung, denn deren Übernahme durch die Schweiz ist wahrscheinlich und vor dem Hintergrund der Chancen, die das «SAF Blending Mandate» bietet, auch wünschenswert.

Vollständige Zweckbindung im CO₂-Gesetz zentral

Unter den Vorzeichen der geplanten EU-Regulierung ist es umso wichtiger und drängender, dass die Revision des CO₂-Gesetzes in der Schweiz eine Zweckbindung der Erlöse aus der CO₂-Abgabe für die Verwendung von SAF vorsieht. So könnte die nationale Flugticketabgabe bald in die neue europäische Lösung integriert werden. Stimmt der Nationalrat dem Mehrheitsantrag der UREK-N zu, wäre zwar gewährleistet, dass Erlöse aus der Flugticketabgabe für nachhaltige Flugtreibstoffe verwendet werden können, jedoch nur maximal bis zur Hälfte und unter zusätzlichen jährlichen Deckelungen. Damit ist eine Zweckbindung nur ungenügend erfüllt. Will die Schweiz zu einer griffigen gesamteuropäischen Lösung zum Fliegen mit nicht-fossilen, klimafreundlichen Treibstoffen beitragen, müssen die gesetzlichen Bedingungen stimmen. Die Flughafen Zürich AG ruft das Parlament deshalb dazu auf, im CO₂-Gesetz eine möglichst vollständige Zweckbindung der Einnahmen aus der Flugticketabgabe für die Verwendung von SAF zu beschliessen.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

- Die EU-Kommission treibt den Einsatz von nachhaltigen Flugtreibstoffen, den Sustainable Aviation Fuels (SAF), regulatorisch voran, um den CO₂-Austoss des Luftverkehrs deutlich zu reduzieren.
- Das «SAF Blending Mandate» schreibt die Beimischung eines fixen Anteils an SAF zum herkömmlichen Kerosin europaweit vor.
- International koordiniertes Vorgehen verhindert Wettbewerbsverzerrungen und «Schlupflöcher».
- Die Schweiz sollte sich an diesem gesamteuropäischen Vorgehen beteiligen und somit einen nationalen Alleingang bei der im CO₂-Gesetz diskutierten Flugticketabgabe vermeiden.
- Eine Zweckbindung der Erlöse aus der CO₂-Flugticketabgabe für die Förderung von SAF ermöglicht der Schweiz einen späteren Anschluss an das «SAF Blending Mandate» der EU.
- Die Zweckbindung ist im aktuellen Gesetzesentwurf ungenügend erfüllt. Die Flughafen Zürich AG ruft das Parlament dazu auf, im CO₂-Gesetz eine vollständige Zweckbindung zu beschliessen.

FACHBEGRIFFE KURZ ERKLÄRT – EIN FLUGHAFENGLOSSAR

Lärmentschädigungen – formelle Enteignung von Nachbarrechten

Der Flugbetrieb ist mit Lärmimmissionen verbunden, die sich trotz aller Optimierungsmassnahmen, welche Flughafenbetreiber und ihre Partner ergreifen, nicht gänzlich an der Quelle eindämmen lassen. Eigentümer von Grundstücken in unmittelbarer Flughafennähe, die von übermässigen Lärmimmissionen (Überschreitung der Immissionsgrenzwerte gemäss eidgenössischer Lärmschutzverordnung) betroffen sind, müssen sich den damit verbundenen Eingriff in ihr Grundeigentum grundsätzlich gefallen lassen. Stammen die Immissionen aus dem Betrieb eines öffentlichen Werkes, wie beispielsweise eines Landesflughafens, und sind diese Immissionen untrennbar mit dem bestimmungsgemässen Betrieb dieses Werkes verbunden, bzw. lassen sie sich nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand vermeiden, so können betroffene Grundeigentümer sich nachbarrechtlich dagegen nicht zur Wehr setzen. Sie haben aber unter gewissen Voraussetzungen einen Anspruch auf «formelle Enteignung» dieser Abwehrrechte bzw. Entrichtung der entsprechenden – aus der Enteignung resultierenden – Entschädigung.

Mit der Betriebskonzession wurde der Flughafen Zürich AG das Recht und – abhängig von der Sachlage im Einzelfall – auch die Pflicht zur formellen Enteignung von lärmbelasteten Grundeigentümern übertragen.

Das Bundesgericht hat sich in verschiedenen Urteilen mit Grundsatzfragen zur Entschädigungsberechtigung für von Fluglärm betroffene Liegenschaften befasst. Ein Anspruch auf eine Entschädigung infolge übermässigen Fluglärms setzt demnach kumulativ folgende Kriterien voraus:

- **Unvorhersehbarkeit:** Die Zunahme des Fluglärms darf zum Zeitpunkt des Grundstückerwerbs nicht vorhersehbar gewesen sein. Die Vorhersehbarkeit ist gemäss Bundesgerichtspraxis ab dem 1. Januar 1961 gegeben, da ab diesem Zeitpunkt insbesondere erste Strahlflugzeuge zum Einsatz gelangten.
- **Spezialität:** Die Fluglärmbelastung muss übermässig sein, d. h. es muss eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte gemäss Lärmschutzverordnung vorliegen.
- **Schwere des Schadens:** Es muss aufgrund des Fluglärms tatsächlich ein schwerer Liegenschaftsminderwert eingetreten sein bzw. dieser muss ein bestimmtes Mass erreicht haben.
- **Verjährung:** Es gilt eine fünfjährige Verjährungsfrist. Die Frist beginnt zu laufen, wenn alle drei Entschädigungsvoraussetzungen erfüllt sind.

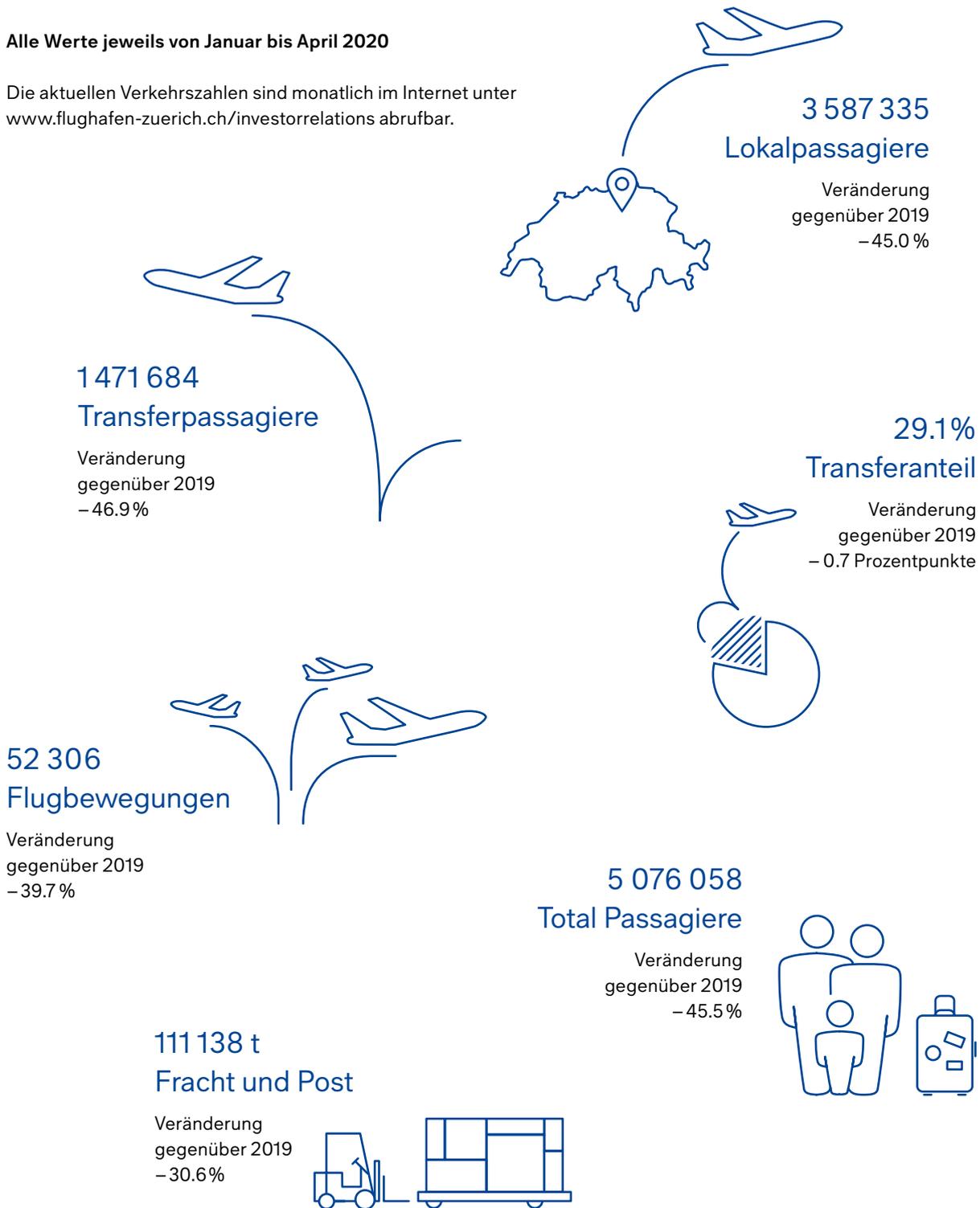
Unabhängig von diesen Kriterien kann eine Entschädigung auch geschuldet sein, wenn ein Grundstück regelmässig in geringer Höhe direkt überflogen wird. Diese strengen Voraussetzungen zu erfüllen vermögen indessen nur Liegenschaften in unmittelbarer Nähe von Landepisten, wo Flugzeuge mit einer gewissen Konstanz physisch in die eigentumsrechtlich (noch) geschützte Luftsäule über einem Grundstück eindringen.

Insgesamt wurden bisher rund 20 000 Lärmentschädigungsforderungen an die Flughafen Zürich AG gestellt, von welchen 13 800 (69%) erledigt wurden. Die Flughafen Zürich AG hat bisher über 82 Millionen Franken für Lärmentschädigungen aus berechtigten Forderungen ausbezahlt (Stand 31. Dezember 2019). Insgesamt rechnet die Flughafen Zürich AG mit Kosten von 330 Millionen Franken für formelle Enteignungen.

Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils von Januar bis April 2020

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



Impressum

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

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



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