

Politikbrief

SOMMER 2021 | NR. 51



Editorial	02
Zurück zur Reisefreiheit: Bundesrat ist aufgefordert, der Reisebranche eine klare Perspektive zu geben	03
Gastbeitrag: Jean-Marc Lenz, CEO SR Technics	06
CO ₂ -Verordnungsentwurf: Grosser Nachbesserungsbedarf	07
Vorbild Energie und Klima: Flughafen Zürich AG nimmt an Initiative des Bundes teil	08
Cargo sous terrain: Gesetzesgrundlage für visionäre Güterlogistik	09
Flughafenglossar: Low Noise Augmentation System (LNAS)	10
Verkehrsentwicklung	11

Flughafen Zürich

EDITORIAL

Geschätzte Leserinnen und Leser

Über ein Jahr nach Beginn der Coronakrise sind die Folgen der Pandemie am Flughafen Zürich noch immer deutlich spür- und sichtbar. Die Passagierzahlen bewegen sich nach wie vor auf sehr tiefem Niveau. Die oft leeren Check-in-Hallen und Gates verdeutlichen dies.

Als Chief Real Estate Officer nehme ich die Tristesse in den sonst so belebten Flughafengebäuden ganz besonders wahr. Zu meinen Aufgaben gehört es unter anderem, eine hochwertige Flughafeninfrastruktur bereitzustellen und Passagieren am Flughafen Zürich damit eine hohe Aufenthaltsqualität zu bieten. Umso grösser ist der Wunsch, dass die Terminals am Flughafen Zürich schon bald wieder zu pulsierenden Orten werden. Dafür muss eine Normalisierung im Luftverkehr endlich ermöglicht werden.

Die vorgesehene Befreiung von geimpften und genesenen Personen von der Reisequarantäne ist ein wichtiger erster Schritt, allerdings muss der Abbau der Reiserestriktionen noch weiter vorangetrieben werden. Mit den Massnahmen der «Back-in-the-Air»-Allianz liegt ein konkreter Lösungsansatz dazu vor, den es seitens des Bundesrats zeitnah und vollständig umzusetzen gilt. Mehr Informationen zu den Massnahmen für ein sicheres Reisen finden Sie auf den Seiten 3 und 4.

Nebst der Sicherstellung einer hohen Qualität ist uns auch der nachhaltige Betrieb der Flughafengebäude und -anlagen ein grosses Anliegen. Der im November 2020 eröffnete Circle ist dank der Ressourcen- und Energieeffizienz nach dem höchsten Standard LEED® PLATINUM zertifiziert. Damit fügt sich das Grossprojekt nahtlos in die lange Tradition eines aktiven Klimaschutzes bei der Flughafen Zürich AG ein: Die CO₂-Emissionen der Flughafeninfrastruktur konnten in den letzten 30 Jahren beinahe halbiert werden. Damit hat unser Unternehmen die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens bereits erreicht. Bis 2050 wollen wir netto gar kein CO₂ mehr ausstossen.

Umso enttäuschender ist aus Sicht der Flughafen Zürich AG der vorliegende Entwurf der CO₂-Verordnung: Wie schon beim CO₂-Gesetz fehlt auch beim Verordnungsentwurf die notwendige Zweckbindung und europäi-



sche Harmonisierung – insbesondere im Hinblick auf den Beitrag der CO₂-Flugticketabgabe zum Klimaschutz sowie deren Ausgestaltung, welche die Wettbewerbsfähigkeit des Luftfahrtstandorts Schweiz gefährdet. Details erfahren Sie auf Seite 7.

Auch in Zukunft wollen wir als Vorreiterin in Sachen Energieeffizienz und Klimaschutz vorangehen. Seit November 2020 gehört die Flughafen Zürich AG zu den 15 Akteuren der Initiative «Vorbild Energie und Klima» des Bundesamts für Energie. Die Aufnahme in diesen Kreis setzt die vorbildhafte Umsetzung der Energiestrategie 2050 des Bundes voraus, mit ambitionierten Zielen in den Bereichen «Energieeffizienz» und «Nutzung erneuerbarer Energien». Im Interview auf Seite 8 erfahren Sie, wie unser Unternehmen diese Ziele erreichen will.

Als Betreiberin einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe muss die Flughafen Zürich AG langfristig planen – sowohl in Sachen Klimaschutz als auch bei der Bewältigung der zukünftigen Mobilitätsnachfrage. Aus diesem Grund ist sie Partnerin des privatwirtschaftlich getragenen Projekts «Cargo sous terrain» (CST), das zum Ziel hat, einen Teil der Schweizer Güterlogistik im Untergrund abzuwickeln, was zu einer Entlastung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen beitragen würde. Die Flughafen Zürich AG unterstützt deshalb das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport.

Die Bedeutung von Partnerschaften bei der Erreichung herausfordernder Ziele betont auch Jean-Marc Lenz, CEO SR Technics. In seinem Gastbeitrag erfahren Sie zudem, wie Klimaschutz und Energieeffizienz auch bei der Triebwerkswartung eine Rolle spielen und welche Faktoren für die baldige wirtschaftliche Erholung wichtig sind (s. Seite 6).

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Dr. Daniel Scheifele
Chief Real Estate Officer
Flughafen Zürich AG

Zurück zur Reisefreiheit: Bundesrat ist aufgefordert, der Reisebranche eine klare Perspektive zu geben

Im Hinblick auf den fortschreitenden Impfverlauf sind umgehend Lösungen gefragt, um der Schweizer Reise- und Tourismusbranche mit ihren zehntausenden Angestellten eine Perspektive zu geben. Der Bundesrat ist deshalb aufgefordert, die drei Kernforderungen zur Wiedererlangung der Reisefreiheit, die im Rahmen der breit abgestützten «Back-in-the-Air»-Initiative formuliert wurden, vollständig umzusetzen.

Im Rahmen seiner Gesamtstrategie zur Bewältigung der Covid-19-Krise verabschiedete der Bundesrat ein Drei-Phasen-Modell mit dem Ziel, Wirtschaft und Gesellschaft eine Perspektive und ein gewisses Mass an Planbarkeit zu geben. Die Flughafen Zürich AG begrüsst den Phasenplan im Grundsatz. Gleichzeitig fordert sie auch für die Reise- und Tourismusbranche die Schaffung einer klaren Perspektive für die kommenden Monate. Ein konkreter Massnahmenplan für die Wiedererlangung der Reisefreiheit liegt dem Bundesrat vor – es gilt nun, diesen vollständig umzusetzen.

Perspektive für Wiedererlangung der Reisefreiheit schaffen

Die Flughafen Zürich AG begrüsst die Haltung des Bundesrats, die seiner Öffnungsstrategie zugrunde liegt: Einschränkungen sind dann nicht mehr zu rechtfertigen, sobald alle impfwilligen Personen geimpft worden sind. Auch die Einführung eines fälschungssicheren, digitalen Covid-Zertifikats ist zu begrüssen. Der Prozess sowie die Ausarbeitung der entsprechenden Verordnung müssen jedoch beschleunigt werden. Dass im vierten Öffnungsschritt, zu dem bei Redaktionsschluss dieses Politikbriefs noch die Konsultation läuft, vorgesehen ist, Genesene und Geimpfte von der Reisequarantäne zu befreien, begrüsst die Flughafen Zürich AG ausdrücklich. Diese Erleichterung muss aber zwingend auch auf negativ Getestete ausgeweitet werden. Zudem müssen die Einreisebeschränkungen für Reisende aus Ländern und Gebieten, von denen keine grössere Ansteckungsgefahr als in der Schweiz ausgeht, gänzlich aufgehoben werden.

Voraussetzungen für sicheres internationales Reisen bestehen bereits

Der Bundesrat nennt wirksame Impfungen und etablierte Testverfahren als Voraussetzungen für Erleichterungen für Immunierte, d. h. geimpfte und genesene Personen oder negativ Getestete. Beide Voraussetzungen sind bereits gegeben. Im Konzeptpapier zum Phasenplan steht zudem, dass Erleichterungen für immunisierte oder negativ getestete Personen während der zweiten Phase nicht zwingend vom Vorhandensein eines Covid-Zertifikats abhängig sind¹. Demnach müssen unter Einhaltung der bewährten Schutzkonzepte sowie auf Basis einer breit angelegten Impf-, Test- und Tracing-Strategie auch im internationalen Reiseverkehr zeitnahe Erleichterungen möglich sein.

Kernforderungen für Wiedererlangung der Reisefreiheit an Bundesrat übergeben

Unter Mitwirkung zahlreicher Akteure, die allesamt auf einen gut funktionierenden Luftverkehr angewiesen sind, hat die Wirtschaft Lösungsansätze für eine Normalisierung des internationalen Reiseverkehrs erarbeitet. Sie liegen dem Bundesrat vor: Am 15. April 2021 übergab Andreas Schmid, Verwaltungsratspräsident der Flughafen Zürich AG, dem Bundespräsidenten Guy Parmelin die drei Kernforderungen zur Wiedererlangung der Reisefreiheit im Namen der «Back-in-the-Air»-Allianz. Das Dokument enthält Massnahmen für ein sicheres Reisen, die von rund 50 Vertreterinnen und Vertretern aus der Luftfahrt, der Wirtschaft, dem Tourismus sowie von den Sozialpartnern unterstützt werden (s. Grafik «Zurück zur Reisefreiheit» auf Seite 4).

Sofortige Umsetzung der Massnahmen für ein sicheres Reisen notwendig

Das Luftverkehrssystem ist auf klare, beständige Rahmenbedingungen für einen geordneten und sicheren Betrieb angewiesen. Seit mittlerweile über einem Jahr verunmöglichen jedoch ständig wechselnde Regeln jegliche Planungssicherheit und schränken die Reisefreiheit stark ein. Die wirtschaftlichen Schäden durch Reiserestriktionen wie Quarantäneregeln gehen weit über die Luftfahrtbranche hinaus. Neben der Reise- und Tourismusindustrie sind auch die Schweizer Exportwirtschaft sowie der Schweizer Wirtschaftsstandort generell auf einen regen internationalen Austausch angewiesen.

Die Flughafen Zürich AG fordert den Bundesrat deshalb auf, die «Back-in-the-Air»-Kernforderungen in ihrer Gesamtheit zu berücksichtigen und die Massnahmen für ein sicheres Reisen schnellstmöglich umzusetzen, sodass freies Reisen wieder möglich ist.

¹Quelle: Konzeptpapier «Konkretisierung des Drei-Phasen-Modells» vom 21. April 2021, Eidgenössisches Departement des Innern (EDI)

Zurück zur Reisefreiheit



Massnahmen für ein sicheres Reisen:



Risikobasierter Ansatz

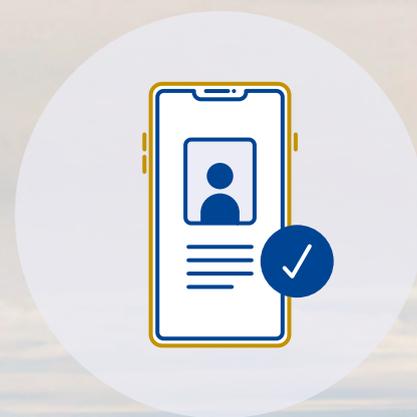
Keine Reisebeschränkungen zwischen Ländern mit ähnlichem Ansteckungsrisiko. Sicherheit soll über eine breit angelegte Impf-, Test- und Tracing-Strategie erreicht werden.



Impfen und Testen

Wer nachweislich geimpft, genesen oder negativ auf Covid-19 getestet ist, soll frei aus- und einreisen und sich in der Schweiz bewegen können.

Für den Nachweis, dass keine Covid-19-Infektion vorliegt, ist ein Antigentest ausreichend.



Digitaler Nachweis

Der Nachweis über die Impfung, die Genesung oder den negativen Test muss standardisiert und digital möglich sein.

Unterstützt durch:

AEROPERS | Aerosuisse | Aviationsuisse | CAT Aviation AG | Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève | DER Touristik Suisse | easyJet Switzerland | EasyJet Switzerland Pilots Association | Economiesuisse | Edelweiss | Flughafen Basel-Mulhouse-Freiburg | Flughafen Zürich | Genève Aéroport | Handelskammer beider Basel | Hotelleriesuisse | Hotelplan | IG Air Cargo | Kapers | Komitee Weltoffenes Zürich | Pro Flughafen | Schweiz Tourismus | Schweizer Reise-Verband (SRV) | Schweizer Tourismus-Verband (STV) | Schweizerischer Arbeitgeberverband | Schweizerischer Gewerkschaftsbund | SEV-GATA | Skyguide | SWISS | Swiss Aviation Service Providers Association (SASPA) | Swiss Business Aviation Association (SBAA) | Swiss-American Chamber of Commerce | Swiss Travel Association (STAR) | Travel Professional Association (TPA) | TUI | VPOD | Zürcher Handelskammer

ch

SR Technics



GASTBEITRAG



Gemeinsam für Schweizer Qualität auch in Krisenzeiten

In der Luftfahrt stehen Flug- und Arbeitssicherheit an erster Stelle und ein einwandfrei funktionierender Flugbetrieb wird auch in Krisenzeiten vorausgesetzt. An allen drei Landesflughäfen der Schweiz bietet SR Technics mit der Flugzeug-Linienwartung eine kritische Dienstleistung, damit Flugzeuge pünktlich und sicher abfliegen können. Schon zu Swissair-Zeiten war SR Technics am Flughafen Zürich etabliert und fester Bestandteil der Schweizer Luftfahrtindustrie, damit das «Tor zur Welt» als Dreh- und Angelpunkt für die internationalen Geschäftstätigkeiten stets funktioniert.

Unsere Erfahrung in der Triebwerkswartung und -überholung reicht ebenso weit zurück. Seit weit über einem halben Jahrhundert dürfen wir am Flughafen Zürich unsere Kunden in der Werterhaltung und Weiterentwicklung ihrer hoch-technologisierten und präzise abgestimmten Flugzeuge und Triebwerke unterstützen. Seit jeher sehen wir es als unseren Auftrag, Schweizer Qualität durch das Fachwissen und die Dienstleistung unserer top-ausgebildeten Ingenieure und Mechaniker in die Welt hinauszutragen.

Als weltweit tätiges Schweizer Unterhalts- und Wartungsunternehmen für Flugzeuge

und Triebwerke, ist SR Technics mit weltweit 2200 und über 1100 hochqualifizierten Mitarbeitenden in der Schweiz einer der grössten unabhängigen technischen Arbeitgeber im Luftfahrtsektor. Um dieser Verantwortung und den stetig wachsenden Kundenbedürfnissen gerecht zu werden, bieten wir neben einer soliden Grundausbildung auch Weiterbildungsmöglichkeiten am Arbeitsplatz an. Dazu verbessern wir durch Digitalisierung und Automatisierung kontinuierlich unsere Prozesse und haben just am Standort Zürich einen zweistelligen Millionenbetrag in unsere Prüfstände, moderne Maschinen und Ausrüstungen investiert.

Mitunter sind Klimaschutz- und Energieeffizienzbestrebungen ebenfalls kritische Entscheidungsfaktoren, damit Unternehmen wie SR Technics den Zuschlag für einen Auftrag erhalten. Erfahrungsgemäss verbrauchen gut gewartete Triebwerke weniger Kerosin und führen so zu weniger CO₂-Emissionen. Dahingehend bieten wir diverse Kooperationen an (z.B. Energierückgewinnung, Verwendung von Sustainable Aviation Fuel (SAF) und Ermöglichung CO₂-Emissionstests an Triebwerken).

Die herausfordernden Klimaziele, auch bezüglich unserer eigenen CO₂-Bilanz, können wir gemeinsam mit unseren Partnern am effizientesten erreichen. Dazu planen wir gezielte Investitionen in Gebäude und Umweltmassnahmen zusammen mit unserer Partnerin, der Flughafen Zürich AG.

Die Fortschritte bei den Impfungen und die dadurch zu erwartende Aufhebung der Reisebeschränkung lässt hoffen, dass sich die Luftfahrtindustrie bald erholen wird. Dazu sind die flankierenden Massnahmen, wie die Annahme des COVID-Gesetzes und der Verlängerung der Kurzarbeitsentschädigung, wichtige Faktoren für SR Technics, um an der Erholung partizipieren zu können.

Nur gemeinsam können wir alle den Arbeitsplatz Schweiz sichern und unsere qualitativ hochstehenden Dienstleistungen wettbewerbsfähig auf einem globalen Markt anbieten.

Jean-Marc Lenz
CEO SR Technics

CO₂-Verordnungsentwurf: Grosser Nachbesserungsbedarf

Der Entwurf der CO₂-Verordnung, den der Bundesrat zur Vernehmlassung vorgelegt hat, fällt aus Sicht der Flughafen Zürich AG enttäuschend aus – sowohl im Hinblick auf den Klimaschutz als auch auf die Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftfahrtstandorts. Die Mängel sind zumindest dahingehend zu beheben, dass positive Anreize für die Minderung der Klimawirkung des Luftverkehrs gesetzt werden.

ERSTBEURTEILUNG DES CO₂-VERORDNUNGS- ENTWURFS – WAS ES NACHZUBESSERT GILT

- **Senkung der CO₂-Flugticketabgabe für Mittel- und Langstrecken**
 - Eine höhere Bepreisung von Flügen über längere Distanzen führt dazu, dass Passagiere auf andere Startflughäfen im nahen Ausland ausweichen.
- **Zweckbindung der Gelder aus der Flugticketabgabe für Klimanutzen im Luftverkehr**
 - Wie im CO₂-Gesetz fehlen auch in der Verordnung Elemente einer Zweckbindung für klimawirksame Massnahmen im Luftverkehr, die Voraussetzung für einen teilweisen Klimanutzen durch die Abgabe sind.

Der Bundesrat hat die Vernehmlassung zur Totalrevision der CO₂-Verordnung eröffnet. Die Flughafenbetreiberin bedauert, dass der vorliegende Entwurf den Ansprüchen einer Stärkung des Klimaschutzes, ohne gleichzeitige Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit des Schweizer Luftfahrtstandorts, klar nicht genügt.

Abstufung der CO₂-Flugticketabgabe schafft Fehlanreize und Ausweichverkehr

Bereits am CO₂-Gesetz hatte die Flughafen Zürich AG eingebracht, dass progressive Tarife für Mittel- und Langstreckenflüge falsche Anreize setzen und unerwünschten Ausweichverkehr erzeugen. Der Verordnungsentwurf sieht für die Economy Klasse eine Abgabe in Höhe von CHF 30.– auf Kurz-, CHF 60.– auf Mittel- und CHF 90.– auf Langstreckenflügen vor. Bei allen höheren Beförderungsklassen (ab Premium Economy) wird die CO₂-Flugticketabgabe um CHF 30.– teurer. Je höher die Abgabe, desto grösser ist das Risiko, dass Passagiere auf andere Startflughäfen im grenznahen Ausland ausweichen. Dabei werden Wertschöpfungsströme ins Ausland verschoben und die gute Anbindung der Schweiz aufs Spiel gesetzt. Zudem fehlt weiterhin ein Lösungsansatz, wie der Ausweichverkehr über den französischen Sektor des EuroAirports Basel, der nicht der Schweizer Flugticketabgabe unterstellt ist, vermieden werden kann.

Fehlende Zweckbindung ist verpasste Chance

Seit Beginn der Revision des CO₂-Gesetzes weist die Flughafen Zürich AG darauf hin, dass die CO₂-Flugticketabgabe nur dann einen Klimanutzen im Luftverkehr bewirken kann, wenn die Gelder vollständig für Massnahmen in der Luftfahrt zurückfliessen. Dennoch fehlt eine entsprechende Zweckbindung im Gesetz. Im Verordnungsentwurf hat sich der Bundesrat nun ebenfalls keine Elemente zugunsten einer Zweckbindung vor. Dass neben dem Klimafonds auch branchenfremde Subventionsbudgets beim Bund aufgestockt werden sollen, ist unverständlich und abzulehnen. Zudem ist der Klimafonds selbst eine grosse «Blackbox»: Es ist nach wie vor unklar, wie die Mittel eingesetzt werden und wie viel Geld der Luftfahrt für Klimaprojekte zur Verfügung steht.

Vertiefte Prüfung des Verordnungsentwurfs ist im Gange

Die erläuterten Mängel entsprechen einer Grobeinschätzung des Verordnungsentwurfs. Die Flughafen Zürich AG wird die vorliegende CO₂-Verordnung genau prüfen und sich in der Vernehmlassung umfassend eingeben – unter anderem auch zu den fehlenden Anreizen zum Einsatz von Sustainable Aviation Fuel (SAF) sowie zur «Abgabe Allgemeine Luftfahrt» und weiteren Aspekten, die den Flughafen Zürich betreffen.

Vorbild Energie und Klima: Flughafen Zürich AG nimmt an Initiative des Bundes teil

Die Flughafen Zürich AG gehört seit November 2020 zu den 15 Akteuren der Initiative «Vorbild Energie und Klima» des Bundesamts für Energie. Die Akteure, die sich im Rahmen der Initiative zusammengeschlossen haben, sind Vorbilder für die beispielhafte Umsetzung der Energiestrategie 2050 des Bundes. Sie verfolgen ambitionierte Ziele zur Steigerung der Energieeffizienz und zur Nutzung erneuerbarer Energien.

Neben der Flughafen Zürich AG zählen unter anderem die zivile Bundesverwaltung, das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS), mehrere bundesnahe Betriebe (z.B. PostAuto, PostFinance, SBB, Skyguide, Swisscom), der ETH-Bereich sowie der Flughafen Genf zu den Akteuren der Initiative «Vorbild Energie und Klima» des Bundes. Im Interview erläutert Daniel Scheifele, Chief Real Estate Officer (CREO) der Flughafen Zürich AG, was die Teilnahme beinhaltet und warum sich die Betreiberin des grössten Landesflughafens als Vorbild bei Energie- und Klimafragen eignet.

Um was geht es bei «Vorbild Energie und Klima»?

Die Initiative «Vorbild Energie und Klima» ist eine von zwölf Massnahmen der Energiestrategie 2050 des Bundes. Sie richtet sich an bundes- und kantonsnahe Unternehmen sowie grössere private Firmen aus der ganzen Schweiz, die sich mit der Unterzeichnung der Absichtserklärung verpflichten, im Bereich Energie und Klima einen ambitionierten Beitrag zur Steigerung der Energieeffizienz und zum Ausbau von erneuerbaren Energien in der Schweiz zu leisten.

Warum macht die Flughafen Zürich AG bei dieser Initiative mit?

Weil wir uns gut als Vorbild im Bereich Energie und Klima eignen. Ziele des Energiesparens hat die Flughafenbetreiberin bereits in den 1990er-Jahren in ihrem Umweltleitbild verankert. Seither gehen wir Massnahmen des Klimaschutzes proaktiv an und investieren viel Geld und Ressourcen, um unsere Gebäude und Anlagen energieeffizient und klimaschonend zu betreiben. Die CO₂-Emissionen der Flughafeninfrastruktur konnten in den letzten 30 Jahren beinahe halbiert werden. Bis 2050 wollen wir netto gar kein CO₂ mehr ausstossen.

Die Initiative ergänzt unsere ambitionierten Ziele, die wir uns in Sachen Energieeffizienz gesetzt haben. Wir können zudem vom Austausch mit den anderen Akteuren und vom zusätzlichen Reporting, welches die Initiative vorsieht und uns Hinweise auf weiteres Verbesserungspotenzial liefern kann, profitieren.

Welche Ziele setzt sich die Flughafen Zürich AG im Rahmen der Initiative?

Die Initiative gibt ein Zielsystem vor, innerhalb dessen sich die Unternehmen bis 2030 eigene Ziele stecken. Für die Flughafen Zürich AG heisst das konkret, dass wir – gemessen an den abgefertigten Passagieren und Fracht sowie an der Energiebezugsfläche – die Energieeffizienz gegenüber dem Durchschnittswert von 2018/19 um 7% steigern wollen. Dies entspricht der Zielvorgabe in der Grossverbrauchervereinbarung, die wir mit dem Kanton Zürich abgeschlossen haben.

Ausserdem wollen wir den Anteil erneuerbarer Energien fürs Heizen und Kühlen der Flughafeninfrastruktur sowie beim eigenen Treibstoffverbrauch auf 22% erhöhen. Gegenüber heute entspricht das einer Vervierfachung.

Des Weiteren wollen wir die Menge unserer Stromproduktion aus erneuerbaren Energien mehr als verdoppeln, von heute 2,2 GWh auf 5 GWh.

Wie will die Flughafen Zürich AG diese Ziele erreichen?

Die Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien erreichen wir hauptsächlich durch eine verstärkte Nutzung der Umweltwärme mittels Wärmepumpen sowie durch die weitere Elektrifizierung unserer Fahrzeugflotte. Bei der Stromproduktion setzen wir auf den Bau weiterer Photovoltaikanlagen.

Zusätzlich beinhaltet die Initiative weitere individuelle Massnahmen im «System Flughafen» sowie einen Katalog von 15 vorgegebenen gemeinsamen Massnahmen im Bereich Management, Beschaffung und Betrieb, der für alle Akteure gilt, die einen Beitrag zur Zielerreichung leisten.

Wie verändert die Initiative den Stellenwert der Themen «Energie und Klima» bei der Flughafen Zürich AG?

Wie bereits erwähnt, gilt unser Unternehmen unter Flughafenbetreibern in Sachen Energieeffizienz und Klimaschutz als Vorreiter. Die Teilnahme an der Initiative ist deshalb in erster Linie die konsequente Fortsetzung unserer langen Tradition einer proaktiven Herangehensweise in Umweltschutzfragen.

Das Erreichen der einzelnen Zielwerte der Initiative, die unsere übergeordneten Reduktionsziele ergänzen, ist für uns ein zusätzlicher Ansporn bei der Umsetzung unserer langfristigen Klimastrategie.

Mehr Informationen zur Initiative «Vorbild Energie und Klima» finden Sie hier:

www.vorbild-energie-klima.admin.ch

Mehr Informationen zum Thema Klimaschutz am Flughafen Zürich finden Sie im **Politikbrief Spezial – Klimaschutz am Flughafen Zürich**



Cargo sous terrain: Gesetzesgrundlage für visionäre Güterlogistik

Das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport, das derzeit im Parlament beraten wird, ist rechtlicher Wegbereiter für das geplante unterirdische Gütertransportsystem Cargo sous terrain. Als Partnerin des privatwirtschaftlich getragenen Projekts unterstützt die Flughafen Zürich AG die Gesetzesvorlage.

Mit Cargo sous terrain (CST) soll zukünftig ein Teil der Schweizer Güterlogistik mittels automatisiertem Fördersystem im Untergrund abgewickelt werden. Dadurch werden bestehende Verkehrsinfrastrukturen entlastet, beziehungsweise das zusätzliche Mobilitätswachstum abgedeckt. Der Bundesrat hat ein entsprechendes Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) ausarbeiten lassen, welches demnächst vom Ständerat behandelt wird. Der Gesetzesentwurf hält fest, dass sich der Bund nicht finanziell beteiligen wird und dass eine Schweizer Mehrheitseigentümerschaft wie auch der diskriminierungsfreie Zugang zum Transportsystem gewährleistet sein müssen.

Potenzial für den Flughafen Zürich

CST bietet für den Flughafen Zürich interessante Perspektiven: Als wichtige multimodale Verkehrsdrehscheibe und überregionales Begegnungszentrum zugleich wird der Flughafen mit hohen Personen- und Güterströmen frequentiert. Das längerfristige Mobilitätswachstum setzt die bestehende Verkehrsinfrastruktur zunehmend unter Druck. Dies gefährdet die nahtlose Erreichbarkeit, insbesondere die immer wichtiger werdenden just-in-time Belieferungen. Eine Anbindung des Flughafens an CST hat das Potenzial, die landseitige Erreichbarkeit des Flughafens Zürich zu stärken, sowohl direkt für Güter als auch indirekt – durch die Reduktion der Strassenbelastung – für Passagiere, Mitarbeitende und Besucher. Darüber hinaus kann sich Synergiepotenzial mit bestehenden Infrastrukturen am Flughafen Zürich (beispielsweise Lager- und Annahmefunktionen) bilden.

Unterstützung durch Partnerschaft

Schliesslich ist der Gütertransport mittels CST, unter anderem aufgrund des Betriebs mit erneuerbaren Energien, emissionsarm und entspricht somit den Umweltzielen der Flughafen Zürich AG. Die Flughafenbetreiberin unterstützt deshalb das breit aufgestellte Projekt als Partnerin der CST AG. Neben finanzieller Machbarkeit sowie technischer und betrieblicher Vorstudien werden derzeit erste Möglichkeiten der Anbindung des Flughafens Zürich an das CST-Netz evaluiert.

Gesetz ist mehrheitsfähig

Das nun vorliegende Gesetz ist Voraussetzung für die Realisierung von CST und schafft Rechtssicherheit für die Investoren. Die Flughafen Zürich AG unterstützt das Gesetz in der Fassung der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) und hat sich bereits im Rahmen der Vernehmlassung entsprechend eingebracht (vgl. Politikbrief Nr. 43, «Cargo sous terrain – Potenzial für nachhaltigen und effizienten Gütertransport zum Flughafen Zürich»). Im Hinblick auf die parlamentarische Beratung stehen die Vorzeichen gut: Die Kommission beantragt ihrem Rat ohne Gegenstimme, dem neuen Gesetz zuzustimmen. Entscheidend ist, dass es seine wirtschaftsfreundliche Ausrichtung behält.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

- Eine Anbindung des Flughafens Zürich an das Güterlogistiksystem von Cargo sous terrain hat das Potenzial, die landseitige Erreichbarkeit des Flughafens zu stärken und die bestehende Verkehrsinfrastruktur zu entlasten.
- Die Flughafen Zürich AG unterstützt das breit aufgestellte Projekt als Partnerin der Cargo sous terrain AG. Erste Möglichkeiten der Anbindung des Flughafens an das Netz der Gütermetro werden derzeit geprüft.
- Das nun vorliegende Gesetz ist Voraussetzung für die Realisierung von Cargo sous terrain und schafft Rechtssicherheit für die Investoren.

FACHBEGRIFFE KURZ ERKLÄRT – EIN FLUGHAFENGLOSSAR

Low Noise Augmentation System (LNAS)

Das Ausmass der Lärmemissionen beim Anflug auf einen Flughafen hängt unter anderem vom Ablauf des Landeanflugs ab. Einzelne Anflüge können von den Anwohnern als besonders störend empfunden werden, insbesondere wenn die Fahrwerke zu früh ausgefahren werden oder stark gebremst werden muss. Bei Sinkflügen mit gleichmässiger Reduktion der Fluggeschwindigkeit und Flughöhe hingegen ist die empfundene Lärmbelastung geringer. Mit dem Ziel, möglichst emissionsarme Anflüge gewährleisten zu können, hat das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) ein Piloten-assistenzsystem für den kontinuierlichen Sinkflug entwickelt.

Das sogenannte Low Noise Augmentation System (LNAS) gibt den Piloten via Display im Cockpit Empfehlungen ab, wie der Landeanflug möglichst lärmgünstig erfolgen kann. Es berechnet dafür die optimale Höhe, Sinkrate und Geschwindigkeit sowie die Konfiguration des Flugzeugs und korrigiert die Empfehlungen dynamisch während des Anflugs.

Im Rahmen eines von der Swiss SkyLab Foundation initiierten Projekts wurde LNAS zusammen mit der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) und dem DLR weiterentwickelt. Im September 2019 wurde das Anflugverfahren in Zusammenarbeit mit der Flughafen Zürich AG, Skyguide, Swiss, Edelweiss und Lufthansa am Flughafen Zürich intensiv getestet.

Die Auswertung der Flugdaten zeigte, dass die Sinkflüge mit LNAS im Vergleich zu solchen ohne Assistenzsystem viel einheitlicher und exakter geflogen werden. Auch der Verlauf der Fluggeschwindigkeit war mit LNAS deutlich gleichmässiger. Auf den Einsatz von geräuschintensiven Bremsklappen konnte bei den Anflügen mit LNAS vollständig verzichtet werden.

Die Lärmmessungen zeigten selbst bei den lärmintensivsten Anflügen eine Lärmreduktion um bis zu 3 Dezibel, was einer wahrnehmbaren Lärmverringerung um etwa ein Drittel entspricht. Neben der Lärmreduktion auf Schweizer und süddeutschem Gebiet erzielte der Einsatz des LNAS auch eine deutliche Senkung des Treibstoffverbrauchs. Bei Flügen mit LNAS wurde auf den letzten knapp 50 Kilometern im Durchschnitt 8,9 Kilogramm weniger Kerosin verbraucht.

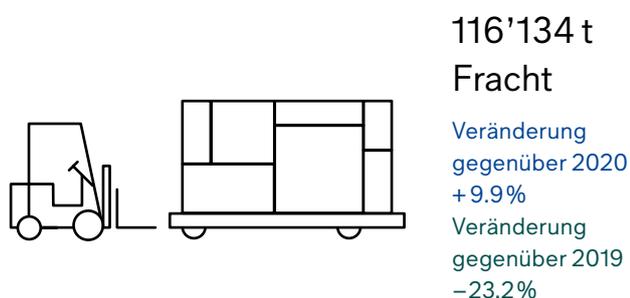
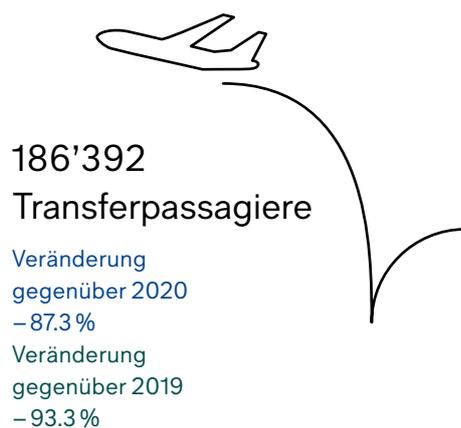
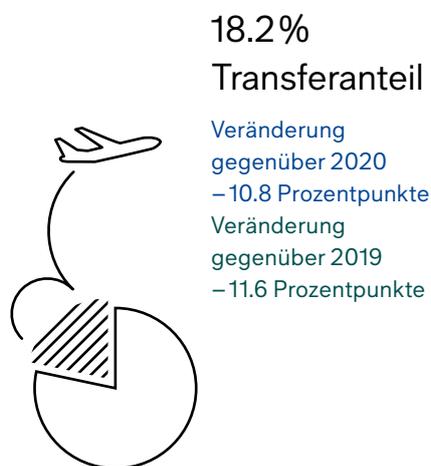
Gegenwärtig werden die Entwicklungsarbeiten mit zwei Projekten im Rahmen des «Single European Sky ATM Research Programme» (SESAR) fortgeführt. Ziel der Forschung ist es, die Fähigkeiten des LNAS-Assistenzsystems in die zentralen Navigationsrechner von Verkehrsflugzeugen zu integrieren. In einigen Jahren soll das LNAS zum Autopiloten dazugehören, womit lärm- und verbrauchoptimierte Landeanflüge vollkommen selbstständig ausgeführt werden könnten.



Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils von Januar bis April 2021

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