

Politikbrief

WINTER 2020 | NR. 49

ANTONOV
INTERNATIONAL CARGO
TRANSPORTER

Phone: +38 (044) 454-28-60
Fax: +38 (044) 454-28-52
E-mail: sales@antonov.kiev.ua

Editorial 02

Luftfrachtlogistik-Studie 2020:
Schweizer Luftfracht ist zentraler
Wettbewerbsfaktor 03

Gastbeitrag:
Peter Somaglia,
Präsident IG Air Cargo Switzerland 06

Flugticketabgabe:
Klares Bekenntnis des Bundesrats
zur Dekarbonisierung
des Luftverkehrs gefordert 07

Risikobasierte Testing-Strategie
statt ineffiziente Einreisequarantäne 09

Flughafenglossar: Schallschutzhalle 10

Verkehrsentwicklung 11

Flughafen Zürich

EDITORIAL

Geschätzte Leserinnen und Leser

Der internationale Luftverkehr befindet sich in einer historisch einmaligen Krise. Die wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie für die Flughafen Zürich AG und alle Flughafenpartner sind enorm und werden uns noch lange begleiten.

Ich habe Verständnis dafür, dass aktuell die Eindämmung des Virus oberste Priorität hat. Ebenso sind sich alle Akteure einig darin, dass das wirtschaftliche Leben weitergehen muss, weil sonst die Folgeschäden schlicht nicht bezahlbar sind. Mit Schutzkonzepten und Disziplin rund um Hygiene, Abstandhalten und dem Tragen von Masken kann vermieden werden, dass das ganze wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben zum Stillstand kommt. Ebenso spielt schnelles und unkompliziertes Testen bei Symptomen eine wichtige Rolle.

Innerhalb von grossen Binnenländern wird der Luftverkehr gleich gehandhabt wie bei uns der Bahnverkehr – mit Maskenpflicht und Hygienemassnahmen. So wird beispielsweise innerhalb Chinas heute wieder in gleichem Umfang geflogen wie vor dem Ausbruch von Corona – ohne negative Auswirkungen auf die medizinische Lage. Getestet wird nicht entlang des Reiseverkehrs, sondern entlang der Infektionsherde. In Europa verunmöglicht ein undurchschaubares Geflecht von gegenseitigen Reisebeschränkungen und Quarantäneregeln jegliche Planbarkeit im Luftverkehr – mit verheerenden Folgen nicht nur für die Luftfahrt, sondern auch für die Branchen, welche auf einen regen internationalen Austausch angewiesen sind, wie beispielsweise der Tourismus, die Exportwirtschaft oder der Wirtschaftsstandort generell.

In der nahen Zukunft muss auch in Europa die Sinnhaftigkeit dieser Regeln ehrlich hinterfragt werden, sonst droht ein wirtschaftlicher Kahlschlag mit unabsehbaren Folgen in der Luftfahrt. Mit einem verhältnismässigen und risikobasierten Ansatz muss eine Normalisierung im internationalen Reiseverkehr erreicht werden. Zentral dünken mich dabei insbesondere:

- Der Erlass oder die Verkürzung der Quarantäneregeln bei Vorweisen eines negativen Tests; und
- harmonisierte Regeln mindestens innerhalb Europas, damit Reisen wieder planbar wird.



Mit dem «EU Testing Protocol for Travel (EU-TPT)» gibt es einen konkreten Handlungsvorschlag, wie der freie Reiseverkehr innerhalb Europas wieder einigermaßen verlässlich abgewickelt werden kann (s. Seite 9). Die Schweiz muss sich an diesem risikobasierten Konzept orientieren und Schnelltests gezielt im Reiseprozess integrieren, damit unnötige Einreisequarantänen vermieden werden können. Die Flughafen Zürich AG ist sich sicher, dass mit sinnvollen Regeln rund um das Reisen eine kontinuierliche Erholung des Flugverkehrs stattfinden kann.

Der Einbruch der Passagierflüge trifft auch die Schweizer Luftfracht hart. Ihre wirtschaftliche Bedeutung für die exportorientierte Schweiz wird durch die Ergebnisse der neusten Luftfrachtlogistik-Studie eindrücklich belegt (s. Seite 3–4). In seinem Gastbeitrag erläutert Peter Somaglia, Präsident der IG Air Cargo Switzerland, wie dieser systemrelevante Verkehrsträger von der Krise betroffen ist (s. Seite 6).

Die gegenwärtige Situation trübt den wirtschaftlichen Ausblick. An der langfristigen Ausrichtung der Flughafen Zürich AG ändert dies aber nichts. Wir sind überzeugt, dass die Reiselust den Menschen nicht abhandkommen und die globale wirtschaftliche und gesellschaftliche Vernetzung unserer Welt ein unumkehrbarer Prozess ist. Umso wichtiger ist es, dass der Luftverkehr mittel- bis langfristig nicht mehr von fossilen Treibstoffen abhängig ist. Mit konkreten Umsetzungsvorschlägen will die Flughafen Zürich AG einen konstruktiven Beitrag zur Diskussion leisten (s. Seite 7–8).

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Stephan Widrig
CEO Flughafen Zürich AG

Luftfrachtlogistik-Studie 2020: Schweizer Luftfracht ist zentraler Wettbewerbsfaktor

Die im August 2020 publizierte Studie belegt, dass die Luftfracht für die exportorientierte Schweiz systemrelevant ist und massgeblich zur Sicherung von Wohlstand und Arbeitsplätzen beiträgt. Dafür ist sie auf eine gute Luftverkehrsanbindung der Schweiz sowie eine moderne Frachtinfrastruktur angewiesen. Deshalb braucht es auch nach der Krise eine gesamtheitliche Betrachtung der Luftfahrt und gute Rahmenbedingungen für einen wettbewerbsfähigen Schweizer Luftfrachtstandort.

Die Luftfahrtbranche leidet massiv unter der Krise und dem Einbruch des internationalen Luftverkehrs. An der wirtschaftlichen Relevanz der Luftfracht ändert sich dadurch aber nichts, denn auf längeren Distanzen ist die Luftfracht mit ihren kurzen Transportzeiten, zuverlässigen Transportketten und ihrer hohen Flexibilität effizienter als alle anderen Verkehrsträger und damit unersetzlich. Dies belegen die Ergebnisse der «Luftfrachtlogistik-Studie Schweiz 2020» der Universität St. Gallen.

Für Transport hochwertiger Güter unverzichtbar

Die Luftfracht ist für den Transport von zeitsensiblen, hochwertigen Gütern unverzichtbar. Sie ist für Unternehmen, die auf schnelle und zuverlässige Transportverbindungen angewiesen sind, eine Grundvoraussetzung der Leistungserbringung – insbesondere für Exporteure von Industriegütern. Bemerkenswert ist der hohe Durchschnittswert der per Luftfracht abgewickelten Schweizer Exporte, der jener von Schiene und Strasse hundertfach übertrifft (s. Tabelle «Exportwert im Verkehrsträgervergleich», Seite 4). Bei nahezu konstantem Luftfrachtaufkommen an den Schweizer Flughäfen ist dieser Wert innerhalb der letzten zehn Jahre um 43% gestiegen.

Hohe Qualität der Landesflughäfen als Trumpf im europäischen Wettbewerb

Gemäss der Luftfrachtlogistik-Studie wickeln über 75% der Schweizer Spediteure die Luftfracht mehrheitlich über Schweizer Flughäfen ab, obwohl andere europäische Hubs attraktive, weil oftmals günstigere, Alternativen bieten. Dies liegt an der hohen Qualität der Prozesse sowie der Infrastruktur an den drei Schweizer Landesflughäfen. Laut Studie heben sie sich im internationalen Vergleich insbesondere durch ihre Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und ihre hohen Sicherheitsstandards ab.

Starker Luftfrachtstandort dank interkontinentalem Drehkreuz

Am Flughafen Zürich werden 70% des Schweizer Luftfrachtmarktes abgewickelt – pro Tag entspricht dies 1200 Tonnen umgeschlagener Luftfracht. Grund dafür ist das Drehkreuz mit zahlreichen Direktverbindungen in die wichtigen Überseemärkte, die dank des Netzwerks des Hub-Carriers Swiss angeboten werden. Der Grossteil der Luftfracht in der Schweiz wird auf Passagierflügen als sogenannte «Belly-Fracht» beigeladen. Dies bringt mehrere Vorteile: Die Exportindustrie profitiert vom breiten Angebot interkontinentaler Direktverbindungen und gleichzeitig sichern sich die an Schweizer Flughäfen operierenden Fluggesellschaften insbesondere auf Langstreckenflügen eine höhere Rentabilität.

DIE SCHWEIZER LUFTFRACHT IN ZAHLEN (STAND 2019)¹:

**683'505
Tonnen
Luftfracht**

werden an den drei grossen Schweizer Landesflughäfen abgefertigt.

**157
Milliarden
Schweizer Franken**

beträgt der Wert der Güter, die an Schweizer Flughäfen abgefertigt und per Luftfracht transportiert werden.

Mit anderen Worten:
Jeder zweite Export-Franken verlässt die Schweiz per Luftfracht.

**82% der
Gesamtexporte
nach Übersee**

beträgt der Anteil der Luftfrachtexporte gemessen am Warenwert.

Die USA, in welche 1/3 des wertmässigen und 1/5 des am Gewicht gemessenen Luftfrachtaufkommens exportiert werden, sind der wichtigste Einzelmarkt für die Schweizer Exportindustrie (exkl. Edelmetalle).

¹Quelle: Luftfrachtlogistik-Studie 2020, Universität St. Gallen

Flughafen Zürich AG will ihre Luftfrachtinfrastruktur weiter stärken

Die Anlagen und Spezialinfrastrukturen am Flughafen Zürich bieten Abfertigungsmöglichkeiten für sämtliche Güter der Luftfracht, darunter auch für hochwertige Spezialgüter (z.B. Wertfracht, temperatursensitive und verderbliche Güter). Nach der Bewältigung der Folgen der Coronakrise steht die Modernisierung der vorhandenen Frachtinfrastruktur an. Am östlichen Ende des Flughafens ist eine neue Frachthalle mit 9000 m² Fläche geplant. Parallel dazu beginnt die Entwicklung neuer Abfertigungsmöglichkeiten nach den neuesten Bedürfnissen des Marktes für Spezialgüter, wie Frischprodukte, Pharma, Wertgüter und Post.

Herausforderungen für die Wettbewerbsfähigkeit

Die Luftfracht wird für die Schweizer Volkswirtschaft auch zukünftig von hoher strategischer Relevanz sein. Gleichzeitig stellt die Studie aber eine zunehmende Diskrepanz zwischen volkswirtschaftlicher Bedeutung und den vorhandenen Entwicklungsperspektiven in der Schweiz fest. Insbesondere die restriktiven Betriebszeiten und Kapazitätsengpässe sind Herausforderungen im internationalen Standortwettbewerb unter den Flughäfen. Deshalb gilt es, weitere Verschlechterungen der Rahmenbedingungen – insbesondere weitere Einschränkungen der Betriebszeiten und der Erreichbarkeit der Schweizer Landesflughäfen – zu verhindern und stattdessen den einheimischen Luftfahrt- und Luftfrachtstandort zu stärken.

WICHTIGSTE ERKENNTNISSE DER STUDIE

- Die Luftfracht ist für die exportorientierte Schweizer Wirtschaft von zentraler Bedeutung.
- Die Luftfracht zeichnet sich durch schnelle und zuverlässige Transportverbindungen über längere Distanzen sowie über einen sehr hohen Warenwert der Exportgüter aus.
- Angesichts der grossen Konkurrenz durch oftmals günstigere ausländische Hubs, ist die Schweizer Luftfrachtbranche für den Erhalt ihrer Wettbewerbsfähigkeit auch in Zukunft auf eine hochwertige Frachtabfertigung an den Schweizer Landesflughäfen angewiesen.
- Der Schweizer Luftfrachtstandort steht aufgrund der im internationalen Vergleich restriktiven Betriebszeiten an den Schweizer Landesflughäfen unter Druck.
- Die Schweizer Luftfracht ist – wie der gesamte nationale Luftfahrtstandort – auf gute regulatorische Rahmenbedingungen angewiesen, die eine moderate Entwicklung der Flughafeninfrastrukturen erlauben.

47%
**chemisch/
pharmazeutische
Produkte**

Mit dem höchsten wertmässigen Anteil sind chemisch/pharmazeutische Produkte die wichtigsten Industriegüter innerhalb der Schweizer Luftfrachtexporte (exkl. Edelmetalle).

**25'000
Arbeitsplätze**

sind der Luftfracht in den Bereichen Logistik, Industrie und Handel direkt oder indirekt zuzuordnen.

**Exportwert
im Verkehrsträger-
vergleich**

Verkehrsträger	Wert CHF/ kg Export
Luft	1413.20
See	15.40
Strasse	9.50
Schiene	2.80

GASTBEITRAG



COVID-19: Luftfracht in Krisenzeiten

Durch die weltweite Ausbreitung der COVID-19-Pandemie hat die Politik den Passagierflugverkehr massiv eingeschränkt. Als Folge der Erklärung der «ausserordentlichen Lage» durch den Schweizer Bundesrat am 16. März brachen mehr als 90% der Flugbewegungen in der Schweiz kurzfristig weg. Global führte das weitgehende Grounding der Passagierflotten nahezu zum Erliegen des internationalen Passagierverkehrs: Im April 2020 brachen die weltweiten Passagierzahlen um 94% ein. Der Rückgang bei der Luftfracht belief sich auf 28% (Eurocontrol, 2020, Daily Traffic Variation).

Systemkritischer Verkehrsträger in der Krise

Generell gilt die Luftfracht bei hochwertigen, eilbedürftigen und verderblichen Warentransporten für die Aufrechterhaltung globaler Lieferketten als unersetzlich. Da weltweit mehr als die Hälfte der Luftfracht in Bellies, d.h. im Laderaum von Passagierflugzeugen transportiert wird, besteht ein direkter Zusammenhang zwischen dem Grounding der Passagierflotten und der Aufrechterhaltung des Luftfrachtbe-

triebs. Als Folge dieses Groundings verlor die Swiss im April Frachttonnage von über 83%. Dagegen konnten Frachtfluggesellschaften wie Lufthansa Cargo und Cargolux unter Einsatz zusätzlicher Road Feeder Services (Luftfrachtersatzverkehr) nach Frankfurt resp. Luxemburg wesentlich mehr Fracht transportieren.

Angesichts der existenzbedrohenden Lage durch hohe Fixkosten setzen Airlines auf kreative Massnahmen. Diverse Airlines haben ihre Passagierflugzeuge auf Langstrecken für den Transport dringend benötigter medizinischer Ausrüstung eingesetzt. Zusätzlich entschied die Swiss, die Economy-Sitze auf drei Boeing 777 auszubauen, um diese Maschinen bis auf Weiteres als Frachter mit einer Ladekapazität von über 50 Tonnen pro Flug einzusetzen.

Luftfracht als wichtiger Wettbewerbsfaktor für die Schweizer Volkswirtschaft

Die Bedeutung der Luftfracht für die Schweizer Wirtschaft wird oft unterschätzt. Als Dienstleistung für Bio-, Hightech- und Pharmaindustrie oder für Chemie-, Medtech- und Uhrenindustrie ist die Luftfracht unverzichtbar. Sie wird für die Schweizer Volkswirtschaft strategische Relevanz behalten, denn Luftfracht ist integrierter Bestandteil komplexer Wertschöpfungsketten. Gemessen am Warenwert wurden 2019 rund 50% aller Exporte aus der Schweiz per Luftfracht transportiert und im Überseeverkehr betrug dieser Anteil sogar über 80%!

Es ist wichtig, dass Behörden, Flughäfen und Dienstleister die Relevanz der Luftfracht stets im Fokus behalten und sich die Kunden auf ein attraktives Luftfrachtangebot für ihre Produkte verlassen können. Dazu gehört ein globales Streckennetz von Passagierflügen, funktionelle Bodeninfrastrukturen, marktorientierte Betriebszeiten, wettbewerbsfähige Gebühren, umsetzbare gesetzliche Vorgaben sowie effiziente Arbeitsprozesse mit einer durchgehenden Nachverfolgbarkeit von Sendungen.

Peter Somaglia
Präsident IG Air Cargo Switzerland

Flugticketabgabe: Klares Bekenntnis des Bundesrats zur Dekarbonisierung des Luftverkehrs gefordert

Mit der Verabschiedung des CO₂-Gesetzes hat das Bundesparlament unter anderem die Einführung einer CO₂-Abgabe auf Flugtickets in der Schweiz beschlossen. Wie die daraus erzielten Einkünfte verwendet werden sollen, lässt das Gesetz weitestgehend offen. Die Flughafen Zürich AG setzt sich gegenüber den Behörden mit Nachdruck dafür ein, dass mit diesen Geldern ein möglichst hoher Klimanutzen im Luftverkehr erzielt wird.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

- Wird der Luftverkehr klimapolitisch mit zusätzlichen Abgaben belastet, so muss daraus zumindest ein unmittelbarer Nutzen generiert werden.
- Weil das CO₂-Gesetz bei der Flugticketabgabe diesen Anspruch nur schlecht erfüllt, appelliert die Flughafen Zürich AG an den Bundesrat, konkrete Zweckbestimmungen in der CO₂-Verordnung festzuschreiben.
- Die Flughafen Zürich AG bringt sich konstruktiv in die Diskussion ein, indem sie konkret aufzeigt, wie die Gelder aus der Flugticketabgabe am Flughafen und bei den Luftfahrzeugen einen unmittelbaren Klimanutzen erzeugen können.
- Mit diesen Massnahmen kann der Flughafen Zürich sein Ziel der CO₂-Neutralität bis 2050 bereits viel früher erreichen und die ganze Luftfahrtbranche Schweiz kann ihre Emissionen rasch um rund 10% pro Jahr reduzieren.
- Das grösste Potenzial zur Minderung der CO₂-Emissionen bietet der Einsatz von nachhaltigen Flugtreibstoffen (SAF): Die CO₂-Verordnung muss geeignete Instrumente enthalten, um die Marktfähigkeit von SAF im grossen Stil zu fördern.

Wird der Luftverkehr klimapolitisch mit zusätzlichen Abgaben belastet, muss dies zumindest einen unmittelbaren Nutzen generieren. Mit dieser Überzeugung hat sich die Flughafen Zürich AG für eine möglichst vollständige Zweckbindung der Einnahmen aus der CO₂-Flugticketabgabe für den Luftverkehr stark gemacht. Mit Bedauern hat sie zur Kenntnis genommen, dass konkrete Zweckbestimmungen, insbesondere die Förderung von nachhaltigen Flugtreibstoffen, keinen Einzug in den Gesetzeslaut gefunden haben (s. Box «Kritik an der Flugticketabgabe im CO₂-Gesetz», Seite 8).

Förderprojekte stehen bereit

Mit der Ausformulierung der CO₂-Verordnung durch den Bundesrat bietet sich nun die letzte Gelegenheit, eine zweckgebundene Verwendung der Mittel aus dem Klimafonds vorzusehen. Die Flughafen Zürich AG belässt es nicht bei dieser pauschalen Forderung, sondern bringt sich mit ihrer Expertise im Klimaschutz beim Luftverkehr konstruktiv in die Diskussion ein. Ihre Umweltschutzabteilung hat einen Katalog von sofort umsetzbaren Massnahmen und Projekten erarbeitet und die

jeweiligen Investitionskosten, den CO₂-Nutzen und die CO₂-Effizienz berechnet. Damit zeigt die Flughafenbetreiberin auf, dass die in den Klimafonds fliessenden Erträge aus der Flugticketabgabe ab dem ersten Moment ihrer Verfügbarkeit eine Reduktion von CO₂-Emissionen im Luftverkehr bewirken können. So kann zum Beispiel der Flughafen Zürich sein Ziel, bis 2050 vollständig CO₂-frei zu werden, bereits viel früher erreichen und die ganze Luftfahrtbranche Schweiz kann ihre Emissionen innert weniger Jahre um rund 10% pro Jahr reduzieren.

Für eine klimaneutrale Infrastruktur

In Bezug auf die Flughafeninfrastruktur erreichte die Flughafen Zürich AG bereits in der Vergangenheit beträchtliche Emissionsminderungen (Reduktion der direkten CO₂-Emissionen um beinahe die Hälfte seit 1991 bei 50% mehr Gebäudefläche). Weitere Investitionen sind vor dem Hintergrund der schwierigen Wirtschaftslage, ausgelöst durch die Coronakrise, nicht leicht zu tätigen. Mittel aus dem Klimafonds könnten daher beispielsweise die Herstellung von Solarstrom, die Nutzung von Wärmespeicher-Technologien oder die Dekarbonisierung des Fuhrparks am Flughafen beschleunigen. Auch Partnerunternehmen am Flughafen könnten gezielte Verbesserungen vornehmen.

Klimafreundliches Kerosin fördern

Betrachtet man zudem die Luftfahrtbranche als Ganzes, liegt das grösste Potenzial für Emissionsminderungen im Bereich des Flugzeugtreibstoffs. Es drängt sich geradezu auf, dass die Abkehr vom fossilen Kerosin gefördert wird. Die Flughafen Zürich AG fordert denn auch seit Beginn der Debatte um die Flugticketabgabe, dass die Gelder hauptsächlich in die Förderung von nachhaltigen Flugtreibstoffen (Sustainable Aviation Fuels, kurz «SAF») fliessen. SAF existieren bereits heute, sind jedoch in Bezug auf den Preis und die Verfügbarkeit mit herkömmlichem Kerosin noch nicht konkurrenzfähig und benötigen – für einen flächendeckenden Einsatz – finanzielle Anreize.

Bundesrat muss Chance nutzen

Die Förderung von SAF entspricht dem Willen des Parlaments, wie sich bei der Debatte zum CO₂-Gesetz gezeigt hat, wurde aber leider nicht im Gesetz festgeschrieben. Umso dringender ist der Handlungsbedarf auf Verordnungsebene. Die Förderung kann über verschiedene Instrumente erfolgen, etwa über ein «Blending Mandate», mit dem ein fester Anteil an SAF am betankten Flugbenzin vorgeschrieben wird und die Mehrkosten aus dem Klimafonds abgegolten werden. Ebenfalls denkbar wären Branchenvereinbarungen, wie sie als mögliches

Instrument im CO₂-Gesetz vorgesehen sind. Die Flughafen Zürich AG ist gewillt, sich bei der Ausgestaltung der CO₂-Verordnung weiterhin einzubringen, erwartet vom Bundesrat aber

ein klares Bekenntnis zur Dekarbonisierung des Flugverkehrs ohne Zweckentfremdung der Mittel aus der Flugticketabgabe.

KRITIK AN DER FLUGTICKETABGABE IM CO₂-GESETZ

- Luftverkehr findet über Grenzen hinweg statt, weshalb eine nationale Abgabe weitgehend wirkungslos ist.
- Ein teilweiser Nutzen entsteht einzig, wenn die Gelder aus der CO₂-Flugticketabgabe für klimawirksame Massnahmen im Luftverkehr verwendet werden. Das CO₂-Gesetz sieht hingegen eine Rückverteilung an die Bevölkerung von mindestens 50% der Erlöse vor.
- Das Gesetz enthält nur eine vage Zweckbindung der Erlöse aus der Flugticketabgabe für den Luftverkehr und zu viele «kann»-Formulierungen.
- Die Gelder werden u.a. auch systemfremd eingesetzt (Subventionen für Gebäudesanierungen).
- Das Gesetz sieht vor, dass der Bundesrat die Höhe der Flugticketabgabe unter Berücksichtigung der Flugstrecke festlegen kann. Je weiter entfernt eine Zieldestination ist, desto kleiner ist das Angebot an alternativen Verkehrsträgern. Werden Langstreckenflüge tatsächlich höher bepreist, erhalten Passagiere den Anreiz, auf andere europäische Drehkreuze auszuweichen.
- Unterschiedliche Betroffenheit der Landesflughäfen: Flüge ab dem EuroAirport in Basel, der auf französischem Gebiet liegt, können nach französischem Verkehrsrecht durchgeführt werden und sind damit von der Erhebung der Flugticketabgabe ausgenommen. Das erzeugt Ausweichverkehr und schwächt die anderen Schweizer Landesflughäfen.



Risikobasierte Testing-Strategie statt ineffiziente Einreisequarantäne

Die Einreisequarantäne erschwert eine Erholung des internationalen Reiseverkehrs. Der Bundesrat sollte sie deshalb durch sinnvolle und risikobasierte Massnahmen zur Minimierung des Ansteckungsrisikos ablösen. Dazu gehört die Implementierung des «EU Testing Protocol for Travel (EU-TPT)», das mit dem gezielten Einsatz von Schnelltests eine Normalisierung des Reiseverkehrs innerhalb Europas ermöglichen soll.

Der Bundesrat hat die Kriterien für eine Aufnahme in die Liste der Staaten und Gebiete mit erhöhtem Ansteckungsrisiko per 29. Oktober 2020 angepasst. Seitdem gilt die Einreisequarantäne für Länder und Regionen, die eine höhere 14-Tage-Inzidenz als die Schweiz aufweisen. Diese Präzisierung ist sinnvoll und begrüssenswert, da pauschale Abschottungsmassnahmen – insbesondere Reisebeschränkungen für Gebiete mit vergleichbar hohen Fallzahlen – bei der Bekämpfung der weltweiten Corona-Pandemie nicht mehr zielführend sind. Ein weiteres positives Signal ist die per 2. November 2020 erfolgte Zulassung von Schnelltests. Nicht nachvollziehbar ist hingegen, dass die Einreisequarantäne als Massnahme bestehen bleibt. Der Bundesrat ist aufgefordert, mit verhältnismässigen und risikobasierten Massnahmen eine Normalisierung im internationalen Reiseverkehr zu ermöglichen.

Umsichtige Lösungen notwendig

Die Reisefreiheit ist seit Beginn der Pandemie aufgrund der rigiden Quarantänebestimmungen stark eingeschränkt, unabhängig von der medizinischen Lage. In der Zwischenzeit wissen wir, dass die Quarantänen nicht wirkungsvoll und unnötig waren – weniger als 1% der Reiserückkehrer aus Risikogebieten wurden schlussendlich positiv auf Corona getestet. Die Einreisequarantäne führt zu einem riesigen wirtschaftlichen Schaden, primär für die Reise- und Tourismusindustrie, verzögert aber auch für die ganze Volkswirtschaft. Deshalb ist es wichtig, dass die Quarantänebestimmungen schnellstmöglich abgebaut werden. Auf regulatorischer Ebene braucht es dazu ein Umdenken, bei der die Abwägung zwischen medizinischer Notlage und gesamtwirtschaftlichen Folgen stärker im Vordergrund steht. Eine umsichtige Handhabung, wie sie der Bundesrat beim Grenzgangerverkehr mit den Nachbarländern bereits seit längerem pflegt, muss auch beim Luftverkehr zur Anwendung kommen.

EU-TPT: Testing-Strategie statt Einreisequarantänen

Um der Reisebranche eine kontinuierliche Erholung zu ermöglichen, ist es wichtig, dass Reisende aus Risikogebieten mit einem negativen Testergebnis keine Quarantäne zu gewärtigen haben. In diesem Zusammenhang setzt sich die Luftfahrtbranche für international koordinierte und risikobasierte Lösungen ein. So fordern der Dachverband europäischer Flughafenbetreiber (ACI Europe), die Organisation Airlines for Europe (A4E) und die internationale Luftverkehrsvereinigung (IATA) die Einführung des «EU Testing Protocol for Travel (EU-TPT)». Bei dieser europaweiten Testing-Strategie sollen Corona-Schnelltests risikobasiert in den Reiseprozess integriert werden. Im Kern sieht das EU-TPT gezielte Tests für Flugpassagiere aus speziellen Risikogebieten vor, die nur bei einem negativen Testergebnis reisen dürfen.

Flughafen Zürich AG fordert gezielten Einsatz von Schnelltests

Die Implementierung des EU-TPT kann unnötige Einreisequarantänen ersetzen und die Planbarkeit im Luftverkehr innerhalb Europas wiederherstellen. Der Bundesrat sollte die Einführung des EU-TPT deshalb nach seinen Möglichkeiten unterstützen, da eine europaweit koordinierte und einheitliche Testing-Strategie wirkungsvoll und effizient zur Minimierung des Ansteckungsrisikos im grenzüberschreitenden Luftverkehr beiträgt. Bei Einreisen aus Ländern und Regionen mit höheren Ansteckungsraten als in der Schweiz muss schnell und unkompliziert getestet werden. Die Flughafen Zürich AG fordert deshalb den gezielten Einsatz von Schnelltests nach Vorbild des EU-TPT. Dieses Vorgehen muss auch in der Schweiz in den Reiseprozess integriert werden, damit Gesellschaft und Wirtschaft die Reisefreiheit zurückerlangen und sich der volkswirtschaftlich wichtige internationale Reiseverkehr erholen kann.

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

- Die Flughafen Zürich AG begrüsst die Änderung der Kriterien für die Aufnahme von Staaten und Gebieten in die Risikoliste.
- Die Erholung des internationalen Reiseverkehrs wird aufgrund der strikten Einreisequarantäne jedoch weiter erschwert. Der Bundesrat sollte sie deshalb durch verhältnismässige und risikobasierte Massnahmen zur Minimierung des Ansteckungsrisikos ablösen.
- Die Flughafen Zürich AG fordert den Bundesrat auf, den gezielten und risikobasierten Einsatz von Schnelltests nach Vorbild des «EU Testing Protocol for Travel (EU-TPT)» in den Reiseprozess zu integrieren.

FACHBEGRIFFE KURZ ERKLÄRT – EIN FLUGHAFENGLOSSAR

Schallschutzhalle

Um die Anrainer optimal vor Lärmauswirkungen bei der Wartung von Flugzeugtriebwerken zu schützen, baute die Flughafen Zürich AG eine dem neusten Stand der Technik entsprechende, schallreduzierende Gebäudekonstruktion. Die Schallschutzhalle wurde im Jahr 2014 in Betrieb genommen und löste die veralteten Schalldämpferanlagen («Muffler») ab. Die Flughafenbetreiberin ist verantwortlich für den Betrieb der Anlage und stellt sicher, dass die Halle jederzeit technisch verfügbar ist. Genutzt wird sie von den am Flughafen Zürich tätigen Flugzeugunterhaltsbetrieben.

Zur Tätigkeit dieser Unterhaltsbetriebe gehört unter anderem die Durchführung von Tests der Triebwerke im eingebauten Zustand – so genannten Triebwerkstandläufen. Dabei werden die Triebwerke bis auf die maximale Startleistung (Take-off-Power) getestet, wodurch unmittelbar am Triebwerk Lärmemissionen von bis zu 155 dB(A) entstehen. Gemäss Betriebsreglement des Flughafens Zürich müssen alle Triebwerkstandläufe, bei welchen die Leerlaufdrehzahl (Idle Power) überschritten wird, in der gebührenpflichtigen Schallschutzhalle durchgeführt werden. Jährlich finden bis zu 1000 Triebwerkstandläufe statt, die von der Swiss koordiniert und von den Nutzern der Halle völlig autonom ausgeführt werden. Die Halle ist bis zum Flugzeugmuster Boeing 747-8 mit einer Spannweite von 68.5 m ausgelegt und kann somit von allen regelmässig am Flughafen Zürich gewarteten Flugzeugtypen genutzt werden.

Für den bestmöglichen Schallschutz müssen alle Innenflächen der Halle akustisch hochwirksam verkleidet sein. Dies wird mittels Lochblechkassetten ermöglicht. Die effektive Schutzwirkung der Schallschutzhalle beträgt etwa 25 dB(A), was einer Reduktion der wahrgenommenen Lautstärke auf circa einen Sechstel entspricht. Eine kontinuierliche Überwachung der Lärmimmissionen ist durch sechs fest installierte Mikrofone innerhalb der Halle sichergestellt. Die aufgezeichneten Daten werden mit der Abnahmemessung an Referenzpunkten in der Umgebung abgeglichen, womit die Einhaltung der verfügbaren Lärmgrenzwerte durchgängig kontrolliert wird. Einmal jährlich werden die Resultate in Form eines Berichtes zuhanden der Aufsichtsbehörden zusammengestellt.

Die Schallschutzhalle am Flughafen Zürich in Zahlen:

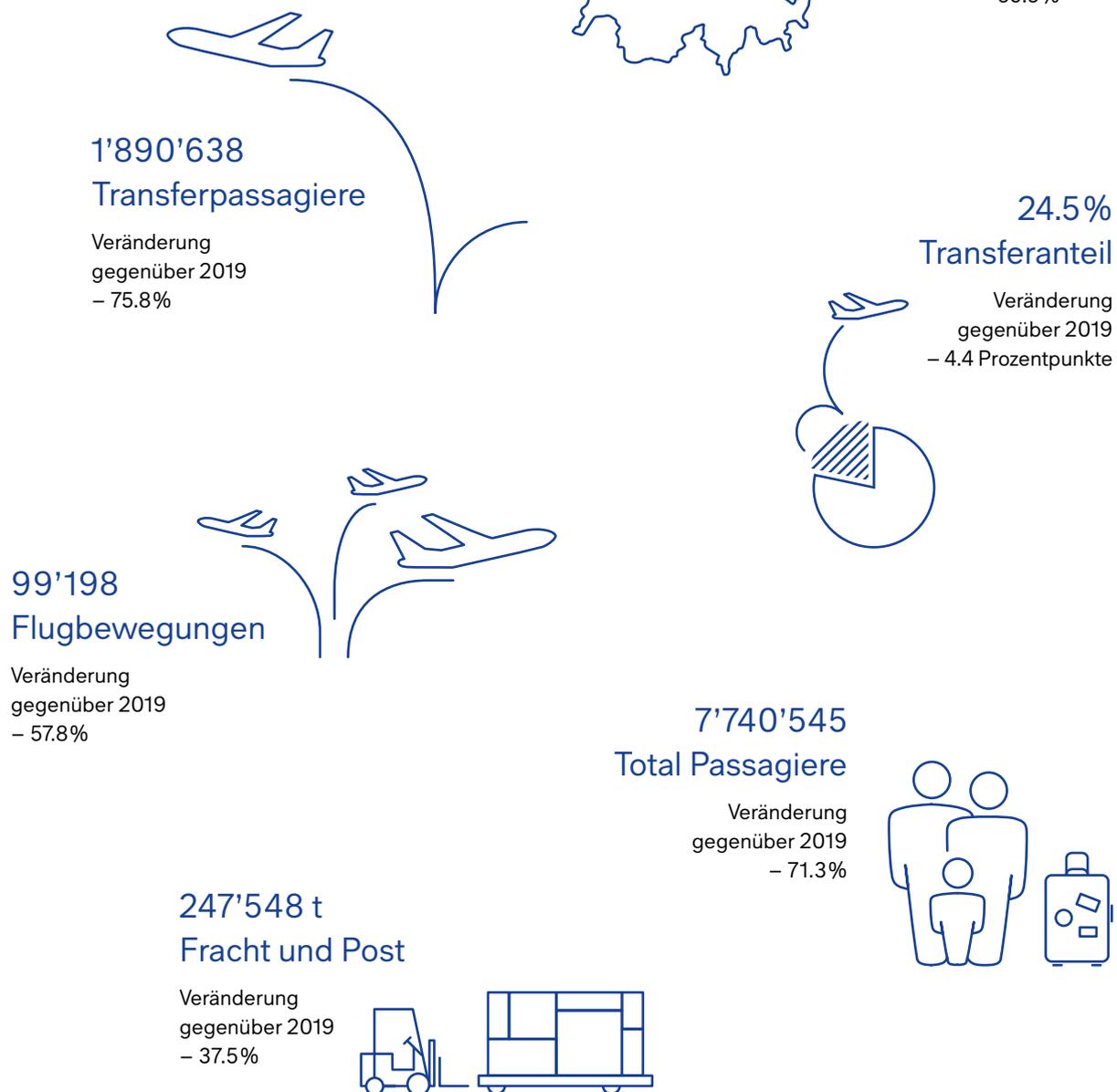
- Baubeginn: Oktober 2012
- Bauliche Fertigstellung: Juni 2014
- Inbetriebnahme: August 2014
- Grundfläche: 5500 m²
- Neubaufäche: 5200 m²
- Umbauter Raum (SIA 416): 82'600 m³
- Höhe: Max. 26 m (Firsthöhe)
- Länge (geschlossen) x Breite: 111 m x 82 m
- 1200 Tonnen Stahl
- 20'000 m² schalldämmende Oberfläche



Verkehrsentwicklung

Alle Werte von Januar bis Oktober 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