

FAKTENBLATT: SCHWEIZER LUFTFAHRT

schweizer luftfahrt international stärken

Ein Drittel der exportierten Güter verlassen die Schweiz über den Luftweg. Für die exportorientierte Schweiz ist die Luftfahrt deshalb von herausragender Bedeutung. Damit die Luftfahrt mit dem weltweiten Wirtschaftswachstum Schritt halten kann, muss sie sich nachfragegerecht entwickeln können.

- ▶ Der Bund muss bei der Luftfahrt im Rahmen seiner verfassungsmässigen Kompetenz eine verstärkte Führungsrolle gegenüber den Kantonen übernehmen.
- ▶ Die Luftfahrt muss international geregelt werden, damit alle Marktteilnehmer gleichbehandelt werden und damit echter Wettbewerb entsteht.
- ▶ Bei internationalen Regulierungen muss der nationale Handlungsspielraum voll zugunsten der Schweizer Luftfahrt ausgenutzt werden.

DIE LUFTFAHRT IST EIN WIRTSCHAFTSMOTOR

Die Schweizer Luftfahrt ist gut positioniert



Die Luftfahrt sichert die Anbindung des Landes an die wichtigen europäischen und internationalen Wirtschaftszentren und ist somit wichtiges Element der Aussenwirtschaftspolitik. Rund ein Drittel des Gesamtwerts der exportierten Güter verlässt das Land per Luftfracht. Der Luftverkehr wird auch künftig aufgrund des allgemeinen Wirtschaftswachstums und der fortschreitenden weltweiten Arbeitsteilung weiter zunehmen. Die schweizerische Luftfahrtspolitik muss jedoch so entwickelt werden, dass sie die heutigen Bedürfnisse erfüllt, ohne künftigen Generationen Altlasten aufzubürden.

Internationale Ausrichtung

Da die Luftfahrt stark international ausgerichtet ist, sind Schweizer Luftfahrtunternehmen darauf angewiesen, dass sie gegenüber ausländischen Anbietern nicht benachteiligt werden. Der Flughafen Zürich ist heute schon die am stärksten eingeschränkte Drehscheibe Europas. Keiner der vergleichbaren Konkurrenzflughäfen in Europa kennt beispielsweise ein Nachtflugverbot. Die Nachtflugsperrung des Flughafens Zürich dauert von 23.00 bis 6.00 Uhr. Der Flughafen Genf hingegen hat ein kürzeres Nachtflugverbot zwischen 24.00 und 6.00 Uhr. Für die Westschweiz ist es von grösster Bedeutung, dass diese Regelung beibehalten werden kann und keine weiteren Einschränkungen gemacht werden. Nur so können die Anschlussflüge aus den europäischen Flughäfen garantiert werden, die für internationale Unternehmen wesentlich sind.

GEGEN 180'000

Arbeitsplätze hängen in der Schweiz von der Luftfahrt ab.

28

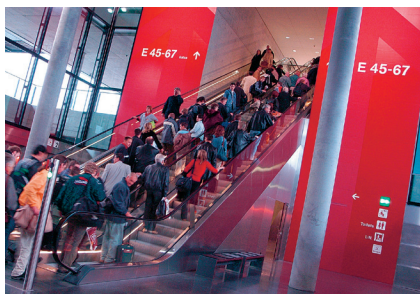
Milliarden Franken generiert die Luftfahrt an Wertschöpfung.

KURZ ERKLÄRT

LUFTFAHRT

Darunter fallen Fluggesellschaften, Allgemeine Luftfahrt, Flugplätze, Flugsicherung, Hersteller- und Ausbildungsbetriebe sowie flugnahe Betriebe wie Wartung, Bodenabfertigung und Catering.

Nachfragegerechtes Wachstum in der Schweiz



Die Nachfrage nach Flugdienstleistungen wird in Europa und weltweit aufgrund des allgemeinen Wirtschaftswachstums sowie der fortschreitenden weltweiten Arbeitsteilung weiter zunehmen. Damit die Schweizer Luftfahrt mitwachsen kann, ist sie auf ausreichende und leistungsfähige Infrastrukturen angewiesen. Auf den Flughäfen Zürich und Genf werden aber die Kapazitäten in den kommenden Jahren knapp (Slots, Standplätze usw.). Entsprechend muss die Politik dafür sorgen, dass die Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit der Luftverkehr im Interesse des Landes nachfragegerecht wachsen kann. Die Infrastruktur muss flexibel genutzt und ausgebaut werden können.

JEDER DRITTE

ausländische Tourist reist per Flugzeug ins Land.

Regionale Interessen überwiegen

Heute beeinflussen oft kommunale und regionale Partikularinteressen die Entwicklung nationaler Luftfahrtinfrastrukturen. Dies obwohl der Bund gemäss Bundesverfassung über eine ausschliessliche Regelungskompetenz im Bereich Luftfahrt verfügt. Laut Infrastrukturbericht 2010 des Bundesrats wird sich die Nachfrage nach Luftverkehr bei den Passagieren bis 2030 mehr als verdoppeln (+133 Prozent). Um späteren Generationen die Befriedigung von deren Bedürfnissen im Bereich des Luftverkehrs nicht zu verbauen, muss beim Objektblatt für den Flughafen Zürich eine Parallelpiste planerisch sichergestellt werden. Ferner sind die Pisten 28 und 32 zu verlängern. Schliesslich muss ein Verspätungsabbau bis 24:00 Uhr ermöglicht werden.

Da zurzeit keine raumplanerischen Instrumente bezüglich Siedlungsentwicklung beispielsweise um den Flughafen Zürich zur Verfügung stehen, steigt die Zahl der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung ständig.

FREIER ZUGANG ZUM WELTMARKT

Damit echter Wettbewerb entsteht, braucht es international verbindliche Regeln, die alle Marktteilnehmer gleich behandeln.

Internationale Regeln

Der internationale Wettbewerb im Luftverkehr hat stark zugenommen. Regulierungen zu Sicherheit und flugbetrieblichen Aspekten werden deshalb regelmässig auf internationaler (Internationale Zivilluftfahrt-Organisation, ICAO) und auch auf europäischer Ebene (EU, EASA, Eurocontrol) weiterentwickelt. Auch für die Schweizer Wirtschaft, die weitgehend international operiert, sind global gültige Regelungen wichtig. Nationale Alleingänge sind nicht sinnvoll und häufig gar nicht mehr möglich. Unter diesem Aspekt ist es wichtig, dass sich die Schweiz einen diskriminierungsfreien Marktzugang sichert. In Europa ist das weitgehend gelungen mit dem Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU.

Ziele der Kooperation mit der EU (und auch innerhalb des europäischen Luftverkehrsmarktes) sind:

- Freier Zugang zu Flugstrecken in Europa. Europäische Fluggesellschaften sollen alle Flughäfen auf EU-Territorium anfliegen können.
- Der Zugang zu nationalen Flughäfen (Slots/Zeitfenster für An- und Abflüge) soll diskriminierungsfrei erfolgen.
- Vereinheitlichung der technischen und operationellen Vorschriften in den Mitgliedsstaaten, um einerseits ein sehr hohes Sicherheitsniveau zu erreichen und andererseits allen Marktteilnehmern gleiche Bedingungen zu geben.

Single European Sky

Single European Sky soll mithelfen, den laut Prognosen in den nächsten zehn Jahren deutlich wachsenden Flugverkehr in Europa sicher, effizient, kostensparend und mit geringeren Umweltauswirkungen abzuwickeln.

Mit dem Projekt Single European Sky (SES) hat die EU eine Initiative für einen einheitlichen europäischen Luftraum lanciert, die den Flugverkehr in Europa in den nächsten Jahren massiv verändern wird: Heute müssen Flugzeuge, obwohl dies technisch nicht notwendig wäre, immer noch grosse Umwege fliegen. Anstatt wie heute mehrheitlich entlang von Landesgrenzen soll die Flugsicherung künftig entsprechend den Verkehrsströmen organisiert sein. Dafür sind Lufträume vorgesehen, die – je nach Flugrouten – mehrere Länder umfassen können. Die Einführung des SES würde die CO₂-Belastung durch den Luftverkehr in Europa um zwölf Prozent senken.

Aus- und Weiterbildung sowie Forschung und Entwicklung

Für den Erfolg des Luftfahrtstandorts Schweiz ist Aus- und Weiterbildung, ergänzt durch zielgerichtete Forschung und Entwicklung von grösster Bedeutung. Die Schweizer Zivilluftfahrt kann zurzeit ihren Bedarf an Fachkräften kaum noch über die einheimischen Ausbildungsstätten decken und ist daher gezwungen, Personal international zu rekrutieren. In der Schweiz wurden in den letzten Jahren neue Studiengänge gemeinsam mit der Industrie aufgebaut. Die Finanzierung erfolgt durch Bund und Kantone. Diese enge Zusammenarbeit ist europaweit vorbildlich und sollte sich in ähnlicher Form auch in der Forschung stärker manifestieren. Die Unterstützungsmechanismen für die Forschung in der Luftfahrtindustrie sind in anderen Ländern Europas aktiver und besser etabliert.

ANPASSEREI DER SCHWEIZ IST SINNLOS

Das Emissionshandelssystem der EU ist kontraproduktiv, da es keine globale Lösung zur Minderung des CO₂-Ausstosses vorsieht und den globalen Wettbewerb behindert.

Emissionshandelssystem der EU kontraproduktiv

Derzeit verhandelt der Bundesrat mit der EU über einen Einbezug der Schweizer Luftfahrt ins Emissionshandelssystem der EU (EU ETS). Ein bedingungsloser Beitritt zum EU ETS wäre kontraproduktiv. Neue Flugzeuge verbrauchen weniger Treibstoff, stossen weniger schädliche Abgase aus und sind leiser. Der Anteil der Luftfahrt beim weltweiten, anthropogenen CO₂-Ausstoss beträgt zwei Prozent. Die Luftfahrt ist die einzige globale Industrie, die sich selbstständig Klimareduktionsziele gegeben und entsprechende Massnahmen entwickelt hat. Bei der Klimareduktion sind nur globale Lösungen sinnvoll. Denn nur so können der CO₂-Ausstoss wirksam gesenkt und Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden. EU ETS ist als Instrument hierfür nicht geeignet (keine Zweckbindung). Bis ein globales System besteht, sollten Alternativen (äquivalente Massnahmen) geprüft werden.

Schweizer Unternehmen nicht benachteiligen

Ein Einbezug der Schweizer Luftfahrt in ein EU ETS würde ausserdem zu einer Benachteiligung gegenüber Konkurrenten ausserhalb der EU führen. Aus diesem Grund sind die regulatorischen Vorschriften in vielen Bereichen wie Sicherheit, Operationen usw. weitgehend international harmonisiert. In zahlreichen Ländern und Regionen wurde die Luftfahrt in den vergangenen Jahrzehnten liberalisiert. Das hat zu mehr Wettbewerb geführt, Verzerrungen wie Subventionen von Fluggesellschaften und dergleichen haben abgenommen. Alleingänge der Schweiz – soweit diese rechtlich noch möglich sind – sind zu vermeiden, denn sie benachteiligen Schweizer Unternehmen.

Nachhaltigkeit ist mehr als Umweltschutz

Nachhaltigkeit umfasst soziale, ökonomische und ökologische Aspekte. Ziel der Politik muss es sein, einen Ausgleich unter diesen Interessen zu schaffen. In der Luftfahrt- und Infrastrukturpolitik jedoch wird Nachhaltigkeit oft mit Umweltschutz gleichgesetzt. Damit werden die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung vernachlässigt.

NACHFRAGEGERECHTE ENTWICKLUNG

Regionale Interessen müssen sich unterordnen

Um das künftige Wachstum bewältigen zu können, muss die Luftfahrtinfrastruktur (vor allem Landesflughäfen) nachfragegerecht entwickelt werden. Der Einfluss des Bundes auf betriebliche und planerische Entscheidungen auf den Flughäfen ist zu stärken. Allerdings dürfen die Interessen der internationalen Flughäfen in der Schweiz nicht gegeneinander ausgespielt werden. Jeder muss sich nach den Bedürfnissen der Region entwickeln können.

Die Rahmenbedingungen für die Schweizer Flughäfen sind so zu gestalten, dass keine Wettbewerbsnachteile zwischen Mitbewerbern resultieren. Entschlossenes Handeln der politischen Entscheidungsgremien und der Behörden wird bezüglich einer tragfähigen Regelung der An- und Abflüge gefordert.

LANDES- INTERESSEN

Die Landesflughäfen als bedeutende Infrastrukturen der Schweiz müssen im Interesse des ganzen Landes stehen – und nicht regionalen Partikularinteressen unterworfen sein.



Internationale Gleichstellung der Marktteilnehmer

Im internationalen Kontext muss sich die Schweiz dafür einsetzen, dass alle Marktteilnehmer den gleichen Wettbewerbsbedingungen ausgesetzt werden. Das Luftverkehrsabkommen mit der EU soll weiterentwickelt werden (gegenseitige Kabotage, d.h. das Recht, innerhalb eines fremden Staates Flugdienstleistungen anzubieten). Bei den anderen bilateralen Luftverkehrsabkommen soll sich die Schweiz dafür einsetzen, dass künftig das Prinzip des «Principal Place of Business» einer Fluggesellschaft massgebend ist bei der Frage, ob die Verkehrsrechte ausgeübt werden können. Heute gilt weitgehend das Prinzip, dass eine Gesellschaft mehrheitlich im Eigentum und unter Kontrolle von Staatsbürgern des jeweiligen Staates sein muss. Damit wird die internationale Konsolidierung der Branche verhindert.

Kooperation mit der EU bei Single European Sky

Die Schweiz soll weiterhin bestrebt sein, dass der Single European Sky umgesetzt wird. Durch die Entflechtung der nationalen Lufträume und die Schaffung eines europäischen Luftraums steigt die Effizienz und Emissionen werden reduziert, weil sich die Flugrouten verkürzen (20 Prozent weniger Emissionen sind möglich).

INFOS UND AUSKÜNFTTE

Dossiers und Links

→ www.economiesuisse.ch/infrastrukturen

→ **Netzinfrastrukturen: Effizient in den Standort investieren**



Ihr Ansprechpartner bei economiesuisse

Dominique Reber
Leiter Infrastruktur, Energie & Umwelt
Mitglied der Geschäftsleitung
dominique.reber@economiesuisse.ch