

AEROSUISSE

Dachverband der
schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Fédération faîtière de
l'aéronautique et de
l'aérospatiale suisses

Associazione mantello
dell'aeronautica e
dello spazio svizzeri

Umbrella Organisation
of Swiss Aerospace

Sekretariat:
Kapellenstrasse 14
Postfach
CH-3001 Bern
T +41 (0)58 796 98 90
F +41 (0)58 796 99 03
info@aerosuisse.ch
www.aerosuisse.ch

An die Mitglieder des Nationalrates
Bürgerlicher Parteien

Bern, 17. Februar 2022

Positionspapier AEROSUISSE zu den Geschäften:

- [20.3275](#) Mo. Schlatter Marionna. Neustart Luftfahrt. Nachtflugverbot.
- [20.3276](#) Mo. Schlatter Marionna. Neustart Luftfahrt. Effiziente Flugzeuge bevorzugen
- [20.3509](#) Mo. Seiler Graf Priska. Verlagerungsstrategie für Kurzstreckenflüge
- [20.3287](#) Mo. Brenzikofer Florence. Neustart Luftfahrt. Moratorium, kein Kapazitätsausbau im Flugverkehr
- [20.3026](#) Mo. Prelicz-Huber Katharina. Die Emissionen von Flugreisen auch für Mitglieder des Bundesrates reduzieren

Sehr geehrte Damen und Herren Nationalräte

Die Luftfahrt ist der einzige Verkehrsträger, der schnell grosse Distanzen überwinden kann. Damit erbringt sie eine wichtige und alternativlose Dienstleistung für den internationalen Austausch von Personen und Gütern in unserem Binnenland.

Diese Anbindung gibt es nicht zum Nulltarif. Es braucht dazu aus der Schweiz operierende Fluggesellschaften und leistungsfähige Infrastrukturen, die einen sicheren, pünktlichen und verlässlichen Betrieb ermöglichen. Die oben genannten Motionen stehen beispielhaft dafür, wie die Politik zunehmend Massnahmen diskutiert, welche diese Leistungsfähigkeit gefährden. Sie stehen im Widerspruch zu den Zielen des Bundesrates im luftfahrtpolitischen Bericht und zum Sachplan Infrastruktur (SIL).

Der Dachverband der Luft- und Raumfahrt, die AEROSUISSE, nimmt diese Motionen zum Anlass, um in Erinnerung zu rufen, dass eine optimale internationale Luftfahrtanbindung der Schweiz zentral für die Wirtschaft, für Genf als Zentrum der internationalen Gouvernanz und den Tourismus ist. Luftfahrt ist ein komplexes System, bei dem kleine negativen Änderungen grosse ungewollte Auswirkungen haben können. Eine Begrenzung der Flugbewegungen oder eine Verschärfung des Nachtflugverbots können die Erreichbarkeit der Schweiz massiv einschränken.

Damit Basel, Genf und Zürich mit möglichst wenigen Flügen und Flugzeugen ökonomisch und ökologisch balanciert angefliegen werden können, sind zwei Faktoren entscheidend: lange Betriebszeiten, um die Ressource Flugzeug möglichst effizient zu nutzen, und hohe Spitzenkapazitäten, damit in den Hauptverkehrszeiten der Verkehr effizient abgewickelt werden kann, insbesondere in Zürich.

Für die interkontinentale Anbindung sind die Tagesrandstunden von grosser Bedeutung, nicht zuletzt wegen der Geografie. Interkontinentalflüge dauern (Flugzeit) und gehen meist in andere Zeitzonen. Gewisse Weltregionen können nur bei Abflügen am späten Abend ab Zürich vernünftig angebunden werden. Flüge von Asien in die Schweiz können wegen der Flugdauer, des Nachtflugverbots in der Schweiz und der Zeitverschiebung nicht später starten. Das Drehkreuz ermöglicht nach der Landung aus Interkontinentaldestinationen am frühen Morgen eine zeitnahe Weiterreise an eine EU-Destination; somit ergibt sich kein Zeitverlust durch lange Wartezeiten. Bereits heute ist das Nachtflugverbot in der Schweiz im internationalen Vergleich äusserst streng und limitierend. Eine Verlängerung, nur schon um 30 Minuten, hätte verheerende Auswirkungen.

Bei Kurzstreckenflügen innerhalb Europas ist es von entscheidender Bedeutung, dass Personen, die aus beruflichen Gründen fliegen müssen, am selben Tag ins Ausland und zurückreisen können. Diese Geschäftsreisenden werden nach der schrittweisen Aufhebung bestimmter grenzsanitärer Massnahmen wegen COVID-19 ihre Reisen wieder aufnehmen. Dies ist nur möglich, wenn die derzeitigen Öffnungszeiten an den Flughäfen, insbesondere in Genf und Basel, beibehalten werden. Start- und Landeverbote zu späteren Zeiten würden sich für all diese Reisenden als nachteilig erweisen. Einschränkungen der Betriebszeiten des Flughafens sind für Airlines, die auf Flughäfen in der Schweiz operieren, viel einschneidender als für Airlines, die aus dem Ausland operieren, weil einheimische Airlines jeden Abend zwingend auf ihre Basen zurückkehren müssen. Zusammenfassend gefährden Einschränkungen die Rentabilität von in der Schweiz stationierten Flugzeugen und die damit verbundenen Arbeitsplätze.

Die AEROSUISSE ist sich der Verantwortung bewusst, dass die Luftfahrt ihre Treibhausgasemissionen senken muss, um eine Zukunft zu haben. Aus diesem Grund müssen wir massiv in neue, effizientere Flugzeuge, innovative Technologien und alternative Flugtreibstoffe (SAF) investieren. Unsere Klimabilanz muss besser werden. Diese Investitionen können nur getätigt werden, wenn unsere Airlines wirtschaftlich operieren können und Geld verdienen. Verbote und einschränkende Massnahmen bewirken nur das Gegenteil und schwächen die Investitionskraft. Wir brauchen intakte Rahmenbedingungen.

Moratorien und Verbote der Schweizer Politik zum Luftverkehr im Alleingang sind keine effektiven klimapolitischen Instrumente für eine globale Branche. Sie verlagern den Verkehr und die CO₂-Emissionen ins Ausland – zugunsten ausländischer Wettbewerber – und sie schaffen Umwegverkehr und zusätzliche CO₂-Emissionen.

Solche politischen Vorstösse sind nicht im Interesse der des Wirtschafts- und Tourismusstandortes Schweiz. Wie vom Bundesrat beantragt, sind sie deshalb abzulehnen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung dieses Anliegens und verbleiben

freundlichen Grüssen

AEROSUISSE
Dachverband der schweizerischen
Luft- und Raumfahrt

Der Geschäftsführer:



Philip Kristensen