



Tages-Anzeiger
8021 Zürich
044/ 248 44 11
<https://www.tagesanzeiger.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 130'957
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Seite: 2
Fläche: 216'703 mm²

Auftrag: 3007101
Themen-Nr.: 999.222

Referenz: 76887638
Ausschnitt Seite: 1/4

Print

Klima-Fesseln für die Flugbranche in Sichtweite

Luftverkehr-Hilfspaket Soll der Bundesrat die Luftfahrt in der Schweiz mit Milliardenhilfe retten? nicht mehr erweitern dürfen und die Branche als Ganzes auf ein «klimaverträgliches Niveau»

Ja, sagen Grüne und Linke – knüpfen das aber an Bedingungen. So sollen Flughäfen ihre Kapazität zurückgebaut werden. Bürgerliche halten wenig von diesen Ideen.



Die Swiss steckt in argen Corona-Turbulenzen: Es gibt weniger Flüge und viele leere Flughallen und -schalter.

Der Flughafen Zürich aber will zwei seiner Pisten verlängern. Foto: Enea Leonza (Keyston), Urs Jauch, Pino Covino, Denis Balthouse (Reuters)

Stefan Häne
und **Gregor Poletti**

Am Himmel ist es ruhig geworden. Corona legt auch den Flugverkehr lahm. Wann und wie stark dieser wieder anziehen wird, ist unklar. Klar ist hingegen der langfristige Trend: Trotz Corona-Krise stehen die Zeichen auf Wachstum.

Derzeit sind die Fluggesellschaften noch damit beschäftigt, die aktuelle Flaute zu meistern, auch die Swiss. Sie hat deshalb schon früh beim Bund angeklopft. Dieser hat reagiert und

eine Taskforce eingesetzt, um ein zweites Grounding der Schweizer Luftfahrt zu verhindern. Die Taskforce erarbeitet nun Vorschläge zuhanden der Landesregierung.

«Eine weitere Steigerung der Flugkapazitäten ist mit den Bemühungen um einen verstärkten

Klimaschutz unvereinbar.»

Florence Brenzikofer

Nationalrätin Grüne Linke und grüne Parteien wittern nun die Chance, den möglichen Massnahmen des Bundes ihren klimapolitischen Stempel aufzudrücken. Brisant ist dabei der Vorschlag der Grünen, der die weitere Zukunft der Schweizer Luftfahrt ins Visier nimmt. Die Landesflughäfen Zürich, Genf und Basel-Mülhausen sollen ein Korsett erhalten, also beispiels-



weise weder Pisten verlängern noch neue bauen dürfen. «Eine weitere Steigerung der Flugkapazitäten ist mit den Bemühungen um einen verstärkten Klimaschutz unvereinbar», sagt Nationalrätin Florence Brenzikofer (Grüne). Sie wird in der nächsten Session eine Motion einreichen. Ein absolutes Verbot verlangt die Nationalrätin nicht. Vielmehr ein Moratorium, das so lange bestehen soll, bis der CO₂-Ausstoss, den der Schweizer Flugverkehr verursacht, auf ein Drittel des Referenzjahres 2018 gesunken ist.

Zürich will Pisten ausbauen

Ein Moratorium, wie es die Grünen fordern, kollidiert mit den Plänen der Flugbranche. Der Flughafen Zürich zum Beispiel will die Pisten 28 und 32 verlängern; die Planungsarbeiten hat er letztes Jahr abgeschlossen, nun startet der politische Prozess. «Um den Flughafen für die nach wie vor steigende Nachfrage leistungsfähig zu halten, müssen wir heute die Weichen für die grossen Entwicklungsprojekte der Zukunft stellen», machte Chef Stephan Widrig jüngst in einem Schreiben an die Aktionäre klar. Flughafensprecherin Rafaela Stelzer betont: «Bei diesen Vorhaben geht es primär um die Stabilisierung des Betriebs und nicht um Kapazitätserweiterungen.» Zum Vorstoss der Grünen äussern sich die Flughafenbetreiber erst, wenn dieser offiziell vorliegt.

Klimaschützer misstrauen solchen Äusserungen. Ermutigt sehen sie sich durch ein Gerichtsurteil zur geplanten Erweiterung des grössten Flughafen Europas, London-Heathrow. Dessen Betreiber hätten nicht aufgezeigt, inwieweit der Bau einer dritten Piste kompatibel mit dem Pariser Klimaabkom-

men sei, urteilten die Richter. Ein definitives Nein zum Vorhaben ist das Verdikt von Ende Februar zwar nicht, ein Rückschlag aber sehr wohl. Die Flughafenbetreiber wollen das Urteil ans höchste Berufungsgericht in Grossbritannien weiterziehen.

Zusätzlich zum Moratorium wollen die Grünen etwaige Staatshilfen für die Flugbranche, wie sie derzeit diskutiert werden, an Auflagen knüpfen und so einen «grundlegenden Wandel» im Flugsektor in die Wege leiten. Dazu gehört etwa ein neuer Fonds für Umschulungen und Weiterbildungen. Das Flugpersonal soll so in «klimaverträgliche» Sektoren des öffentlichen Verkehrs wechseln können, insbesondere in das Nachtzuggeschäft.

Zusätzlich wandten sich am Dienstag linke und grüne Organisationen mit einem offenen Brief an den Bundesrat. Jegliche staatliche Unterstützung müsse die Arbeitnehmenden schützen und an Bedingungen mit klaren Klimazielen geknüpft sein. Die Flugbranche müsse auf ein klimaverträgliches Niveau zurückgebaut werden. Dazu schlägt die Allianz von 46 Bewegungen, Organisationen und Parteien die Einführung einer Kerosinsteuer vor, die in Zusammenarbeit mit anderen Staaten eingeführt werden soll. Zudem soll der Bund mehr Geld in den ÖV investieren, konkret in den Ausbau des internationalen Bahn- und Nachtzugverkehrs.

Warnung vor den Folgen

Die verschiedenen Vorstösse von Grünen und Linken, insbesondere der Ruf nach einem Moratorium, stossen auf heftigen Widerstand. «Es ist falsch, wenn man die Corona-Pandemie

missbraucht, um den Flugverkehr einzuschränken», sagt Nationalrat Martin Candinas (CVP). «Gerade jetzt zeigt sich, wie wichtig es ist, dass wir eine Airline haben, die das Drehkreuz Zürich bedient.» Nur so sei es gelungen, gestrandete Schweizer aus der ganzen Welt heimzuholen und medizinische Güter aus China, Singapur und Hongkong einzufliegen. Auch Nationalrat und Pilot Thomas Hurter (SVP) übt Kritik: «Einmal mehr anerkennen die Grünen den Fortschritt und die Wichtigkeit der Luftfahrt nicht.»

Die Gegner eines Ausbaumoratoriums argumentieren mit der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Luftfahrt für die Schweiz und präsentieren dazu viele Zahlen. Wertschöpfung pro Jahr dabei: 33,5 Milliarden Franken. Arbeitsplätze: 190'000 direkt abhängig und mehrere Hunderttausend indirekt. Und weiter: Mehr als 40 Prozent der Exporte, gemessen an ihrem Wert, verlassen die Schweiz auf dem Luftweg, und jeder dritte Tourist erreicht die Schweiz mit dem Flieger.

Hurter warnt denn auch: «Wenn wir nun beginnen, unsere Infrastruktur zu beschränken, wird das auf Kosten unserer Arbeitsplätze gehen.» Das aber mindere im Endeffekt jene fi-

«Es ist falsch, wenn man die Pandemie missbraucht, um den Flugverkehr einzuschränken.»

Martin Candinas
Nationalrat CVP



nanziellen Erträge, aus denen die öffentliche Hand «all die verschiedenen Umweltmassnahmen» in der Schweiz finanziere.

Die Gegner halten eine Beschränkung auch deshalb für falsch, weil sich die Luftfahrt ohnehin schon um mehr Klimaschutz bemühe, etwa mit effizienteren Fliegern. Zudem, so machen sie geltend, kompensiert der Schweizer Luftverkehr seine Emissionen in Europa über das EU-Emissionshandelssystem. Auch habe die Schweiz eine Teilnahme an Corsia beschlossen, dem globalen CO₂-Kompensationssystem für den Luftverkehr.

Zustimmung für die Moratoriumspläne signalisieren bis jetzt nur Politiker aus dem linken Spektrum und der Grünliberalen. «Der Flugverkehr muss in Zukunft auch Teil von griffigen Klimaschutzmassnahmen sein», sagt zum Beispiel GLP-Präsident Jürg Grossen. Seine Partei bringt zudem noch einen eigenen Ansatz in die Diskussion. Sie plädiert für ein zweistufiges Verfahren: Der Bund soll demnach für die Liquidität in Form von Krediten sorgen. Die Swiss soll diese innerhalb von fünf Jahren zurückzahlen oder sie durch Green Bonds ablösen.

Diese Bonds sollen auch zum Einsatz kommen, wenn Unternehmen über die Liquiditätshilfen hinaus Geld vom Bund wollen. Und sie sollen mit klaren Zielvereinbarungen verknüpft werden. So soll die Luftfahrtbranche etwa verpflichtet werden, stufenweise für die Beimischung von CO₂-neutralem synthetischem Kerosin zu sorgen. «Green Bonds sind einfach umzusetzen, was etliche Firmen schon erfolgreich machen», sagt GLP-Vizepräsident Pascal Vuichard.

Vorerst keine Milliarden für die Luftfahrt

Der Bundesrat will verhindern, dass Steuergelder ins Ausland abfliessen.

Laura Frommberg,
Arthur Rutishauser
und Konrad Staehelin

Dass die Luftfahrtindustrie in der aktuellen Krise auf Gelder der öffentlichen Hand angewiesen sein wird, gilt als ausgemacht. Anders als mit den bisher gesprochenen Hilfsmilliarden für KMU scheint es der Bundesrat hingegen in diesem Fall weniger eilig zu haben. Wie verschiedene unabhängige Quellen berichten, wird er die Frage an seiner heutigen Sitzung zwar besprechen, allerdings keine Soforthilfe für die Branche beschliessen.

Stattdessen soll eine bereits vor mehreren Wochen gebildete Taskforce unter der Leitung des Direktors der Finanzdirektion, Serge Gaillard, die Situation vertieft betrachten. Neu soll auch das Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung darin vertreten sein. Es könnte bis

Ende April dauern, bis der Bundesrat, gestützt auf die Luftfahrtverordnung, eine Entscheidung über die Form der finanziellen Hilfe fällt. Es steht sogar im Raum, dass der Bundesrat für einen Teil der Massnahmen den ordentlichen Gesetzesweg nutzt. Das würde bedeuten, dass die Parlamentskammern erst an ihrer ordentlichen Sommersession im Juni über diese beraten könnten. Wie die «SonntagsZeitung» berichtete, steht eine Gesamtsumme von drei bis fünf Milliarden Franken im Raum.

Nicht von Insolvenz bedroht

Die Entscheidung des Bundesrates, sich mehr Zeit zu lassen, dürfte mehrere Gründe haben. Erstens sind die betroffenen Firmen teilweise gut kapitalisiert und unter normalen Umständen pro-

fitabel. Mehrere von ihnen sind selbst dann nicht von der Insolvenz bedroht, wenn sie noch mehrere Wochen kein frisches Geld erhalten. Hier sind die – unter normalen Umständen – gesunden Airlines Swiss, Edelweiss und Easyjet Switzerland zu nennen. Helvetic betonte bisher stets, ganz auf Staatshilfe verzichten zu wollen. Der Eigner Martin Ebner hat ihr die nötige Liquidität in Aussicht gestellt. Die Flughäfen Basel, Zürich und Genf sind ebenfalls in gutem Zustand. Sie gehören ausserdem ganz oder teilweise der öffentlichen Hand.

Zweitens wirft die Verwendung von Steuergeldern für die Rettung die Luftfahrt politische delikate Fragen auf, deren Beantwortung mehr Zeit braucht. Kompliziert ist dabei etwa der Plan, dass Steuergelder «im Land bleiben sollen». Falls ausländische Mutterfirmen indirekt profitieren sollten, dann bloss, wenn es sich um systemrelevante Unternehmen handelt.

Für Unternehmen wie die Swiss oder Easyjet bedeuten diese Vorgaben mit hoher Wahrscheinlichkeit, dass die finanziel-



le Hilfe in Form eines Kredites erfolgt. Der Zins dürfte sich an den künftigen Gewinnen der Kreditnehmer orientieren. Eine spätere Entscheidung über die Form der finanziellen Hilfe für die Lufthansa-Töchter Swiss und Edelweiss hätte ausserdem den Vorteil, dass man diese im Wissen über die Entscheidung der deutschen Regierung treffen könnte. Berlin verhandelt aktuell mit der Lufthansa-Spitze über eine Staatsbeteiligung.

Swissport stark betroffen

Schwieriger ist die Frage, wie man einen Abfluss des Geldes bei den flughnahen Betrieben verhin-

dern möchte: Der Caterer Gategroup, der asiatischen Investmentfirmen gehört, war schon vor der Corona-Krise stark verschuldet. Und die chinesische HNA-Gruppe, die den Bodenabfertiger Swissport und den Technik-Dienstleister SR Technics besitzt, ist wegen finanzieller Probleme im März unter die schützende Hand der Provinzregierung von Hainan geflüchtet. Zweifel daran, dass die Kredite in diesen Fällen zurückgezahlt würden, wären berechtigt.

Diese Firmen, deren Angestellte über den ganzen Globus verteilt arbeiten, haben ihre eige-

nen Massnahmen eingeleitet. So hat Swissport angekündigt, bis Ende April 40'000 seiner weltweit 65'000 Mitarbeiter vorübergehend oder dauerhaft freizustellen. Gemäss der «Handelszeitung» laufen derzeit Gespräche zwischen Swissport und dem Bund über eine Auffanglösung für den Schweizer Teil des Unternehmens. Mit einer solchen Lösung wäre einerseits der wichtigen Rolle, die dieser für die Schweizer Anbindung an internationale Ziele spielt, Rechnung getragen. Andererseits würde das Geld tatsächlich im Land bleiben.

Helvetic profitiert von langfristigen Verträgen

Die Lufthansa-Gruppe glaubt nicht an eine schnelle Erholung des Marktes und handelt. So wurden nahezu alle sogenannten Wetlease-Vereinbarungen gekündigt. Vorerst nicht davon betroffen ist Helvetic. Die Schweizer Airline bestreitet zwar einen Grossteil ihres Geschäfts mit Wetlease, also dem

Durchführen von Flügen für die Swiss. Doch sind die Verträge so langfristig, dass sie von der jüngsten Massnahme nicht betroffen sind. Die Swiss wird ihre Flotte durch die verzögerte Einfloftung bestellter Maschinen verkleinern. Und sie prüft die vorgezogene Ausmusterung älterer Flugzeuge. (red)