

# Die Aviatik-Übersicht: CO<sub>2</sub>-neutrales Fliegen bis 2050 // Business-Class in neuen Dimensionen // 250 Millionen Passagiere in Dubai FREE



Die neue Business Class der Lufthansa. Bild: Lufthansa

*Die aktuelle Luftfahrt-Übersicht: Wie der Bundesrat bis 2050 CO<sub>2</sub>-neutral fliegen will. Kann Lufthansa mit einer neuen Business-Klasse punkten? Und: Von 1,6 Millionen auf 250 Millionen Passagiere planen die Vereinigten Arabischen Emirate für den Zweitflughafen Al Makoum in Dubai.*

von Peider Trippi

25. April 2024

## CO<sub>2</sub>-neutrales Fliegen bis 2050 verabschiedet

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 21. Februar 2024 den Postulats-Bericht «CO<sub>2</sub>-neutrales Fliegen bis 2050» verabschiedet. Mit dem Ja der Stimmbevölkerung im Juni 2023 zum Klima- und Innovationsgesetz wird der Luftverkehr ins Netto-Null-Ziel der Schweiz aufgenommen. Der nun verabschiedete Bericht hält fest, dass sich dieses Ziel, das auch die Luftfahrtindustrie anstrebt, erreichen

Die wichtigste technische Massnahme zur Reduktion der fossilen CO<sub>2</sub>-Emissionen ist der Einsatz nachhaltiger Flugtreibstoffe (Sustainable Aviation Fuels, SAF). Einen Beitrag leisten werden auch Effizienzsteigerungen in der Flugzeugflotte und im Flugbetrieb. So wurden beispielsweise mit dem Ersatz der zwanzigjährigen A320 bei der Swiss mit der A320neo bis zu 20 Prozent Treibstoff eingespart.

Mit den bestehenden und ab 2025 vorgesehenen Instrumenten kann der Bund die Weichen stellen für eine Reduktion von 70 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Schweizer Luftverkehrs.

Damit er bis 2050 das Netto-Null-Ziel vollständig erreicht, braucht es indes auch die Entnahme und Speicherung von CO<sub>2</sub> (Negativemissionstechnologien). Wasserstoff- und Elektroflugzeuge können die Emissionen laut dem Bericht hingegen nur unwesentlich reduzieren – zumindest bis 2050.

So macht es der ambitionierte Zeitrahmen erforderlich, rasch die Rahmenbedingungen für den Markthochlauf von SAF zu schaffen. Dies soll mit einem Schweizer Anschluss an die europäisch harmonisierte Beimischpflicht umgesetzt werden. Darüber hinaus sieht der Bundesrat vor, die Entwicklung und den Einsatz innovativer Technologien zur Reduktion der Klimawirkung des Luftverkehrs subsidiär zu fördern.

Zudem soll die Weiterentwicklung von international abgestützten marktbasierenden Massnahmen das Erreichen von CO<sub>2</sub>-neutralem Fliegen unterstützen. So wird die Schweiz die Anpassungen des EU EHS (Emissionshandelssystem) spiegeln. Das überarbeitete EHS wird ohne kostenlose Zuteilung von Emissionsrechten ab 2026 den Anreiz zur Effizienzsteigerung von Flugzeugen und Betrieb verstärken, damit aber auch Kosten für Luftfahrzeugbetreiber erhöhen.

In den vergangenen Jahren forderten mehrere parlamentarische Vorstösse, die Befreiung von Flugtreibstoffen für den internationalen Luftverkehr von der Mineralölsteuer aufzuheben. Dies sollte die Nachfrage nach Flugtransporten senken. Hier hat die Schweiz jedoch kaum rechtlichen Spielraum: Die Steuerbefreiung von Flugtreibstoffen für den internationalen Luftverkehr ist weltweit etabliert. Diese Praxis unilateral anzupassen ist daher nicht möglich, dies müsste international geschehen.

Mit den bestehenden und geplanten Instrumenten können über 70 Prozent der fossilen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Luftfahrt bis 2050 reduziert werden. Dafür müssen diese Instrumente beibehalten und weiterentwickelt werden, insbesondere die Beimischpflicht gekoppelt mit gezielter Förderung, das EHS sowie das 2016 beschlossene globale CO<sub>2</sub>-Kompensations-System für den Luftverkehr CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation).

- [der Bericht als PDF auf admin.ch \(externe Seite\)](#)

## Neue Business Class «Allegris»

Die neue Business-Class-Kabine Allegris der Lufthansa wird in diesem Sommer ihr Debüt feiern. Diese

Noch kein Mobimag-Abo? [Jetzt kostenlos testen!](#)

exklusives Bett, Privatsitzplatz, Privatsitzplatz mit Baby, Doppelsitz oder klassischer Sitz.

Nach mehr als fünf Jahren Entwicklungszeit müssen Reisende noch bis im Mai warten, da Lieferprobleme die Lufthansa daran hinderten, die Kabinen früher zu installieren. Erstmals wird Vancouver ab München mit der neuen Business-Klasse geflogen. Später sind Verbindungen ab Frankfurt nach Vancouver und Toronto geplant. Die neuen Kabinen werden ab Mai zunächst in den neu ausgelieferten Airbus A350-Flugzeugen zu finden sein, bevor im Sommer auch die neuen Boeing 787 Dreamliner die Allegris Business Class anbieten.

Auch die neu designte Lufthansa Premium Economy-Class wird neue Maßstäbe setzen. Der moderne Sitz im innovativen Hartschalendesign lässt sich mühelos verstellen: Neigung, Kopfstütze, Armlehne oder Beinauflage. Eine perfekte Sitzposition, ohne dabei Mitreisende dahinter zu stören. Das ergibt mehr Komfort und mehr Raum für ein individuelles Reiseerlebnis.

Durch das besondere Design haben alle Sitze viel persönlichen Freiraum ideal zum angenehmen Arbeiten, Essen und Entspannen. Neu wird ein 15,6-Zoll-4k-Monitor mit Bluetooth-Verbindung zum eigenen Gerät und kabellose Ladefunktion (Wireless Charging) angeboten sowie Energieanschlüsse für Smartphone und Co: Alle Sitze verfügen über USB-Anschlüsse und eine 110-V-Steckdose zum Aufladen.

Lufthansa investiert in den nächsten Jahren über 2 Milliarden Euro in neue Kabineneinrichtungen. Neben den Airbus A350 und Boeing B787 wird auch das zukünftige «Flaggschiff», die B777-9 ab 2025 neuen Komfort, inklusive einer neuen zusätzlichen Business-Class Plus, erhalten. Im Weiteren plant Lufthansa bei der B747-8 Flotte im Unterdeck eine neue First-Class Zone einzubauen.

- [Zum Artikel bei lufthansa.com](#)

## Neuer Mega-Hub in Dubai

Da sich der heutige Dubai International Airport seiner Kapazitätsgrenze nähert, arbeiten die Vereinigten Arabischen Emirate bereits an Plänen für seinen Nachfolger, der am Stadtrand ausgebaut wird und in den 2030er Jahren den Hauptverkehr übernehmen soll. Dieser Flughafen Maktoum, der derzeit ein Zweitflughafen ist, könnte im geplanten Endausbau 250 Millionen Passagiere (zum Vergleich: der Flughafen Zürich lag zuletzt bei 29 Millionen) pro Jahr abfertigen.

Der Dubai International Airport, die heutige Heimatbasis von der Fluggesellschaft Emirates, hatte 2023 rund 90 Millionen Passagiere abgefertigt, 40 Prozent mehr als im Vorjahr und zum ersten Mal das Niveau von 2019 übertroffen. Damit ist bald die Kapazitätsgrenze des Flughafens von 100 Millionen erreicht. Dessen Ausbaugrenze liegt bei 120 Millionen Passagieren.

Der Al Maktoum International Airport (AMI), der 35 Kilometer südwestlich der Stadt liegt, wird seit der Eröffnung 2010 hauptsächlich vom Frachtverkehr und den technischen Diensten für die

Flugarten und Instandhaltung genutzt. Eine Handvoll Passagierfluggesellschaften, vor allem  
Billigfluggesellschaften, nutzen den Flughafen seit 2013.

Stark zugenommen haben die Flüge nach Russland, wo heute neun Destinationen angefliegen werden. Allein Moskau hat durchschnittlich 10 Flüge ab Dubai Al Maktoum pro Woche, was 28 Prozent aller wöchentlichen Abflüge entspricht. Heute hat Al Maktoum eine Kapazität von rund 1,6 Millionen Passagieren pro Jahr.

Der zukünftige Hauptflughafen von Dubai wird im Zentrum von Dubai South liegen, ein ganz neuer Stadtteil mit über 145 Quadratkilometer (Stadt Zürich 88 km<sup>2</sup>). Teile dieser neuen Stadt befinden sich im Bau und werden acht Zonen umfassen. Jede dieser Zonen wird einer spezifischen Branche zugeordnet und wird Wohn- und Gewerbebezonen umfassen.

Eine dieser Zonen mit dem Flughafen Al Maktoum im Zentrum des Geschehens wird er eine komplette «Aerotropolis» bilden. In diesem Aerospace Hub für die Luft- und Raumfahrt wird auch das geplante, knapp eine Milliarde US\$ teure Engineering-Zentrum von Emirates aufgebaut.

Paul Griffiths, CEO von Dubai Airports, hat gegenüber dem Magazin Business Traveller von einem neuen modularen Ansatz zur schrittweisen Erweiterung vom Flughafen Al Maktoum International (AMI) gesprochen, der bis in die 2050er Jahre reichen könnte. Es ist kein klassischer Flughafen geplant, sondern eine Bauweise vernetzter Module im neuen Stadtgebiet mit fünf Pisten.

Nach einer zweiten Ausbautappe im nächsten Jahrzehnt werden die Terminals 3 und 4 folgen. Dazu gehören auch eine Anbindung an die Etihad Rail und die neue U-Bahn-Linie. Die Start- und Landebahnen 4 und 5 werden den Flugplatz vervollständigen und vier Flugzeugen parallele Anflüge ermöglichen.

Das automatische Personenbeförderungssystem wird zu einem Netz mit 14 Stationen erweitert, womit alle luftseitigen Gebäude in einer riesigen Schleife verbunden werden. In seinem endgültigen Ausbau wird AMI in der Lage sein, jährlich 250 Millionen Passagiere über 400 Gates zu bedienen und 15 Millionen Tonnen Fracht abzufertigen.

- [zum Artikel auf cnn.com \(in Englisch\)](#)