



42. Politikbrief

Frühling 2019

Editorial	03	Gastbeitrag: Natalie Rickli, Nationalrätin	07	Enteignungsgesetz: Chance für Modernisierung nutzen	10
Investitionen in die Flughafen- infrastruktur sparen Energie und schützen das Klima	04	Der Flughafen Zürich als Schengen-Aussengrenze	08	Flughafenglossar: Flugsiche- rung am Flughafen Zürich	11
				Verkehrsentwicklung	12

Das Online-Archiv der
Politikbriefe finden Sie hier:
www.flughafen-zuerich.ch/politikbrief



Impressum

Redaktion: Flughafen Zürich AG

Druck: www.bmdruck.ch

Papier: Refutura blauer Engel, Recycling

© Flughafen Zürich AG

Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen

politikbrief@zurich-airport.com

www.flughafen-zuerich.ch



Editorial

Geschätzte Leserinnen und Leser

Die Rolle als Betreiberin des einzigen interkontinentalen Drehkreuzes der Schweiz ist facettenreich. Es ist ein Privileg, für den Betrieb einer der wichtigsten Verkehrsinfrastrukturen der Schweiz verantwortlich zu sein. Gleichzeitig ist diese Stellung mit Pflichten verbunden, die sich aus den Zielen und Aufträgen der Betriebskonzession des Bundes und vielseitigen Ansprüchen seitens der Wirtschaft und Gesellschaft ergeben. Um den sicheren und reibungslosen Flugbetrieb garantieren sowie ein qualitativ hochstehendes Angebot erbringen zu können, welches die Nachfrage von Wirtschaft und Gesellschaft nach Luftverkehr erfüllt, braucht es eine leistungsfähige Flughafeninfrastruktur. Entsprechend ist die fortlaufende Modernisierung und Erweiterung dieser Infrastruktur am Flughafen Zürich von zentraler Bedeutung. Die Flughafen Zürich AG investiert hierfür rund 1 Million Franken pro Arbeitstag.

Der Flughafen erhält, anders als alle anderen Verkehrsträger, keine staatlichen Beiträge oder Subventionen. Die finanziellen Mittel für die Investitionen am Flughafen Zürich müssen aus eigener Kraft bereitgestellt werden. Basis dafür bildet, wie bei allen anderen Unternehmen auch, der Gewinn der Gesellschaft sowie die Mittelaufnahme am Kapitalmarkt durch Fremd- und Eigenkapital. Weniger Gewinn heisst automatisch weniger verfügbare Mittel für künftige Investitionen und weniger Mittelbereitstellung durch den Kapitalmarkt. Die Flughafengebühren in Zürich liegen im europäischen Durchschnitt, trotz höchsten Lohn- und Baukosten in der Schweiz. Wir wollen diese, wie schon in der Vergangenheit, auch in der nächsten Gebührenperiode weiter senken, damit die Schweiz im internationalen Luftverkehr wettbewerbsfähig bleibt. Der aktuelle Vorschlag des BAZL, die Gebühren am Flughafen Zürich

um rund 25% zu senken, würde aber das Substrat für künftige Investitionen in einem Ausmass ausdünnen, der weder nachhaltig noch im Sinne der Schweizer Volkswirtschaft sein kann. Wir haben im letzten Politikbrief darüber berichtet.

Nebst der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Qualität dienen die Investitionen in die Infrastruktur zudem auch der Reduktion von nachteiligen Umweltauswirkungen. So konnte die Flughafen Zürich AG trotz des Anstiegs der Gebäudeflächen und der Passagierzahlen den lokalen CO₂-Ausstoss in den letzten 25 Jahren um 40% senken und ihren Energiebedarf auf dem Niveau von 1994 stabilisieren. Die Kombination aus kleinen und grossen baulichen Massnahmen sowie der Einsatz neuer Technologien tragen zur stetigen Optimierung bei. So wird beispielsweise durch die Nutzung von Geothermie im Bereich der Energiegewinnung der Anteil fossiler Brennstoffe stetig verringert. Wir haben uns zudem verbindliche CO₂-Reduktionsziele für die Zukunft gesetzt, die weitergehen als das Pariser Klimaschutzabkommen. Das sind konkrete Massnahmen zur Reduzierung des Verbrauchs, während die aktuell diskutierte nationale Flugticketabgabe eine reine Symbolpolitik ist.

In unserem Gastbeitrag kommt mit Nationalrätin Natalie Rickli eine erfahrene Verkehrspolitikerin zu Wort. Auch Sie zeigt auf, dass die Zivilluftfahrt für den Wirtschaftsstandort Schweiz und die Region Zürich von herausragender Bedeutung ist.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Stephan Widrig
Chief Executive Officer

Investitionen in die Flughafeninfrastruktur sparen Energie und schützen das Klima

Trotz der wachsenden Nachfrage von Wirtschaft und Gesellschaft nach Luftverkehr und dem damit verbundenen Anstieg der Gebäudeflächen und der Passagierzahlen, konnte die Flughafen Zürich AG ihren CO₂-Ausstoss in den letzten 25 Jahren um 40 % senken. Bis 2030 soll der lokale CO₂-Ausstoss um weitere 10'000 Tonnen verringert werden. Zudem konnte der Energiebedarf auf dem Niveau von 1994 stabilisiert werden. Zentral für die bisherige Entwicklung sowie das Erreichen zukünftiger Ziele sind die Sanierung bestehender Bauten sowie die Nutzung zukunftsgerichteter Technologien. Dafür bedarf es auch weiterhin hoher Investitionen in die Flughafeninfrastruktur.

Die Infrastruktur am Flughafen Zürich hat vielfältigen Ansprüchen gerecht zu werden, weshalb die Flughafen Zürich AG seit ihrer Privatisierung im Jahr 2000 und bis heute rund 1 Million Franken pro Arbeitstag in die Flughafeninfrastruktur investiert. Einerseits muss die Infrastruktur den Anforderungen an einen modernen Flughafenbetrieb genügen und es müssen die nötigen Anlagen sowie Systeme bereitgestellt werden, um auch bei höherer Belastung durch das steigende Passagieraufkommen einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten. Beispielhaft dafür steht die Erweiterung und Erneuerung der Gepäcksortieranlage bis 2025 für 500 Millionen Franken. Andererseits muss die Flughafeninfrastruktur die Erwartungen und Bedürfnisse der Kunden erfüllen, damit der hohe Qualitätsstandard beibehalten und der Flughafen Zürich im internationalen Wettbewerb mit anderen Hubs weiterhin bestehen kann. Gleichzeitig können mit Investitionen in die Infrastruktur nachteilige Umweltauswirkungen reduziert werden, etwa im Bereich des Energiebedarfs und den damit verbundenen CO₂-Emissionen.

Investitionen in die Flughafeninfrastruktur sind zentral für einen konkurrenzfähigen und möglichst nachhaltigen Betrieb

Die Investitionen in die Entwicklung der Infrastruktur dienen einem nachhaltigen Betrieb. Obwohl die Energiebezugsfläche am Flughafen Zürich in den letzten 25 Jahren um 50 % gewachsen ist und sich die Passagierzahl auf mittlerweile 31 Millionen im Jahr 2018 mehr als verdoppelt hat, konnte der Energiebedarf auf dem Niveau von 1994 stabilisiert werden. Geänderte

Gesetze und Bauvorschriften verpflichten zu hohen Standards bezüglich der Wärmedämmung und des Energieverbrauchs. Die Flughafen Zürich AG ist aber auch aus eigenem Antrieb bestrebt, nachhaltige Lösungen zu realisieren, welche den zukünftigen Energiebedarf minimieren. Entsprechend hat die Flughafeninfrastrukturbetreiberin in den letzten beiden Jahrzehnten aufwändige Massnahmen umgesetzt, welche den Bedarf an fossilen Brennstoffen reduziert haben. So konnte der Wärmebedarf dank der Sanierung älterer Gebäude, der Installation von Wärmerückgewinnungsanlagen und aufgrund laufender Betriebsoptimierungen gesenkt werden. Wirkungsvoll ist insbesondere das Nachrüsten der Wärmedämmung bei der Erneuerung bestehender Infrastruktur.

Geothermie ist fester Bestandteil der Energiegewinnung

Das im Jahr 2004 für 330 Millionen Franken gebaute Dock E hingegen ist ein Beispiel für ein aufwändiges Neubauprojekt. Dessen Geothermie-Anlage wurde im Jahr 2010 mit dem Schweizer Geothermiepreis ausgezeichnet. Das 485 Meter lange Gebäude wurde wegen des schlechten Baugrunds auf 441 Pfählen fundiert. Von diesen wurden 310 als Energiepfähle ausgerüstet, die eine Nutzung des Erdreichs unter dem Dock als saisonaler, kombinierter Wärme- und Kältespeicher erlauben. Während im Winter der Wärmebedarf des Gebäudes mittels Einsatz einer Wärmepumpe überwiegend mit Erdwärme und interner Abwärme gedeckt werden kann, muss im Sommer zur Kühlung zusätzlich Energie zugeführt werden. Gesamthaft wird über die Hälfte des Kälte- und Wärmebedarfs des Dock E mit erneuerbarer Energie abgedeckt. Aktuell werden auch auf dem Werkhofareal des Flughafens neue Wege bei der Energieversorgung beschritten. Die neue Wache für «Schutz & Rettung Zürich» sowie das neue Technikgebäude (inkl. Rechenzentrum, der Energieversorgungszentrale sowie Strom-



und Notstromversorgung) werden künftig mittels Erdsondenfeld beheizt und gekühlt. Mit dem Erdsondenfeld konnte eine wirtschaftliche und vor allem eine ökologische Lösung gefunden werden, welche durch Nutzung von regenerativen Energien weniger CO₂-Emissionen verursacht. Überdies besteht die Möglichkeit zur Erweiterung des Feldes, womit die Kapazität für die Versorgung weiterer Gebäude mit Wärme und Kälte geschaffen werden kann. Geothermische Lösungen benötigen zwar elektrischen Strom, verursachen insgesamt aber deutlich weniger CO₂-Emissionen als Systeme mit fossilen Brennstoffen.

Investitionsfähigkeit ist zentral für zukünftige die umweltschonende Weiterentwicklung der Flughafenanlagen

Die Kombination aus einfachen und komplexen Massnahmen bei der Erneuerung sowie Erweiterung der Flughafeninfrastruktur hat dazu beigetragen, dass die Flughafen Zürich AG ihren CO₂-Ausstoss in den letzten 25 Jahren um 40% reduzieren konnte. Mittlerweile liegt der jährliche CO₂-Ausstoss bei 30'000 Tonnen, bis 2030 soll dieser nochmals um ein Drittel gesenkt werden. Jedem Infrastrukturprojekt geht eine sorgfältige Kosten-/Nutzenanalyse voraus. Die Umsetzung der Energieziele und -politik des Bundes hin zu erneuerbaren Energien wird zukünftig weitere Investitionen erfordern. Um den vielseitigen Ansprüchen weiterhin gerecht zu werden, ist es wichtig, dass das einzige Luftverkehrsdrehkreuz der Schweiz Rahmenbedingungen vorfindet, um die benötigte hohe Investitionskraft aufbringen zu können.





Gastbeitrag

Verkehrsinfrastruktur als Standortfaktor

In der Region Zürich geniessen wir eine ausserordentliche Lebensqualität. Wir haben einen hohen Wohlstand, sichere Arbeitsplätze, hervorragende Infrastrukturen und ein umfassendes Bildungsangebot. Eine wichtige Grundlage für dies alles ist die intakte Verkehrsinfrastruktur, welche uns Mobilität und Freiheit ermöglicht. Die Zuverlässigkeit der Verkehrsverbindungen zeichnet die Schweiz und den Kanton Zürich aus. Für Unternehmen ist dies ein zentraler Standortfaktor – seien es die hervorragenden Bahnverbindungen, das gut ausgebaute Strassennetz oder der Flughafen Zürich, unser Tor zur Welt.

Ich bin viel unterwegs. Ohne die pünktlichen öffentlichen Verkehrsmittel, aber auch ohne unser Strassennetz könnte ich all meine Tätigkeiten nie unter einen Hut bringen. Als Winterthurerin bin ich in knapp einer Viertelstunde am Flughafen. Da ich auch gerne in ferne Länder reise, bin ich für diese Verkehrsanbindung besonders dankbar. Als Politikerin sehe ich aber auch, welchen Mehrwert der Flughafen für die Region bringt. Das Unternehmen Flughafen schafft Arbeitsplätze, bringt vielen Gewerbeunternehmen als Zulieferbetriebe Arbeit und ist überdies für den Tourismus von zentraler Bedeutung.

Unser Flughafen ist eine Institution von nationaler Bedeutung. Wir müssen auch in Bern immer wieder darauf hinweisen, dass der Flughafen in Kloten nicht einfach eine «Zürcher Angelegenheit» ist. Darum habe ich in meiner Zeit als Präsidentin der nationalrätlichen Verkehrskommission auch eine Sitzung am Flughafen Zürich durchgeführt. Wir erhielten von den Verantwortlichen einen interessanten Blick hinter die Kulissen und haben viel über die Herausforderungen des Flughafens und der Airlines erfahren.

Das Thema Verkehr prägte die politischen Diskussionen im Bundeshaus stark in den vergangenen Monaten und Jahren. Was den Schienenverkehr anbelangt, so gelang es, im Bahnausbaustritt 2035 den Brüttener Tunnel und das vierte Gleis beim Bahnhof Stadelhofen aufzunehmen – zwei verkehrspolitische Meilensteine, von welchen die Zürcher Bevölkerung profitieren wird. Aus Sicht des Strassenverkehrs sind Projekte wie die Glattalautobahn und die Oberlandautobahn zu nennen.

Die Annahme des Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds und der revidierte Netzbeschluss sind für den Verkehrsknotenpunkt Zürich wichtig. Wir müssen uns bewusst sein: Bald jeder fünfte Einwohner unseres Landes wohnt im Kanton Zürich. Laut Prognosen könnte die Bevölkerung bis 2040 um 325'000 Personen auf über 1,8 Millionen Einwohner anwachsen. Dies stellt die Städte und Agglomerationen vor enorme Herausforderungen. Dabei nimmt die Verkehrsinfrastruktur einen besonders wichtigen Platz ein – sowohl für den Einzelnen wie auch für die Gewerbebetriebe.

Ich werde mich auch zukünftig dafür einsetzen, damit die Schweiz und die Region Zürich weiterhin attraktive Standorte mit guten Verkehrsinfrastrukturen bleiben.

Natalie Rickli
Nationalrätin

Der Flughafen Zürich als Schengen-Aussengrenze

Das Reisen innerhalb von Europa ist aufgrund des Schengen-Abkommens einfach und effizient geworden, wovon Reisende und die Wirtschaft im Schengen-Raum enorm profitieren. Die Umsetzung des Abkommens im Jahr 2009 sowie der damit geschaffene Mobilitätsgewinn, welcher für Touristen und Geschäftsreisende mittlerweile selbstverständlich geworden ist, bedeutete für die Landesflughäfen eine beträchtliche Umstellung ihrer Betriebe. Als Schengen-Aussengrenze der Schweiz ist der Flughafen Zürich auch weiterhin stark von Anpassungen und Erweiterungen des Abkommens betroffen. Die Modernisierung der Grenzkontrollen im Rahmen des Projekts «Smart Borders» und der damit einhergehende verbesserte Datenaustausch soll die Arbeit der Sicherheitsbehörden der Schengen-Staaten weiter erleichtern.

Schweizer Wirtschaft und Gesellschaft profitieren von vereinfachter Mobilität, die Sicherheitsbehörden vom Schengener Informationssystem

Der Wegfall von Grenzkontrollen innerhalb des Schengen-Raums sowie die Visa-Regelung sind für den Schweizer Tourismus-, Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort von grosser Bedeutung. Das Abkommen bildet auch die rechtliche Grundlage für die Schengen-Visa für Personen aus visumpflichtigen Drittstaaten. Gemäss Staatssekretariat für Migration vergab die Schweiz im Jahr 2017 rund 590'000 Visa, wovon es sich bei fast 520'000 um Schengen-Visa handelte. 92.2% aller Schengen-Visa wurden für einen der drei Reisegründe Tourismus, Business oder Besuch Familie/Freunde ausgestellt. Die Touristen-Visa sind mit einem Anstieg um 48'230 Anträge gegenüber dem Vorjahr besonders hervorzuheben. Der Grossteil dieses Anstiegs lässt sich auf eine wachsende Nachfrage von indischen und chinesischen Touristen zurückführen, bei welchen die Schweiz als Feriendestination sehr beliebt ist. Dank der einheitlichen Einreisebestimmungen für visumpflichtige Personen im gesamten Schengen-Raum profitiert die Schweiz zusätzlich auch von Gästen, deren Visa von anderen Schengen-Staaten ausgestellt wurden. Zudem ergeben sich mit dem Schengen-Abkommen auch Vorteile im Bereich der Sicherheit. In der Schweiz haben die Kantonspolizeien, das Grenzwachtkorps, das Bundesamt für Justiz und das Staatssekretariat für Migration, die visaausstellenden Botschaften und Konsulate im Ausland, die kantonalen Migrationsämter sowie weitere Behördenstellen Zugriff auf das «Schengener Informationssystem (SIS)», dem europaweiten Fahndungsinformationssystem, welchem die Polizei-, Grenzschutz- und Visumsbehörden in 24 EU-Ländern sowie in Norwegen und Island angeschlossen sind.

«Schengen» erforderte aufwändige betriebliche und infrastrukturelle Anpassungen

Das Schengen-Abkommen ist die Basis der gemeinsamen Sicherheitspolitik in Europa. Neben Regeln zur Ein- und Ausreise sowie zum Aufenthalt im Schengen-Raum, beinhaltet es auch die Verwaltung der Schengen-Aussengrenzen. Letzteres betrifft die Flughäfen mit internationalem Anschluss,

denn diese bilden die Schweizer Aussengrenze des Schengen-Raums. Während bei den direkten Landesgrenzen eine Vereinfachung bzw. Abschaffung der Kontrollen die Folge der Einführung des Schengen-Abkommens war, stellte es den Flughafen Zürich vor planerische und infrastrukturelle Herausforderungen. Bis zur Umsetzung des Abkommens im März 2009 setzte die Flughafen Zürich AG die notwendigen baulichen Anpassungen zur Einführung des Abkommens um. Um den Flexibilitätsverlust durch die erhöhte Komplexität zu kompensieren, wurde das Dock B so gebaut, dass es sowohl für Schengen- als auch Non-Schengen-Flüge genutzt werden kann. Zusätzlich brachte der Bau des zentralen Sicherheitsgebäudes einen Effizienzgewinn bei den Sicherheitskontrollen. Insgesamt kostete die Umsetzung der Schengenmassnahmen die Flughafen Zürich AG über 260 Millionen Franken.

Als Erweiterung des Schengen-Abkommens sieht das Projekt «Smart Borders» die Modernisierung der Grenzkontrollen vor

Die Flughäfen, welche als Schengen-Aussengrenzen gelten und für die Kooperation der Schengen-Staaten im Bereich der Sicherheit zentral sind, werden auch in Zukunft weitere betriebliche Anpassungen vornehmen müssen. Das Schengen-Abkommen wird stetig erweitert, um die Sicherheit im Schengen-Raum zu erhöhen. Das Projekt «Smart Borders» stellt eine solche Weiterentwicklung des Abkommens dar und zielt auf eine zunehmende Digitalisierung und Automatisierung der Grenzkontrollen ab. Die Fachspezialisten der Flughafen Zürich AG unterstützen die für die Umsetzung am Flughafen verantwortliche Kantonspolizei Zürich bei der Erarbeitung der dafür relevanten Massnahmen.

Smart Borders beinhaltet unter anderem das «Entry Exit System (EES)», welches der elektronischen Erfassung der Ein- und Ausreisen von Angehörigen aus Nicht-EU/EFTA-Staaten (sogenannte Drittstaatenangehörige) in den Schengen-Raum dient. Es ersetzt die bisherige manuelle Visa-Stempelung und die zugelassene Aufenthaltsdauer wird automatisch berechnet. Biometrische Identifikatoren (Gesichtsbild und vier Fingerabdrücke) werden bei der Ersteinreise in den Schengen-Raum erfasst. Dank internationalem Datenaustausch können rechtswidrige Ein-, Aus- oder Durchreise, rechtswidriger Aufenthalt sowie Identitätsbetrug besser bekämpft werden. Neben dem EES sieht das Projekt auch das neue, vollständig elektronische «Europäische Reiseinformati- und Reisegenehmigungssystem (ETIAS)» für Reisende aus Drittstaaten vor, die kein Visum für den Schengen-Raum benötigen. Diese müssen sich vor der Reise anmelden und einen Antrag auf Einreise stellen. So können die für die Grenzkontrollen zuständigen Behörden frühzeitig Sicherheitsüberprüfungen in den nationalen Fahndungs- und Migrationsdatenbanken (SIS) vornehmen, bevor sie den Drittstaatenangehörigen die Erlaubnis geben, die Reise Richtung Schweiz anzutreten.

Auf «Schengen» beruhen die hohe Mobilität innerhalb Europas sowie die ständigen Sicherheitsoptimierungen an Europas internationalen Flughäfen

Ohne das Schengen-Abkommen wäre die selbstverständlich gewordene Mobilität innerhalb Europas unvorstellbar. Die Schweiz profitiert von «Schengen» im Bereich der Sicherheit, dank der stetigen Weiterentwicklung des Datenaustauschs zwischen den Sicherheitsbehörden sowie der Modernisierung der Grenzkontrollen an den Flughäfen. Ein allfälliger Wegfall des Abkommens wäre für den Flughafen Zürich mit teuren baulichen und betrieblichen Massnahmen verbunden und sämtliche Passagiere müssten wieder Passkontrollen durchlaufen, was den zeitlichen Aufwand beim Reisen massiv erhöhen würde. Solche Zeit- und damit Effizienzverluste an den Grenzen müsste auch die Schweizer Wirtschaft hinnehmen. Zusätzlich würde der Wegfall der Gültigkeit der Schengen-Visa dem Schweizer Tourismus erheblich schaden, da Angehörige von aufstrebenden Märkten wie Indien und China für den Besuch der Schweiz wieder ein separates Visum bräuchten.



Teilrevision Bundesgesetz über die Enteignung (EntG)

Enteignungsgesetz: Chance für Modernisierung nutzen

Der Bundesrat beabsichtigt, das über 80 Jahre alte Enteignungsgesetz zu modernisieren und an die geänderten Infrastrukturverfahren und dazugehörige Erlasse anzupassen. Eine solche Modernisierung ist überfällig und zu begrüssen. Insbesondere die Vorgaben zur Organisation und Finanzierung der Schätzungskommissionen sind nicht mehr zeitgemäss und müssen, um effiziente Verfahren zu garantieren, dringend überarbeitet werden. Dabei ist eine weitergehende Professionalisierung der Kommissionen zu prüfen und die Pflicht zu schaffen, den Kommissionen ein professionelles Sekretariat inklusive dazugehöriger Basisinfrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Das Bundesgesetz über die Enteignung (EntG) ist rund 80 Jahre alt und stammt aus einer Zeit, als Infrastrukturverfahren und die dazugehörigen Sachgesetze ganz anders gestaltet waren sowie generell weniger hohe Anforderungen an solche Verfahren gestellt wurden. Eine Anpassung des Enteignungsrechts an diese veränderte Ausgangslage ist daher richtig und klar zu begrüssen.

Wichtige Verbesserungen zur Finanzierung und Organisation der Schätzungskommission

Die aktuell laufenden Verfahren im Zusammenhang mit Lärmentschädigungen rund um den Flughafen Zürich zeigen exemplarisch, dass das heute noch bestehende Milizsystem immer wieder an seine Grenzen stösst, und die zuständige Eidgenössische Schätzungskommission (ESchK) ihre Funktion als erste gerichtliche Entscheidungsinstanz oftmals nicht reibungslos erfüllen kann. Die vom Bundesrat in seinem Entwurf vorgeschlagenen Anpassungen betreffend die Organisation und Finanzierung der Schätzungskommissionen sind darum wichtig. Sie schaffen einerseits durch die Abschaffung des Sportelsystems die Grundlage für eine adäquatere Finanzierung und erlauben andererseits durch die Möglichkeit zur Anstellung von hauptamtlichen Mitgliedern der Kommissionen zeitgemässe Arbeitsverhältnisse mit fixen Arbeitspensen.

Zentralisierung von Sekretariaten und Supportleistungen

Die dreizehn ESchK funktionieren im heutigen System grundsätzlich völlig autonom und sind auch in Sachen Infrastruktur ganz auf sich alleine gestellt. Eine Professionalisierung und Zentralisierung der Sekretariate ist daher richtig und wichtig. Damit wird der Aufbau einer zentralen Basis-Infrastruktur (zeitgemässes und standardisiertes IT-System mit einheitlicher Software, einheitlicher Auftritt nach Aussen, Zugriff auf Fachliteratur oder frühere Entscheide anderer ESchK etc.) ermöglicht. Administrative Tätigkeiten (Personalwesen, Pflege von Dokumenten/Webseiten, Ablage, Erteilen von Auskünften etc.) können effizienter und ohne Rücksicht auf vorhandene Kapazitäten der nebenamtlichen Mitarbeitenden in den Regionen ausgeführt werden. Diese Aufgaben fallen aber grossmehrheitlich losgelöst von der konkreten Geschäftslast an, sodass es wenig Sinn macht, die Schaffung der dafür erforderlichen Strukturen – wie aktuell vorgeschlagen – davon abhängig zu machen. Daher ist das in Art. 59^{ter} Abs. 4 des bundesrätlichen Entwurfs vorgesehene gemeinsame Sekretariat unabhängig von der Geschäftslast in jedem Fall zu schaffen und sind dem Bundesverwaltungsgericht rechtzeitig und dauerhaft die dafür nötigen Ressourcen zur Verfügung zu stellen. Der Umstand, dass andere Milizbehörden, wie z.B. die Wettbewerbskommission, bereits mehrheitlich über ein professionelles Sekretariat und die dazugehörigen Unterstützungsleistungen verfügen, zeigt die Richtigkeit eines solchen Schritts. Mit den aktuell angedachten organisatorischen Reformen und der Anpassung bei den Sekretariaten lassen sich die drängendsten Probleme der ESchK beheben. Gleichzeitig sind mittelfristig weitergehende Verbesserungen (bspw. eine Reduktion der Anzahl Schätzungskreise und stärkere Bündelung der Kräfte) wünschenswert und sollten durch die laufende Gesetzesrevision deshalb keinesfalls verbaut werden.



Fachbegriffe kurz erklärt – ein Flughafenglossar

Flugsicherung am Flughafen Zürich

Unter dem Begriff «Flugsicherung» wird die sichere, geordnete und reibungslose Führung und Überwachung des Luftverkehrs verstanden. Die Flugsicherung ist international unterschiedlich organisiert, insbesondere was die Kooperation ziviler und militärischer Dienststellen und die Zuständigkeiten auf den Flughäfen anbelangt. In der Schweiz ist Skyguide für die zivile und militärische Flugsicherung verantwortlich. Am Flughafen Zürich arbeitet Skyguide bei der Abwicklung des Flugverkehrs eng mit der Vorfeldverkehrsleitung (Apron Control) der Flughafen Zürich AG zusammen. Entsprechend teilen sich die beiden Partnerunternehmen den Kontrollturm: Die Fluglotsen von Skyguide befinden sich in der oberen Kanzel des Towers, die Vorfeldverkehrsleiter der Apron Control sind in der unteren Etage tätig. Die Abgrenzung und Übergabe der Zuständigkeiten erfolgt beim Übertritt auf beziehungsweise beim Verlassen der Pisten. So sind die Vorfeldverkehrsleiter der Apron Control für die Rollverkehrsführung verantwortlich, d.h. für die Führung der Flugzeuge vor Starts und nach Landungen vom Gate oder Standplatz bis zur Piste und umgekehrt. Die Flugsicherung auf den Pisten sowie im An- und Abflugbereich hingegen liegt im Zuständigkeitsbereich der Fluglotsen. Somit erfolgen auch alle Start- und Landefreigaben sowie sämtliche Zutrittsfreigaben an Flug- oder Fahrzeuge auf die Pisten durch Skyguide.

Neben dieser Aufteilung der Verantwortlichkeiten auf dem Boden ist auch die Komplexität der Flugsicherung eine Besonderheit des Flughafens Zürich im Vergleich mit anderen Flughäfen. Zwei sich kreuzende Pisten machen die Koordination der Flüge anspruchsvoll. Die Topografie gibt die verfügbaren Flugrouten vor, welche durch strenge politische Rahmenbedingungen zusätzlich eingeschränkt werden, was zu mehreren – aus aviatischer Sicht unerwünschten – Kreuzungspunkten in der Luft führt. Gleichzeitig herrscht im Schweizer Luftraum viel Betrieb. Neben der kommerziellen Fliegerei beanspruchen auch zahlreiche weitere Nutzer (z. B. Militär, Kleinaviatik, Drohnen etc.) den knappen Luftraum. Durch eine hohe Professionalität des eingesetzten Personals, klar vorgegebene Betriebsverfahren und den Einsatz modernster Technologie wird gewährleistet, dass der Betrieb sicher, effizient und ordentlich abgewickelt und den verschiedenen Bedürfnissen Rechnung getragen werden kann.

Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils Januar bis Dezember 2018

Die aktuellen Verkehrszahlen sind monatlich im Internet unter www.flughafen-zuerich.ch/investorrelations abrufbar.



28.4%
Transferanteil

Veränderung gegenüber 2017
+0.1 Prozentpunkte



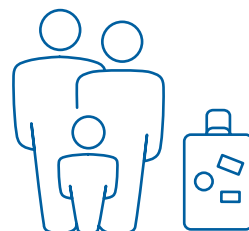
8'834'668
Transferpassagiere

Veränderung gegenüber 2017
+6.4%



31'113'488
Total Passagiere

Veränderung gegenüber 2017
+5.8%



278'458
Flugbewegungen

Veränderung gegenüber 2017
+3.0%



519'435 t
Fracht und Post

Veränderung gegenüber 2017
-0.3%

