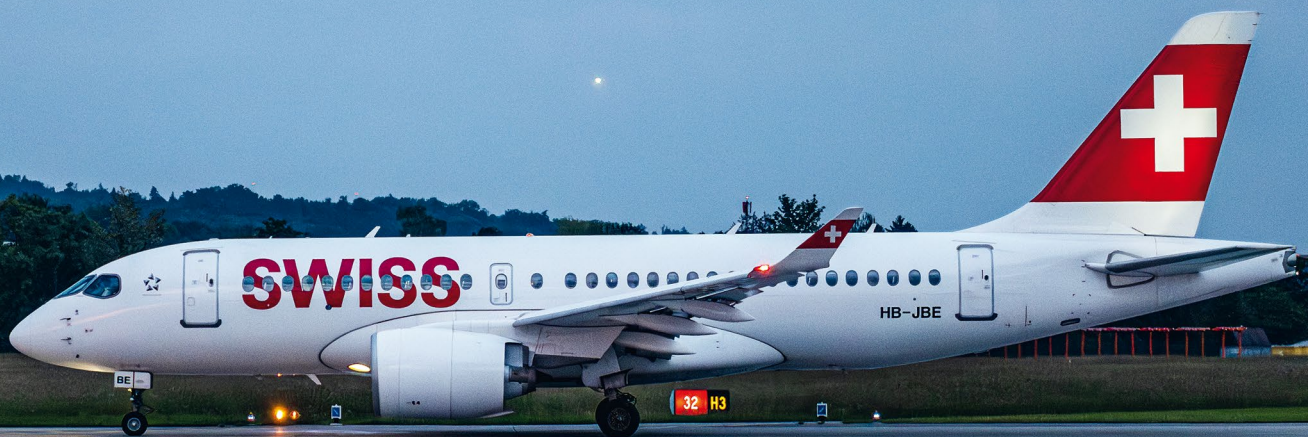


Politikbrief

Frühling 2024

NR. 62



Editorial	3
Interview mit Stefan Tschudin zu den Rahmenbedingungen und zur Verspätungssituation	4
Gastbeitrag: Max Binder, a. Nationalrat und Präsident Pro Flughafen	7
Umweltschutzgesetz: Nachbessern beim Fluglärmenschutz	8
Zollgesetz: Hoheitliche Aufgaben sind Staatssache	10
Verkehrsentwicklung	12

Flughafen Zürich



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

Impressum

Redaktion: Flughafen Zürich AG
Public Affairs
politikbrief@zurich-airport.com

Druck: bmdruck.ch

Papier: Refutura blauer Engel, Recycling

© Flughafen Zürich AG, Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen
flughafen-zuerich.ch/unternehmen

Geschätzte Leserinnen und Leser

Im letzten Jahr reisten insgesamt 28.9 Millionen Passagiere über den Flughafen Zürich. Damit erreichen die Passagierzahlen fast wieder das Vorkrisenniveau. Wir freuen uns entsprechend mit der Veröffentlichung des Geschäftsberichtes 2023 am 8. März ausführlich über das vergangene Geschäftsjahr zu berichten.

Kurz zuvor steht die wichtige Volksabstimmung über die Pistenverlängerungen an. Am 3. März entscheidet die Zürcher Stimmbevölkerung, ob das seit fast 50 Jahren unveränderte Pistensystem am Flughafen Zürich an die weiterentwickelten Anforderungen der Luftfahrt angepasst werden kann.

Durch die Pistenverlängerungen können mehrere Probleme auf einmal gelöst werden. Insbesondere kann den Anforderungen des Bundes Folge geleistet werden, die Sicherheitsmarge am Flughafen Zürich zu erhöhen und die Komplexität des Betriebs zu reduzieren. Die Vorteile eines stabileren Betriebs kommen ausschliesslich der Verspätungsreduktion zugute. Dadurch reduziert sich die Lärmbelastung der Bevölkerung insbesondere in der Zeit des Verspätungsabbaus nach 23:00 Uhr. Verkürzt ausgedrückt: Mehr Sicherheit, Mehr Pünktlichkeit, Mehr Nachtruhe. Keine Auswirkungen haben die Pistenverlängerungen auf die Kapazität am Flughafen Zürich. Die Pistenverlängerungen werden vollumfänglich von der Flughafen Zürich AG – das heisst ohne Steuergelder – finanziert.

Das aktuelle Pistensystem ist bereits heute herausfordernd, auch für unseren Flugplatzleiter Stefan Tschudin. Auf den Seiten 4 und 5 nimmt er Stellung zur aktuellen Verspätungssituation und wie die Pistenverlängerungen das aktuelle System optimieren würden.



Rascher als die Weiterentwicklung unseres Pistensystems ist die laufende Siedlungsentwicklung. Auf Bund- und Kantonsstufe werden aktuell Vorlagen beraten, die Hürden für eine Siedlungsentwicklung nach innen abbauen wollen. Gerade die Flughafenregion ist bereits heute aufgrund ihrer Wirtschaftsstärke ein attraktiver Wohnort. Um hier verdichtetes Bauen zu ermöglichen, soll der Zielkonflikt zwischen Lärmschutz und Siedlungsentwicklung entschärft werden. Auf den Seiten 8 und 9 sehen Sie, wie dem Lärmschutz und für den Flugbetrieb nötige Rechtssicherheit Rechnung getragen werden kann.

Wir als Unternehmen sind stolz auf unsere gute Zusammenarbeit mit über 300 Partnerorganisationen. Das gilt auch für den Zoll und Grenzschutz, dessen Grundlagen im Zollgesetz geregelt sind. In der aktuellen Totalrevision des Zollgesetzes empfehlen wir dem Nationalrat seiner Kommission zu folgen und die juristischen Schönheitsfehler zu beseitigen. Auf Seite 10 finden Sie die Nachbesserungen, die es braucht.

Ich wünsche Ihnen eine informative Lektüre.

Herzliche Grüsse

Lukas Brosi
CEO
Flughafen Zürich AG

Ein verlässlicher und pünktlicher Betrieb braucht stabile Rahmenbedingungen – die Verspätungssituation ist unbefriedigend

Stefan Tschudin, als Flugplatzleiter trägst du die Gesamtverantwortung für den Flugbetrieb. Wie zufrieden bist du mit der aktuellen Situation?

Die Leute wollen fliegen und reisen. Dass nach der coronabedingten Zwangspause wieder viel Betrieb ist, freut mich sehr. Es ist uns zusammen mit unseren Flughafenpartnern gelungen, den Flugbetrieb wieder hochzufahren und so die Rückkehr zur Normalität sicherzustellen. Damit dürfen wir zufrieden sein. Allerdings stellte uns das Passagierwachstum von über 25% im letzten Jahr betrieblich vor grosse Herausforderungen, führte teilweise zu längeren Wartezeiten und zu grösseren Verspätungen. So konnten wir unseren hohen Qualitätsanforderungen im letzten Jahr insgesamt nicht gerecht werden, womit wir nicht zufrieden sein können.

Was sind aktuell Ursachen für diese Verspätungen?

Die Luftfahrt kam in der Pandemie praktisch von einem Tag auf den anderen zum Erliegen. Die aktuellen Probleme sind unter anderem die Nachwehen von Covid und des sehr schnellen Wiederauffahrens des Systems, weil es nicht zeitgerecht gelang, überall die notwendigen personellen Ressourcen aufzubauen. Namentlich die europäische Flugsicherung wie auch die ausländischen Flughäfen litten unter Personalengpässen. Dies hat aufgrund der internationalen Vernetzung unseres Geschäfts direkt Auswirkungen auf uns.

Es gibt aber auch Verspätungen, die am Flughafen Zürich entstehen: Was wird dagegen unternommen?

Ja, mit dem schnellen Wiederhochfahren des Betriebs nach Covid ist auch bei uns noch nicht alles wieder rund gelaufen. Namentlich die Verspätungssituation hat sich letztes Jahr nochmals verschlechtert und ist aktuell sehr unbefriedigend. Da müssen und wollen wir wieder besser werden. Zusammen mit unseren Flughafenpartnern, namentlich SWISS und Skyguide, haben wir verschiedene kurz- und mittelfristige Massnahmen zur Stabilisierung des Betriebs definiert. Die Umsetzung dieser Massnahmen hat begonnen. Geplant sind u. a. ein weiterer Personalaufbau, eine vertiefte Analyse der Flugplanung mit Blick auf verspätungsanfällige Rotationen, weitere Schritte zur datenbasierten Steuerung und damit zur effizienteren Planung und eine engere Zusammenarbeit mit Meteo Schweiz, um noch über genauere kurzfristige Prognosen zu verfügen. Es ist zu betonen, dass dies eine Vielzahl

von kleinen Massnahmen darstellt, die in der Summe helfen, die in Zürich entstandenen Verspätungen zu reduzieren. Längerfristig muss es uns aber gelingen, das System Flughafen Zürich robuster zu machen – ein verlässlicher und pünktlicher Betrieb braucht stabile Rahmenbedingungen.

Wie kann denn das System weniger verspätungsanfällig gemacht werden?

Ein robustes System, das weniger verspätungsanfällig ist, ist ein langfristiges Ziel, das wir schon seit Langem verfolgen. Dazu dienen insbesondere Massnahmen in den Flugbetriebsverfahren. An- und Abflugrouten sollen stärker entflochten werden, die Komplexität im Betrieb muss reduziert werden. Teile davon benötigen eine Anpassung im Betriebsreglement, was derzeit in den Verfahren blockiert ist. Und dann haben wir Infrastrukturmassnahmen, namentlich die Pistenverlängerungen 28 und 32.

Inwiefern helfen die Pistenverlängerungen?

Vorab ist festzuhalten, dass die Pistenverlängerungen eine Massnahme aus einer umfassenden Sicherheitsüberprüfung des Flughafensystems Zürich sind und der Erhöhung der Sicherheitsmarge dienen. Sie helfen aber auch das System zu stabilisieren, weil sie die Verfügbarkeit der Pisten auch bei schlechteren Wetterbedingungen für alle Flugzeugtypen erhöhen. Damit kann häufiger wie geplant und damit pünktlicher geflogen werden. Dadurch entstehen weniger Verspätungen. Die Stimmbevölkerung hat es anfangs März in der Hand die Weichen für mehr Sicherheit, mehr Pünktlichkeit und mehr Nachtruhe zu stellen.

Stichwort Volksabstimmung: In der Abstimmungsdebatte argumentieren Gegner der Vorlage vielfach damit, dass der Flugplan zu dicht sei – stimmt das?

Nein, der Flugplan ist nicht zu dicht. Lediglich zu den Spitzenzeiten, also in den sogenannten Wellen unseres Hub-Carriers SWISS, ist die Kapazität komplett ausgelastet. In den Wellentälern könnten theoretisch noch mehr Flüge eingeplant werden. Wichtig zu betonen ist aber auch folgendes: Der Flugplan wird für normale Wetterbedingungen geplant. Muss aufgrund von starken Winden, namentlich bei Westwind und Bise, das Betriebskonzept gewechselt werden, so entstehen heute Verspätungen. Genau da setzen die Optimierungen der An- und Abflugrouten sowie die Infrastrukturmassnahmen mit den Pistenverlängerungen an.

Druck gibt es auch auf die Betriebszeiten. Es gibt Forderungen, diese zu verkürzen. Wie stehst du dazu?

Der Bund hat uns beauftragt, Rahmenbedingungen für möglichst viele Direktverbindungen in Europa und zu den wichtigsten Zentren weltweit anzubieten. Dies erfüllen wir zusammen mit unserem Hub-Carrier Swiss tagtäglich. In den letzten 20 Jahren wurden die Betriebszeiten bereits um insgesamt zwei Stunden verkürzt. Eine weitere Verkürzung der Betriebszeiten geht nicht. Dadurch würden wichtige Langstreckenverbindungen aus der Schweiz wegfallen. Nebst dem wirtschaftlichen Schaden könnten wir damit auch unserem Bundesauftrag nicht mehr gerecht werden.

Kannst du das konkret erklären?

Die SWISS kann nur eine Handvoll Langstrecken mit der inländischen Nachfrage wirtschaftlich betreiben. Deshalb betreibt sie ein Hub-System. Dabei dienen die Kurz- und Mittelstrecken als Zubringer für die Langstrecken – das erfolgt in einem eng getackten Wellensystem ähnlich dem SBB-Taktfahrplan. Nehmen wir als Beispiel den Flug nach Kopenhagen abends kurz nach 17 Uhr. Hier fliegt die SWISS auch Passagiere von den ankommenden Langstrecken aus Tokio, San Francisco oder Los Angeles nach Dänemark und bringt auf dem Rückweg wiederum Passagiere für die Langstreckenflüge um 22:40 Uhr. Nur, der Flug nach Kopenhagen

dauert je zwei Stunden pro Weg plus die Bodenzeit von rund 40 Minuten – es geht nicht schneller, nur weil die Betriebszeiten eingeschränkt werden sollen. Die Konsequenz: dieser und andere Flüge finden nicht mehr statt, die Langstreckenflüge können nicht gefüllt werden und die Schweiz verliert den Anschluss an die Welt. Der erwähnte wirtschaftliche Schaden entsteht, weil sich die Wertschöpfung ins Ausland verschiebt, denn die Menschen fliegen trotzdem, einfach über andere ausländische Drehkreuze.

Du hast es einleitend und jetzt nochmals erwähnt: Die Nachfrage nach Flugreisen ist da. Lass uns einen Ausblick ins 2024 wagen. Wie sieht deine Prognose aus?

Im letzten Jahr flogen 28.9 Millionen Passagiere über den Flughafen Zürich. Für das nächste Jahr erwarten wir knapp 31 Millionen. Wir nähern uns damit den Vor-Pandemie-Zahlen und wollen auch unseren hohen Qualitätsansprüchen wieder gerecht werden. Dazu gehört insbesondere auch eine verbesserte Pünktlichkeit. Ein verlässlicher und pünktlicher Betrieb braucht aber langfristig stabile Rahmenbedingungen. Und hier hilft ein Ja zu den Pistenverlängerungen, denn es gibt keine alternative Massnahme, die dieselben Verbesserungen punkto Sicherheit und Stabilität mit sich bringt. Ich vertraue darauf, dass die Zürcher Stimmbewohner einen guten und pünktlichen Flughafen zu schätzen weiss.



«Die Pistenverlängerungen sind eine Investition in die Sicherheit, Verlässlichkeit und Planbarkeit des Flugbetriebs. Die erhöhte Pünktlichkeit am Abend kommt der gesamten lärm-betroffenen Bevölkerung rund um den Flughafen zugute.»

Stefan Tschudin,
Flugplatzleiter und
COO Flughafen Zürich



Mehr Sicherheit, Mehr Pünktlichkeit, Mehr Nachtruhe

Vor etwas mehr als 80 Jahren, am 5. November 1943, haben 150 Mitglieder aus Politik und Wirtschaft das «Aktionskomitee für den Grossverkehrsflugplatz Zürich-Kloten» gegründet, um die Umsiedlung des zivilen Luftverkehrs vom Flugplatz Dübendorf in das damals sehr dünn besiedelte Gebiet zu ermöglichen. Drei Jahre später, am 5. Mai 1946, stimmte das Zürcher Volk dem Projekt mit überwältigender Mehrheit zu. Weil bereits zwei Jahre später der fahrplanmässige Linienverkehr auf dem neuen Flughafen aufgenommen wurde, durften wir letztes Jahr das 75-jährige Bestehen des Flughafens Zürich feiern.

Der mutige Entscheid von damals hat sich als entscheidende Weichenstellung für die Region, den Kanton Zürich und die ganze Schweiz erwiesen. Die ausgezeichnete Erreichbarkeit aus Europa und der ganzen Welt – sichergestellt durch den einzigen interkontinentalen Drehkreuzflughafen der Schweiz – ist eine Grundlage für unseren heutigen und zukünftigen Wohlstand.

Seit seiner Eröffnung wurden Infrastruktur und Betrieb am Flughafen Zürich immer wieder mit Erfolg an die veränderten Bedürfnisse angepasst und modernisiert – zugunsten von Sicherheit, Verlässlichkeit, Pünktlichkeit, Komfort und nicht zuletzt von weniger Lärm. Eine solche Anpassung ist heute wieder dringend angezeigt.

Bereits 2012 forderte die «Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich» die Verlängerung der Piste 28 nach Westen und der Piste 32 nach Norden als wesentliche Massnahme. Der Bundesrat hat sie im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) festgesetzt, um die Sicherheitsmarge im Flugbetrieb zu erhöhen und die betrieblichen Abläufe zu stabilisieren. Auf den längeren Pisten kann zukünftig mit nahezu allen Maschinen und bei ungünstiger Witterung wesentlich zuverlässiger gestartet und gelandet werden. Das vermeidet Abweichungen vom Betriebskonzept, sorgt für weniger Verspätungen und damit auch für weniger Nachtflüge zum Verspätungsabbau. Das bedeutet klare Vorteile für alle: Mehr Sicherheit, Mehr Pünktlichkeit, Mehr Nachtruhe. Das Pistensystem bleibt gleich, es kommt keine neue Piste dazu. Die Abstimmungsvorlage führt zu keinem Kapazitätsausbau.



Deshalb setzen wir uns heute mit dem Verein Pro Flughafen genauso überzeugt für die Verbesserung des seit 1976 unveränderten Pistensystems ein, wie sich seine Gründer vor 80 Jahren für die Schaffung des Flughafens Zürich einsetzten.

Deshalb JA zu den Pistenverlängerungen!

Max Binder,
Illnau-Effretikon, a. Nationalrat
und Präsident Pro Flughafen

Pro Flughafen ist ein privater Verein, der sich für eine leistungsfähige und zukunftsichere Luftfahrtinfrastruktur am Flughafen Zürich einsetzt. Sein oberstes Ziel für das laufende Jahr ist ein klares Ja des Zürcher Volkes zur Pistenverlängerung am 3. März 2024.

pro-flughafen.ch

Umweltschutzgesetz: Nachbessern beim Fluglärm

Wie bringt man Lärmschutz, Siedlungsentwicklung und Verkehr in Einklang? Das Ziel ist klar: Auch in von Fluglärm belasteten Gebieten soll eine Siedlungsentwicklung nach innen möglich sein. Dafür braucht es Rechtssicherheit, sowohl für den Lärmschutz, den Flugbetrieb wie auch die Raumplanung. Und die Unterstützung des Bundesparlaments beim Umweltschutzgesetz.

Der Handlungsbedarf im Umweltschutzgesetz scheint unbestritten: Sowohl die Siedlungsentwicklung nach innen (mit dem Zweck des gezielten verdichteten Bauens) als auch der Schutz vor Lärmbelastung sind wichtige Anliegen. Allerdings verhindern heute starre oder zu pauschale Lärmschutz-Vorgaben oftmals das Bauen. Genau dies soll mit der Änderung des Umweltschutzgesetzes (USG) angepasst werden, um diese Interessen besser in Einklang zu bringen.

Eine klare Lösung auch für den Fluglärm

In dicht bebauten Gebieten besteht vor allem beim Verkehrslärm Handlungsbedarf. Für Strassen- und Schienenlärm hat der Bundesrat in seiner Botschaft einleuchtende Massnahmen vorgesehen. Mit baulichen Verbesserungen soll dem Schutzbedürfnis Rechnung getragen werden, auch wenn die Wohneinheit neben einer viel befahrenen Strasse oder eines Zuggleises steht. Bei Fluglärm gibt es allerdings keine «von der Lärmseite abgewandte» Wohnungsseite. Hier flüchtet sich die Botschaft in eine allgemeine Ausnah-

mepraxis, indem auch bei genereller Überschreitung der Lärmgrenzwerte gebaut werden darf. Dies führt zu einem unbefriedigenden Ergebnis: Auf der einen Seite wird eine Lärmbelastung zugelassen, auf der anderen Seite wird diese als nicht hinnehmbar eingestuft.

Diese pauschale Ausnahmep Praxis ist unkonkret und ohne gesetzliche Gewähr. Dies hemmt die Investitionssicherheit fürs Bauen und Eigentümer und schränkt die Planungssicherheit für den Flughafenbetrieb ein. Ein konstruktiver Vorschlag der Schweizer Landesflughäfen und der Aerosuisse soll dieses Manko beheben und Rechtssicherheit für alle schaffen.

Angepasste Lärmgrenzwerte

Der Vorschlag sieht für von Fluglärm belasteten Gebieten, wo weiterhin eine bauliche Entwicklung möglich sein soll, angepasste Lärmgrenzwerte vor. Im Umfeld von Fluglärm soll es Zonen geben, in denen für Wohnnutzungen aufgrund der besonderen Sach- und Interessenlage weniger strenge Lärmgrenzwerte gelten, vergleich-



bar mit Mischzonen (Wohn- und Gewerbezone). Dies betreffe Zonen, in denen schon heute Wohnen stattfindet, die Lärmgrenzwerte aber überschritten werden. Mit angepassten Lärmgrenzwerten würden klare Bedingungen geschaffen, um diejenigen Gebiete zu bestimmen, in denen eine Siedlungsentwicklung nach innen gewollt ist und daher auch zukünftig gebaut bzw. umgebaut werden kann. Dies mit der Transparenz und Gewissheit, dass in diesen Zonen die Grenzwerte eingehalten werden können.

Rechtssicherheit für alle schaffen

Situationsgerecht angepasste Lärmgrenzwerte schaffen klare Bedingungen anstelle einer pauschalen Ausnahmeregelung. Einwohnerschaft, Immobilienbesitzer, Gemeinden und der Flugbetrieb erhalten Rechtssicherheit. Teile des Vorschlags fanden in der Umweltkommission des Ständerats Gehör und wurden als Minderheitsantrag aufgenommen, den der Ständerat in der Winter-session 2023 ablehnte. Die Schwäche dieser Teilübernahme lag in ihrer Unvollständigkeit. Eine stringente Siedlungsentwicklung nach innen setzt voraus, dass auch unter den «Anforderungen an die Bauzonen» eine entsprechende Ergänzung vorgenommen wird. Dieses Element fehlte im Minderheitsantrag im Ständerat.

Der Nationalrat hat nun die Gelegenheit, diesen ganzheitlichen Vorschlag für mehr Transparenz und Verbindlichkeit in Sachen Fluglärm und verdichtetes Bauen in die Gesetzesvorlage aufzunehmen.



Richtplanrevision führt zu Zunahme der lärmbeeinträchtigten Bevölkerung

Am 29. Januar 2024 hat der Zürcher Kantonsrat die «Teilrevision 2020» des kantonalen Richtplans beraten. Die Revision beinhaltet unter anderem die Umklassierung der Gemeinden Oberglatt, Niederhasli und Niederglatt vom Handlungsraum «Landschaft unter Druck» in «urbane Wohnlandschaft». Die drei Gemeinden befinden sich im Nahbereich des Flughafens. Das zeigt: Wohnen in Flughafennähe ist attraktiv, denn die Flughafenregion gehört zu den «Boom-Regionen» der Schweiz. Fakt ist auch, dass die Fluglärmbeeinträchtigung in diesen Gebieten relativ hoch ist.

Mit der Umklassierung im Richtplan sollen Entwicklungspotenziale im Wohnungsbau in diesen Gemeinden realisiert werden können. Dabei geht es um die Schaffung zusätzlicher Wohnnutzungsreserven. Was im Sinne einer Entwicklungsstrategie der Gemeinden und auch zum Zweck der Siedlungsentwicklung nach innen sinnvoll ist, schafft Konflikte mit dem Lärmschutz.

Basierend auf dem nationalen Umweltschutzgesetz verbietet es der Lärmschutz grundsätzlich, dass in Gebieten mit Fluglärmbelastung zusätzliche Wohnnutzungsreserven geschaffen werden. Dies wird raumplanerisch mit der sogenannten Abgrenzungslinie (AGL) umgesetzt. Mit der vorliegenden Richtplanrevision soll neu innerhalb der AGL sowie in Gebieten mit Planungswert- und teilweise auch Immissionsgrenzwert-Überschreitungen das Bauen ermöglicht werden.

Mit der bezüglich Lärmschutz unabgestimmten Umklassierung werden nicht nur Konflikte im rechtlichen Sinn geschaffen, sondern auch Widersprüche zur Sachplanung des Bundes und aktuellen flughafenbezogenen Leitlinien des Regierungsrats. Gemäss der kantonalen Flughafenpolitik sollen die «Beeinträchtigungen der Bevölkerung durch den Flugbetrieb möglichst gering gehalten werden.» Werden im lärmbeeinträchtigten Gebiet neue Wohnzonen geschaffen, steigt die Anzahl von Fluglärm betroffenen Personen und unter anderem auch der Zürcher Fluglärmindex (ZFI). Spannungsverhältnisse zwischen Raumplanung und Lärmschutz werden mit dem Vorgehen demnach nicht gelöst, sondern schlicht ausgeblendet.

Die Flughafen Zürich AG verwehrt sich nicht grundsätzlich der Siedlungsentwicklung in der Flughafenregion, sondern setzt sich für bessere Rechtssicherheit zur Koexistenz von Lärmschutz, Flugbetrieb und Siedlungsentwicklung ein. Umso mehr nimmt sie diese Entwicklungen in der kantonalen Raumplanung zum Anlass, sich auf Bundesebene für eine Anpassung im Umweltschutzgesetz einzusetzen.

Zollgesetz: Hoheitliche Aufgaben sind Staatssache

Von der geplanten Totalrevision des Zollgesetzes sind private Infrastrukturbetreiber wie zum Beispiel die Flughafen Zürich AG massgeblich betroffen – gemäss Gesetzesvorschlag könnten sie neu die Infrastrukturkosten zu tragen haben und unentgeltlich Personal für den Zoll und Grenzschutz zur Verfügung stellen. Hoheitliche Aufgaben des Bundes sollten jedoch vom Bund finanziert und die entsprechenden Personalressourcen eingeplant werden. Der Nationalrat wird aufgerufen, den Mehrheitsantrag seiner Kommission anzunehmen.

Verkehrsdrehscheiben wie Flughäfen und Bahnhöfe zählen zu den wichtigsten Schengen-Aussengrenzen des Landes. Das Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) ist zur Wahrnehmung der zollrechtlichen Vollzugsaufgaben entsprechend an Flughäfen präsent und nutzt deren Infrastruktur. Heute kommt das BAZG für Kosten von Infrastruktur und Betrieb an den Zollstellen bei den Grenzübergängen auf. Es beteiligt sich zudem an den Kosten von baulichen Massnahmen, die den Zollbereich betreffen.

Bewährte Praxis nicht gefährden

Zollkontrollen stellen auch mit der Revision des Zollgesetzes weiterhin eine hoheitliche Aufgabe dar, dazu zählt der Betrieb an den Zollstellen bei den Grenzübergängen von Strasse, Schiene und Luft. An diesem Grundsatz wird im Rahmen der Totalrevision nicht gerüttelt. Es dürfen deshalb keine neuen Rechte und Pflichten für Private auferlegt werden, die zur Erfüllung der hoheitlichen Sicherheitsaufgaben dienen. Zusätzliche finanzielle wie auch administrative Verpflichtungen Dritter, insbesondere der Infrastrukturanbieter, sind zwingend zu vermeiden.

Ist es wichtig, mach es schriftlich

Eine gute Zusammenarbeit zwischen Betreiber von Verkehrsinfrastrukturen und dem BAZG setzt voraus, dass der Rahmen der Zusammenarbeit im Gesetz festgehalten ist. Dies ist bereits heute der Fall. Dazu gehört die Kostenfrage von Infrastruktur und Betrieb als einer der wichtigsten Aspekte. Diese sinnvolle bestehende gesetzliche Regelung gilt es in das neue Zollgesetz zu überführen. Dadurch wird sichergestellt, dass der Staat die Kosten der hoheitlichen Aufgabe der Zollkontrollen trägt. Und: sie regelt die entsprechende Kostenbeteiligung bei Vorhaben der Infrastrukturanbieter, welche über die Minimalerfordernisse hinausgehen. Die Wirtschaftskommission hat dies erkannt und einstimmig die aktuelle Regelung in Art. 187, Absatz 1 übernommen.

Keine Mitwirkungspflicht

Die bundesrätliche Botschaft des revidierten Zollgesetzes sieht neu eine generelle und unentgeltliche Mitwirkungspflicht für das Personal von Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiberinnen vor. Diese Vorgabe ist nicht haltbar, denn es ist nicht Aufgabe von Privaten, die Zoll- und Grenzbestimmungen zu kennen bzw. für deren Einhaltung zu sorgen. Zudem besteht hier eine grosse Gefahr, dass das BAZG mittels unentgeltlicher Mitwirkungspflicht

seinen eigenen zusätzlichen Personalbedarf durch Private zu decken versucht. Sollen Private ihr Personal für hoheitliche Aufgaben zur Verfügung stellen, so sind sie auch hierfür zu entschädigen sowie das Personal entsprechend auszubilden. Zudem dürfte eine Unterstützung nicht hauptsächlich und dauerhaft, sondern nur in untergeordnetem Ausmass, punktuell und zeitlich begrenzt erfolgen.

An der Trennung zwischen Staat und Privat festhalten

Bereits heute ist eine für die Logistik- und Zollprozesse notwendige Zusammenarbeit zwischen den genannten Stellen in der Praxis ohnehin gegeben. Dafür braucht es keine separate gesetzliche Grundlage. Die behandelnde Kommission hat diesen Schwachpunkt im neuen Zollgesetz erkannt und beantragt dem Nationalrat die Streichung des Artikels. Die Flughafen Zürich AG unterstützt den Mehrheitsantrag in Art. 188 und empfiehlt dem Nationalrat die Annahme.

Art. 187 – Infrastruktur Dritter

Neu:

¹ Die Kosten der Infrastruktur, in der das BAZG seine Aufgaben erfüllt, trägt der Bund. Vorbehalten bleibt Absatz 3.

² Das BAZG kann seine Aufgaben auf Begehren Dritter in deren Infrastruktur erfüllen. Diese müssen die erforderliche Infrastruktur unentgeltlich zur Verfügung stellen und die Betriebskosten des BAZG übernehmen.

³ Vorbehalten bleiben besondere Bestimmungen des Bundesrechts

Art. 188 Mitwirkungspflicht des Personals von Transportunternehmen und Infrastrukturbetreiberinnen (gemäss Mehrheitsantrag)

~~Das Personal von Transportunternehmen und von Infrastrukturbetreiberinnen, insbesondere im Bereich des Eisenbahn-, Luft- und Schiffsverkehrs, muss das BAZG beim Aufgabenvollzug gemäss seinen Anordnungen unentgeltlich unterstützen.~~

Mehr Piste
Mehr Sicherheit
Mehr Piste
Mehr Pünktlichkeit
Mehr Piste
Gleiche Kapazität
Mehr Piste
Ohne Steuergeld

JA
ZUR PISTEN-
VERLÄNGERUNG
3. März 2024

pisten-verlaengerung-ja.ch

Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils von Januar bis Dezember 2023



LOKALPASSAGIERE

20'236'952

Veränderung gegenüber 2022
+26.2%



TRANSFERPASSAGIERE

8'584'766

Veränderung gegenüber 2022
+33%



TOTAL PASSAGIERE

28'885'506

Veränderung gegenüber 2022
+28%



TRANSFERANTEIL

29.8%

Veränderung gegenüber 2022
+1.1 Prozentpunkte



FLUGBEWEGUNGEN

247'456

Veränderung gegenüber 2022
+14.3%



FRACHT

377'998 t

Veränderung gegenüber 2022
-10.5%



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