

36 | Politikbrief

Herbst 2017



Editorial



Geschätzte Leserinnen und Leser

Der Flughafen Zürich ist eine wichtige Verkehrsinfrastrukturanlage von nationaler Bedeutung, die auch in Zukunft die Nachfrage nach Flugreisen bewältigen und sich deshalb weiterentwickeln können muss. Wir streben nicht danach, mit den Mega-Hubs in Europa mithalten zu wollen. Leitend sind die allgemein zugänglichen Prognosen zur Volkswirtschaft, wobei wir mitberücksichtigen, dass immer grössere Flugzeuge mit mehr Passagieren pro Flugzeug eingesetzt werden, und die Bahn im Kurzstreckenverkehr durchaus eine Alternative darstellen kann. Ein moderates Bewegungswachstum von ein bis zwei Prozent pro Jahr ist jedoch unbestritten.

Das Verkehrswachstum erfolgt nicht zulasten der natürlichen Ressourcen. Durch die Entwicklung modernerer Flugzeuge hat der Treibstoffverbrauch pro Passagier in den vergangenen Jahren deutlich abgenommen. Das trifft auch auf die Lärmemissionen rund um den Flughafen Zürich zu. Über ein Beispiel energieeffizienter Flugzeugtechnologie informieren wir Sie in der vorliegenden Politikbriefausgabe: SWISS erneuert mit dem Einsatz der Bombardier C Series ihre Europaflotte und senkt somit weiter den Treibstoffverbrauch und die Lärmemissionen.

In der Luftfahrt muss Sicherheit stets das oberste Gebot sein. Bei allen aktuellen Verfahren ist deshalb auch die Reduktion der Komplexität der An- und Abflugverfahren ein wesentliches Element. Deshalb hat die Flughafen Zürich AG auch in ihrem Gesuch für das Betriebsreglement 2014 die Entflechtung von Anflug- und Abflugrouten im Ostkonzept beantragt. Dadurch gelingt es, die Anzahl möglicher Kollisionspunkte am Boden und in der Luft zu reduzieren und somit die Sicherheitsmarge zu erhöhen sowie den Flugbetrieb zu stabilisieren.

Die Umsetzung dieser Massnahme, welche auch deutsches Hoheitsgebiet tangiert, ist jedoch aufgrund der noch ausstehenden Genehmigung durch das deutsche Verkehrsministerium bereits seit drei Jahren blockiert. Wir bedauern dies und setzen uns zusammen mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt weiterhin für eine zeitnahe Genehmigung ein. Mehr zum aktuellen Stand des Betriebsreglements 2014 erfahren Sie nebst vielen weiteren Updates in diesem Politikbrief.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre!

Stephan Widrig
Chief Executive Officer

Inhalt

Editorial

Betriebsreglement 2014 - Flughafen Zürich AG hält an Vollgenehmigung fest

Umweltschutz im Fokus

Gastbeitrag: Matthias von Randow, Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)

Lärmgünstige und energieeffiziente C-Series

Enteignungsgesetzgebung konsequent modernisieren

Flughafenglossar: Gesetz über den Flughafen Zürich

Verkehrsstatistik

Betriebsreglement 2014 - Flughafen Zürich AG hält an Vollgenehmigung fest

Die Flughafen Zürich AG begrüsst, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt den Weg für eine Teilgenehmigung des Betriebsreglements 2014 freimacht, so dass das Genehmigungsverfahren für die von Deutschland unabhängigen Elemente fortgeführt werden kann. Bedauerlich ist hingegen, dass die wichtigste sicherheitsrelevante Massnahme aufgrund der nach wie vor ausstehenden Genehmigung durch das deutsche Bundesverkehrsministerium weiterhin blockiert bleibt.

Das von der Flughafen Zürich AG Ende 2013 eingereichte Gesuch für das Betriebsreglement 2014 (BR2014) ist aufgrund der fehlenden Zustimmung Deutschlands seit geraumer Zeit blockiert. Somit kann der wichtigste Gesuchsteil zur Erhöhung der Sicherheitsmarge, welcher den deutschen Luftraum tangieren würde, nach wie vor nicht umgesetzt werden.

Entflechtung des Ostkonzepts als zentrale Sicherheitsverbesserung

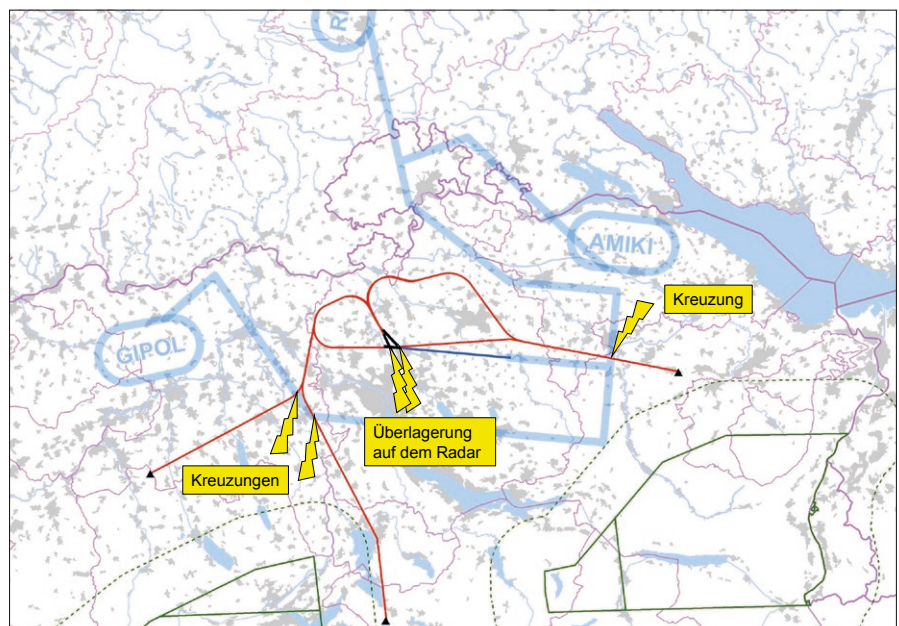
Das Ostkonzept mit Landungen von Osten und Starts Richtung Norden gilt heute mit seinen zahlreichen sich kreuzenden An- und Abflugrouten als sehr komplex (siehe Karte 1). Die Entflechtung dieser Flugrouten ist eine der zentralen Verbesserungsmassnahmen aus der umfassenden Sicherheitsüberprüfung, welche im Jahr 2012 durchgeführt wurde. Die Umsetzung dieser Massnahmen würde die Sicherheitsmarge für das Betriebskonzept mit

Landungen aus Osten auf die Piste 28 wesentlich erhöhen. Im Objektblatt Flughafen Zürich des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) wurden die dafür notwendigen Elemente vom Bundesrat bereits festgesetzt.

Teilgenehmigung aufgrund fehlender Zustimmung aus Deutschland

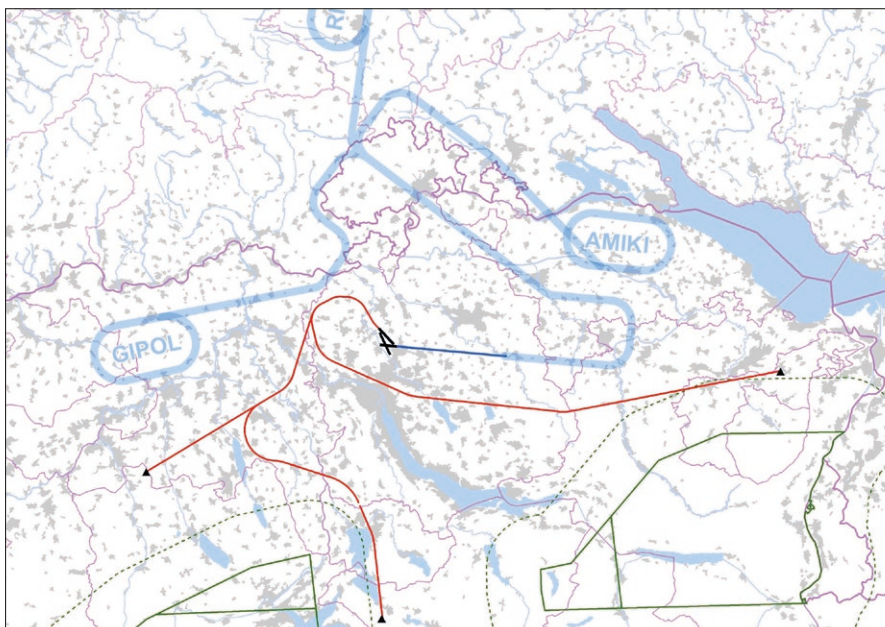
Da die Entflechtung der Anflugrouten auch deutsches Hoheitsgebiet betrifft, hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) Antrag auf Änderung der von Deutschland einseitig verfügten Durchführungsverordnung (DVO) gestellt. Diese Änderungen wurden durch das deutsche Umweltbundesamt und das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung geprüft. Gegen eine Einführung dieser sicherheitsrelevanten Änderungen gibt es von den beiden Fachämtern wie auch von der Deutschen Flugsicherung keine Einwendungen. Da das deutsche Bundesverkehrsministerium dennoch bis-

Karte 1: Heute bestehendes Ostkonzept (Haupttrouten)



Das Ostkonzept mit Landungen von Osten (blau) und Starts Richtung Norden (rot) ist aufgrund der zahlreichen Kreuzungen sehr komplex.

Karte 2: Vollgenehmigung Ostkonzept Betriebsreglement 2014 (Haupttrouten)



Mit der im Betriebsreglement 2014 beantragten Entflechtung der An- und Abflugrouten kann die Anzahl Kreuzungspunkte minimiert und somit die Sicherheitsmarge erhöht werden.

her keine Zustimmung gab, entschloss sich das BAZL, das Genehmigungsverfahren für den von Deutschland unabhängigen Teil fortzuführen.

Wesentliche sicherheitsrelevante Elemente fehlen

Mit der Teilgenehmigung kann eine der wesentlichen Sicherheitsmassnahmen, die Entflechtung der Anflüge von Osten auf die Piste 28 und Starts Richtung Norden auf den Pisten 32 und 34, jedoch nicht umgesetzt werden. Ein weiterer wichtiger Antrag, welcher unabhängig vom deutschen Luftraum umgesetzt werden kann und in der Teilgenehmigung enthalten ist, ist die Absenkung der Mindesthöhe für Starts von vierstrahligen Flugzeugen (A340) auf der Piste 32, analog zur bereits heute geltenden Regelung auf der Piste 34. Dies senkt die Anzahl Pistenkreuzungen und die Rollzeit für am Dock E parkierte Flugzeuge, was zu einer pünktlicheren Abwicklung des Flugverkehrs beiträgt. Ein weiteres Element ist die erweiterte Linkskurve beim Start auf Piste 10 beim heutigen Bisenkonzept. Dadurch kann ein Kreuzungspunkt mit einem allfälligen Durchstart auf Piste 14 eliminiert werden. Zudem soll die heute während der Nacht geltende Flight-Level-80-Regel gemäss den Vorgaben

des SIL-Objektblatts angepasst werden, wodurch sich die Komplexität reduziert. Damit wird nach 22 Uhr vermehrt weniger dicht besiedeltes Gebiet überflogen.

Flughafen Zürich AG hält am Betriebsreglement 2014 fest

Die Flughafen Zürich AG bedauert, dass das deutsche Verkehrsministerium trotz Zustimmung der eigenen Fachbehörden den neuen über deutsches Hoheitsgebiet geführten Routen nicht zustimmt. Der durch die Entflechtung im Ostkonzept angestrebte Sicherheitsgewinn im Rahmen des BR2014 kann somit in wesentlichen Teilen nicht realisiert werden (siehe Karte 2). Dass das BAZL die von Deutschland unabhängigen Teile zeitnah genehmigen will, wird aber ausdrücklich begrüsst. Am Antrag für das gesamte BR2014 hält die Flughafen Zürich AG fest und erwartet auch von Deutschland eine zeitnahe Genehmigung, damit die Komplexität gesenkt und somit die Sicherheitsmarge erhöht werden kann.

Umweltschutz im Fokus

Die Umweltschutzmassnahmen der Flughafen Zürich AG sind international anerkannt und bereits mehrfach ausgezeichnet. Nun werden die Aktivitäten im Rahmen einer Wanderausstellung interessierten Kreisen nähergebracht. In virtuellen Rundgängen erhält der Besucher umfassende Informationen zu Umweltthemen. Die Ausstellung ist noch bis Ende Januar 2018 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern zu sehen.

Die Flughafen Zürich AG setzt sich aktiv für den umweltschonenden Betrieb des Flughafens ein. Sie reduziert ihre Umweltauswirkungen und verbessert ihre Umwelteffizienz als Teil ihrer nachhaltig ausgerichteten Unternehmensführung. Konkrete Massnahmen der Flughafenbetreiberin zur Verbesserung des Umweltschutzes sind in einer Wanderausstellung zu sehen. Behandelt werden Themen wie die Energieversorgung, der öffentliche Verkehr, die Abwasserreinigung oder der Lärmschutz.

Energiebedarf deutlich reduziert

In der Ausstellung wird beispielsweise gezeigt, wie der Flughafen Zürich in den vergangenen Jahren seinen Energiebedarf deutlich senken konnte, was gleichzeitig den CO₂-Ausstoss verminderte: Um rund 50 Prozent hat die Zahl der beheizten Flächen in den letzten 20 Jahren zugenommen, der Wärmebedarf konnte im gleichen Zeitraum jedoch um rund 40 Prozent reduziert werden.

Jede zweite Person reist mit dem ÖV an den Flughafen

Eine weitere bedeutende Massnahme, die in der Ausstellung beschrieben wird, betrifft den sogenannten «Modal Split»: 43 Prozent oder nahezu jede zweite Person, die an den Flughafen Zürich reist, nutzt öffentliche Verkehrsmittel. Zu sehen ist zudem, dass Abwasser der Flugzeugenteisung biologisch gereinigt und aufbereitet wird, und dass aufgrund des Lärmgebührenmodells der Flughafen Zürich AG lärmintensive Flugzeuge höhere Gebühren bezahlen als lärmgünstige Flugzeugtypen.

Ausstellung noch bis Ende Januar 2018 im Verkehrshaus der Schweiz

Auf drei grossen Bildschirmen kann sich der Betrachter durch virtuelle Rundgänge zu Standorten am Flughafen navigieren, einen Blick «hinter die Kulissen» werfen und in die Faszination Umweltschutz eintauchen. Die virtuellen Touren führen über die Dächer des Flughafens, die Rollfelder und in den Untergrund. Auf diesen Rundgängen wird der Besucher über Umweltthemen informiert. Die Ausstellung wurde zunächst an verschiedenen Standorten am Flughafen gezeigt und «wanderte» anschliessend in die Bibliotheken der Flughafenanrainergemeinden. Nun ist sie noch bis 30. Januar 2018 in der Halle Luftfahrt im Verkehrshaus der Schweiz als Teil der Ausstellung «Faszination Flughafen» zu sehen: www.verkehrshaus.ch.



Die Ausstellung «Faszination Umweltschutz» ist noch bis Ende Januar 2018 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern zu sehen. Foto: Damian Amstutz/Verkehrshaus der Schweiz

Gastbeitrag

Internationaler Wettbewerb braucht faire Rahmenbedingungen!

Matthias von Randow

Die Öffnung der Märkte im Luftverkehr und der EU-Binnenmarkt sind eine Erfolgsgeschichte! Sie haben eine starke Dynamik ausgelöst, mit den entsprechenden positiven Folgen: für die Wirtschaft, die heute ein vielfältiges Mobilitätsangebot vorfindet, und für die Verbraucher, die zu angemessenen Preisen die Welt erkunden können, was früher nur einer privilegierten Gruppe vergönnt war.

Doch der intensive Wettbewerb stellt unsere Luftverkehrsunternehmen auch vor grosse Herausforderungen: Wir konkurrieren heute international mit Wettbewerbern, an die vor wenigen Jahren kaum einer dachte. Die Passagiere schauen immer stärker auf den Preis und wollen für sie massgeschneiderte Produkte. Gleichzeitig erwartet die Gesellschaft weitere Fortschritte beim Klimaschutz und beim Lärmschutz, was nur mit milliardenschweren Investitionen zu stemmen ist.

Darauf müssen wir Antworten finden. Die Luftfahrtunternehmen arbeiten mit grossem Engagement an ihrer Zukunftsfähigkeit: Sie entwickeln ihre Produkte weiter, senken Kosten und optimieren ihre Zusammenarbeit. Und sie investieren grosse Summen in energieeffizienteren und leiseren Luftverkehr.

Doch auch die Regierungen müssen ihren Teil zu einer nachhaltigen Luftverkehrspolitik beitragen! Bei der Öffnung der Märkte hat die Politik versäumt, die entscheidende Schlussfolgerung zu ziehen: In einem internationalen Wettbewerbsmarkt muss man sich bei gesetzlichen Auflagen vor nationalen und europäischen Alleingängen hüten. Tatsächlich aber haben unsere Luftfahrtunternehmen heute eine Vielzahl von Sonderlasten zu schultern: etwa hohe Luftsicherheitsgebühren und die rigidesten Nachflugverbote. Diese Sonderlasten schwächen unsere Innovations- und Investitionskraft.

Hier muss die Politik umdenken! Wir brauchen eine Rückbesinnung darauf, dass man ein internationales Verkehrssystem nicht mit wettbewerbsverzerrenden regionalen Alleingängen schwächen darf. In der Schweiz liegt mit dem Luftfahrtpolitischen Bericht ein Konzept vor, das ebenfalls richtige Vorschläge für die Stärkung der hiesigen Luftfahrt enthält, z. B. die Prüfung der Übernahme von Luftsicherheitskosten zur Gefahrenabwehr und Terrorismusbekämpfung durch den Staatshaushalt.

Und auch Deutschland hat sich auf den Weg gemacht, die Wettbewerbsfähigkeit und Investitionskraft der Luftfahrt wieder zu stärken. Der Bundesverkehrsminister hat ein Luftverkehrskonzept vorgelegt, das erfolgsversprechende Massnahmen benennt: etwa die Rückführung der Luftverkehrsteuer, die Teilübernahme von Kosten der Luftsicherheit durch den Bund und keine weiteren Betriebszeitbeschränkungen an unseren Flughäfen.

Wie in der Schweiz auch, kommt es nun aber darauf an, dass diese Ideen auch aufgegriffen und umgesetzt werden.

Matthias von Randow

Hauptgeschäftsführer
Bundesverband der Deutschen
Luftverkehrswirtschaft (BDL)

Lärmgünstige und energieeffiziente C-Series

SWISS International Air Lines modernisiert mit 30 Flugzeugen der C Series bis Ende 2018 ihre Europaflotte. Die neu entwickelten Flugzeuge sind deutlich lärmgünstiger und verbrauchen weniger Treibstoff pro Passagier und Kilometer als vergleichbare Flugzeugtypen.



Der energieeffiziente Bombardier CS100 zählt seit Juli 2016 zur Europaflotte von SWISS.

Eine Massnahme, um die Bevölkerung vor Fluglärm zu schützen, ist die Lärmreduzierung an der Quelle. Den Eigenschaften der von den Fluggesellschaften eingesetzten Flugzeugflotten kommt deshalb eine grosse Bedeutung zu.

SWISS setzt als erste Fluggesellschaft den Bombardier CS100 ein

Als weltweit erste Fluggesellschaft hat SWISS im Juli 2016 den CS100 des kanadischen Flugzeugherstellers Bombardier in Betrieb genommen. Mit insgesamt 30 Flugzeugen der Typen CS100 mit 125 Sitzen und CS300 mit 145 Sitzen erneuert der Hub-Carrier SWISS International Air Lines bis Ende 2018 seine Europaflotte und ersetzt damit die bisherigen Typen Avro RJ100 und Airbus A319.

C Series lärmgünstiger als ihre Vorgänger

Die Flugzeuge der C Series wurden von Grund auf neu entwickelt und mit neuester Triebwerktechnologie ausgestattet. Sie sind deutlich lärmgünstiger als die bisher im Europaverkehr eingesetzten Flugzeuge. Lärmmessungen der Flughafen Zürich AG zeigen, dass die gemessenen Lärmwerte des CS100 im Nahbereich nicht höher sind als jene des Avro RJ100, obwohl die neuen Flugzeuge ein rund 25% höheres Abfluggewicht aufweisen. Im entfernteren Umfeld des Flughafens fielen die mittleren Spitzenpegel um bis zu 6 dB(A) geringer aus als jene des Avro RJ100, was einer deutlichen Reduzierung der Lärmemissionen ent-

spricht. Dies ist insbesondere auf die verbesserte Steigleistung des CS100 zurückzuführen.

Höhere Energieeffizienz

Durch den Einsatz innovativer Materialien konnte das Flugzeuggewicht verringert werden. In Kombination mit Triebwerken der neuesten Generation verbrauchen die Flugzeuge der C Series weniger Treibstoff, sind damit deutlich energieeffizienter und emittieren pro Sitz und Kilometer weniger CO₂ als ihre Vorgängermodelle. Die speziell geformten und nach oben verlängerten Aussenflügel sorgen für eine effiziente Aerodynamik und tragen ebenfalls zur Reduktion des Treibstoffverbrauchs bei.

Mehr Sitzplatzkapazität bei unveränderter Anzahl Flüge

Mit seinem erhöhten Sitzplatzangebot kann der CS100 über ein Viertel mehr Passagiere pro Flug transportieren als sein Vorgänger. Auf den Strecken, auf welchen der CS100 zum Einsatz kommt, kann somit eine 25% höhere Passagiernachfrage abgewickelt werden, ohne die Anzahl Flüge zu erhöhen.

Fluglärm nimmt kontinuierlich ab

Aufgrund des technologischen Fortschritts konnten die Flugzeug- und Triebwerkhersteller die Lärmemissionen der Flugzeuge in den vergangenen Jahrzehnten deutlich reduzieren. Die Flughafen Zürich AG begrüsst diese Entwicklung. SWISS plant bereits den nächsten Schritt der Flottenmodernisierung: Ab 2019 soll der A320neo Flugzeuge des Typs A320 ersetzen. Der Einsatz dieses innovativen Flugzeugtyps dürfte die Lärmbelastung und den CO₂-Ausstoss weiter reduzieren.

Technische Flugzeugdaten

	Bombardier CS100	Avro RJ100	Bombardier CS300	Airbus A319-100
Triebwerke	2x PW1524G	4x LF507-1F	2x PW1524G	2x CFM56-5B5-2
Schub pro Triebwerk (kg)	10'560	3181	10'560	10'000
Spannweite (m)	35.10	26.34	35.10	34.10
Länge (m)	34.90	31.00	38.00	33.80
Höhe (m)	11.50	8.59	11.50	11.80
Sitzplätze	125	97	145	138
max. Startgewicht (kg)	52'600	44'999	65'000	68'000
Reichweite mit voller Nutzlast (km)	3650	3000	3260	3000

Quelle: www.swiss.com/ch/DE/fliegen/flotte

Enteignungsgesetzgebung konsequent modernisieren

Mit einer Teilrevision soll das Enteignungsgesetz an die heutige Zeit angepasst werden. Dabei ist die Chance zu nutzen, Voraussetzungen für eine Professionalisierung der Schätzungskommissionen zu schaffen und deren Finanzierung so zu gestalten, dass heutige Anforderungen hinsichtlich Transparenz und Unabhängigkeit erfüllt sind. Auch sind Besonderheiten der Enteignung von Nachbarrechten sowie die dazugehörige Rechtsprechung zu berücksichtigen und dafür Ausnahmeregelungen vorzusehen.

Das bestehende, rund 80 Jahre alte Enteignungsgesetz soll an die veränderten Gegebenheiten angepasst und auf andere zwischenzeitlich entstandene Erlasse abgestimmt werden. Dies ist sinnvoll und begrüssenswert. Hingegen verpasst die aktuelle Vernehmlassungsvorlage das Ziel und die Chance, auch die Schätzungskommissionen zu modernisieren und etablierte Sonderregelungen zweckmässig zu integrieren.

Effizienzsteigerung durch Zentralisierung und Professionalisierung

Das zeigt sich beispielsweise daran, dass an der Organisation der heute 13 Schätzungskommissionen festgehalten werden soll. Dies obwohl im erläuternden Bericht erkannt wird, dass das heutige System mit weitgehend auf sich gestellten Milizkommissionen bereits bei einer vorübergehenden, leichten Zunahme von Fällen an seine Grenzen stösst bzw. bei einer grösseren Zahl von Fällen überfordert ist. Dabei könnte durch die Schaffung einer zentraleren Organisation mit einem Team von hauptberuflichen Verfahrensleitern die Effizienz und Professionalisierung der Kommissionen wesentlich erhöht und die Abwicklung der Fälle stark beschleunigt werden. So würde ein Fundament für eine nachhaltige, moderne Organisation der Schätzungskommission geschaffen. Regionale Eigenheiten könnten weiterhin berücksichtigt werden, etwa durch die Schaffung regionaler Schätzerpools.

Grundlagen für moderne Finanzierung schaffen

In der Vorlage wird die Ablösung des veralteten, noch heute von den Schätzungskommissionen verwendeten Sportelsystems (direkte Inrechnungstellung aller Aufwendungen der Kommissionen bei den Enteignern) nur halbherzig angegangen. So müssen die Kommissionen ihre Tätigkeiten gegenüber den Enteignern weiterhin im Detail offenlegen. Zudem hätten nach wie vor die Enteigner Basisinfrastrukturen (z.B. EDV oder Büros) zu finanzieren. Damit bliebe die Abhängigkeit der Kommission gegenüber den Enteignern hoch. Schätzungskommissionen sind für Enteignungsfälle erste Gerichtsinstanz. Wieso diese nicht, wie andere Gerichte auch, über ein Grundbudget des Bundes verfügen und reguläre Gerichtsgebühren erheben, ist daher unverständlich. Nur so wird die nötige Unabhängigkeit zwischen Kommission und Enteigner geschaffen.

Sonderfälle und etablierte Gerichtspraxis berücksichtigen

Zur Enteignung von nachbarrechtlichen Abwehrrechten gibt es eine bewährte Gerichtspraxis. Diese wird im vorgeschlagenen Entwurf zu wenig berücksichtigt. Insbesondere macht es in diesen Sonderfällen wenig Sinn, das Verfahren zu staffeln und bereits im Rahmen einer anstehenden Betriebsreglementsänderung über einzelne Punkte zu befinden. Die massgeblichen Fragen in diesen Fällen lassen sich gar nicht trennen und erst später anhand der effektiven Auswirkungen zuverlässig beurteilen. Gemäss Vorschlag müssten zudem Tausende von Grundeigentümern vor Einreichen des Betriebsreglements kontaktiert werden, obwohl nur Wenige Aussicht auf Entschädigung hätten. Eine solche Neuregelung ist kaum zielführend. Um Rechtssicherheit zu schaffen ist stattdessen die bewährte Gerichtspraxis ins Gesetz zu übernehmen und klarzustellen, dass bei Nachbarrechtsenteignungen das gesamte Verfahren bei der Schätzungskommission angesiedelt ist.

Eine Revision des Enteignungsgesetzes ist grundsätzlich richtig und wichtig. Besonders im Hinblick darauf, dass jetzige Änderungen wieder für Jahre oder Jahrzehnte bestehen bleiben, ist eine nachhaltige Revision unabdingbar. Umso entscheidender ist es, dass die hier aufgezeigten Punkte berücksichtigt werden und das Gesetz so modernisiert wird, dass Infrastrukturentwicklungen in der Schweiz möglich bleiben und nicht an veralteten Strukturen und schwerfälligen Verfahren scheitern.

Fachbegriffe kurz erklärt - ein Flughafenglossar

Gesetz über den Flughafen Zürich

Im Zusammenhang mit der Verselbstständigung der Betreibergesellschaft des Flughafens Zürich hat der Kanton Zürich 1999 das Gesetz über den Flughafen Zürich (Flughafengesetz) erlassen. Das Flughafengesetz verpflichtet den Kanton Zürich, den Flughafen zur Sicherstellung seiner volks- und verkehrswirtschaftlichen Interessen zu fördern und dabei den Schutz der Bevölkerung vor schädlichen oder lästigen Auswirkungen des Flugbetriebs zu berücksichtigen.

Das Gesetz bildete die Grundlage für die Privatisierung des Flughafenbetriebs. Um dem Kanton Zürich zu ermöglichen, seine Verantwortung wahrzunehmen, sieht das Gesetz vor, dass sich der Kanton weiterhin ein Minimum an Einfluss zu sichern hat. So soll er eine Mindestanzahl von Verwaltungsräten direkt ernennen können und dauerhaft mehr als ein Drittel des Aktienkapitals halten. Zudem sollen ohne Zustimmung der Vertretung des Staates im Verwaltungsrat keine Gesuche an den Bund über Änderungen von Lage und Länge der Pisten sowie

des Betriebsreglements mit wesentlichen Auswirkungen auf die Fluglärmbelastung beschlossen werden. Dabei ist die Staatsvertretung an die Weisungen des Regierungsrats des Kantons Zürich gebunden, welche wiederum - im Fall von Gesuchen über die Änderung der Lage und Länge der Pisten - vom Kantonsrat mit einem referendumsfähigen Beschluss zu genehmigen sind.

Das Flughafengesetz beauftragt des Weiteren den Kanton Zürich mit der Aufsicht über die Einhaltung der An- und Abflurouten sowie der Nachtflugsperrre. Das Flughafengesetz verpflichtet den Kanton Zürich darauf hinzuwirken, dass der vom Regierungsrat festgelegte Zürcher Fluglärm-Index-Richtwert zur Begrenzung der Anzahl der vom Fluglärm stark gestörten Personen sowie die Anzahl von 320'000 Flugbewegungen pro Jahr nicht überschritten werden.

Im September 2016 stimmte der Kantonsrat mit deutlicher Mehrheit von 123 zu 48 Stimmen einer kantonalen Volksiniti-

ative zu, welche verlangt, das Flughafengesetz dahingehend zu ändern, damit die Stimmbürger und Stimmbürgerinnen des Kantons Zürich auch dann über Pistenveränderungen abstimmen können, wenn der Kantonsrat einen Ausbau ablehnt. Damit hätte die Bevölkerung bei der Entscheidung über die weitere Entwicklung des Flughafens Zürich das letzte Wort. Gemäss derzeit gültigem Flughafengesetz sind nur zustimmende Beschlüsse des Kantonsrats referendumsfähig. Die Flughafen Zürich AG begrüsst den Beschluss des Kantonsrats. Im November 2016 endete die Referendumsfrist. Alternative Liste und Grüne haben im Januar 2017 Beschwerde beim Bundesgericht eingereicht.

Die aktuelle Version des Flughafengesetzes ist publiziert auf der Website des Kantons Zürich unter:
<http://www.zhlex.zh.ch/Erlass.html?Open&Ordnr=748.1>

Verkehrsstatistik

Verkehrsentwicklung Januar bis Juni 2017

	2017	2016	Veränderung in % 2017 gegenüber 2016
Lokalpassagiere	9'753'244	9'192'818	6.1
Transferpassagiere	3'919'988	3'389'344	15.7
Transferanteil	28.7%	26.9%	
Total Passagiere ¹	13'706'322	12'619'216	8.6
Flugbewegungen	131'401	129'590	1.4
Fracht (in Tonnen)	231'916	206'215	12.5
Post (in Tonnen)	15'403	15'274	0.8

¹ inkl. Transit, General Aviation und Übrige

Quelle: Flughafen Zürich AG

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

Die Online-Version 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