

35 | Politikbrief

Sommer 2017



Editorial



Geschätzte Leserinnen und Leser

Am 24. März 2017 erfolgte in Anwesenheit zahlreicher geladener Gäste aus Politik und Wirtschaft die feierliche Grundsteinlegung des neuen Dienstleistungszentrums «THE CIRCLE at Zurich Airport». Der Grundstein liegt unter dem zukünftigen Hauptplatz des Gebäudekomplexes. Mit diesem visionären Grossprojekt entwickelt sich der Flughafen Zürich als Begegnungsdrehscheibe kontinuierlich weiter und bietet eine neue Welt für zahlreiche unterschiedliche Nutzungen und attraktive Brands an. Die Vermarktung der vielfältigen Flächen von THE CIRCLE wird meinen Arbeitsalltag als Chief Commercial Officer der Flughafen Zürich AG und denjenigen meiner Mitarbeitenden in den nächsten Monaten massgeblich prägen.

Der Flughafen Zürich verfügt jedoch bereits heute im Passagier- und im öffentlichen Bereich über eine attraktive Markenwelt, die von Passagieren, am Flughafen Beschäftigten, Pendlern sowie Besuchern sehr geschätzt wird. Wir setzen uns täglich dafür ein, dass das Angebot auf die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzer zugeschnitten wird und sich in einem zeitgemässen Erscheinungsbild präsentiert. Wie die Flughafenregion vom Arbeitsplatzangebot sowie erheblichen Steuereinnahmen der Verkaufsläden und Restaurantbetriebe profitiert, lesen Sie in der vorliegenden Ausgabe.

Die Kernfunktion des Flughafens ist jedoch die Anbindung der Schweiz an die wichtigsten Metropolen der Welt. Die Flughafen Zürich AG investiert deshalb kontinuierlich in ihre Infrastrukturen. So wird noch im Sommer dieses Jahres im Zusammenhang mit der Einführung der automatisierten Grenzkontrolle die Passhalle umgebaut. Dadurch werden die Kapazitäten an den Grenzkontrollen erhöht, wovon unsere Passagiere aufgrund geringerer Wartezeiten profitieren.

Um auch künftig die Nachfrage nach Flügen bewältigen zu können, ist der Flughafen auf adäquate Rahmenbedingungen angewiesen. So hat die Gestaltung der Zusammenarbeit zwischen der Schweiz und der EU auf die Zukunft des Flughafens Zürich und dessen Arbeitsplätze einen grossen Einfluss. Das im Rahmen der Bilateralen Verträge I abgeschlossene Luftverkehrsabkommen, welches Schweizer Luftfahrtunternehmen den Zugang zum liberalisierten europäischen Markt ermöglicht, ist für die Schweiz von grossem Nutzen. Es darf nicht leichtfertig aufs Spiel gesetzt werden. Lesen Sie mehr davon in dieser Ausgabe des Politikbriefs.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Stefan Gross
Chief Commercial Officer

Inhalt

Editorial

Neue Technologien für Grenzkontrollen am Flughafen Zürich

Weniger Lärmbelastung dank innovativer Schallschutzhalle

Gastbeitrag: Paul Remund, Stadtpräsident Opfikon

Wertschöpfung durch attraktives Retailangebot

Luftverkehrsabkommen mit der EU - unverzichtbar für die Schweiz

Flughafenglossar: Betriebsreglement

Verkehrstatistik

Neue Technologien für Grenzkontrollen am Flughafen Zürich

Um die Kapazitäten der Grenzkontrollen zu erhöhen und die Kontrollprozesse durch den Einsatz innovativer Technologie effizienter zu gestalten, führt die Kantonspolizei Zürich ab Sommer 2017 am Flughafen Zürich die automatisierte Grenzkontrolle ein. Der Passagier profitiert davon durch die Verringerung der Wartezeiten an der Grenzkontrolle. In diesem Zusammenhang investieren der Kanton Zürich und die Flughafen Zürich AG rund 8 Millionen Franken, unterstützt durch Beiträge des Fonds für innere Sicherheit (ISF) des Staatssekretariats für Migration (SEM).

Zwischen den 26 Mitgliedsstaaten, die das Schengener Abkommen unterzeichnet haben, gibt es keine systematischen Grenzkontrollen mehr. Davon profitieren jährlich rund 1.25 Milliarden Reisende, die sich in dieser Region bewegen. Insbesondere für den Tourismus bringt das im März 2009 eingeführte Schengen-System erhebliche Vorteile. So brauchen Touristen aus Nichtschengen-Staaten, die mit einem Schengen-Visum Europa bereisen, kein zusätzliches Visum mehr, um die Schweiz zu besuchen. Aufgrund des Wegfalls der Personenkontrolle zwischen den Schengen-Staaten kommt den Grenzkontrollen an den Schengen-Aussengrenzen, die in der Schweiz ausschliesslich an den Flughäfen mit internationalem Luftverkehr verlaufen, eine grosse Bedeutung zu.

Kapazitäten der Grenzkontrolle werden erhöht

Am Flughafen Zürich wird die Grenzkontrolle durch die Kantonspolizei

Zürich durchgeführt. Um die Kapazitäten für die Personenkontrolle zu erhöhen, die Wartezeiten der Passagiere an der Grenzkontrolle kurz zu halten und die Schengen-Aussengrenzen besser zu sichern, erweitert die Zürcher Kantonspolizei ihre Grenzkontrollinfrastruktur durch zusätzliche Schalter und eine automatisierte Grenzkontrolle (Automated Border Control, ABC). Hierfür baut die Flughafen Zürich AG die Passkontrollhalle um. Nachdem an europäischen Flughäfen wie München, Frankfurt, Kopenhagen oder Amsterdam bereits positive Erfahrungen mit ABC gewonnen werden konnten, wird dieses System ab Sommer 2017 in mehreren Phasen auch am Flughafen Zürich eingeführt. Unterstützt durch Beiträge des Fonds für innere Sicherheit (ISF) des Staatssekretariats für Migration (SEM) investieren die Kantonspolizei Zürich und die Flughafen Zürich AG insgesamt rund acht Millionen Franken.

Umfangreiche Baumassnahmen in Passkontrollhalle

Für die automatisierte Grenzkontrolle müssen Infrastrukturen wie Schleusen für die Ein- und Ausreise, Lesegeräte oder die geeignete Software beschafft, Schnittstellen zwischen den EDV-Systemen des Bundes harmonisiert sowie umfangreiche Baumassnahmen in der Passkontrollhalle durchgeführt werden. Mit den neuen Technologien werden die biometrischen Daten, die im Pass abgespeichert sind, mit den entsprechenden Merkmalen der reisenden Person abgeglichen und die Personendaten mit den Fahndungssystemen überprüft. Ist eine Person im System erfasst, erfolgt eine Nachkontrolle durch das Grenzkontrollpersonal.

Effiziente Kontrollprozesse

Durch die Nutzung der automatisierten Systeme und Schleusen wird es ab Sommer 2017 für Reisende über 18 Jahre mit biometrischem Schweizer, EU-



Automatisierte Schleusen machen Personenkontrollen effizienter.



Die Passkontrollhalle am Flughafen Zürich.

oder EWR-Pass möglich sein, die Kontrolle der Reisedokumente am Flughafen Zürich selbst durchzuführen. Mittelfristig führt dies zu effizienteren Prozessen und einer Kapazitätserhöhung bei den Grenzkontrollen. Die Reisenden profitieren von dieser neuen Technologie, da die Wartezeiten bei der Grenzkontrolle reduziert werden können, dies insbesondere auch deshalb, weil die herkömmlichen Passkontrollschalter weiterhin genutzt bzw. erweitert werden.

Kosten für hoheitliche Sicherheitsmassnahmen sind von der öffentlichen Hand zu tragen

Die Investitionen in die automatisierte Grenzkontrolle zeigen, dass die Flughafen Zürich AG und der Kanton Zürich aktiv die Effizienz der Grenzkontrollprozesse erhöhen und die Grenzkontrollkosten pro Passagier reduzieren. Es wird begrüsst, dass der Kanton Zürich die automatisierten Schleusen und Systeme finanziert.

Während bei den Personengrenzkontrollen – wie an allen anderen Grenzen auch – die Kosten durch den Staat übernommen werden, finanziert heute die Flughafen Zürich AG den wesentlichen Teil der übr-

gen hoheitlichen polizeilichen Aufgaben am Flughafen Zürich selber, wie beispielsweise die Patrouillen der Polizei in den öffentlichen Bereichen des Flughafens. Diese Ungleichbehandlung der Flughäfen gegenüber anderen öffentlich exponierten Gebäuden wurde jüngst auch im Luftfahrt-politischen Bericht des Bundesrates (LUPO) festgestellt und eine Prüfung der Finanzierung durch die öffentliche Hand in Aussicht gestellt, was die Flughafen Zürich AG voll und ganz unterstützt.

Nicht davon betroffen ist die Finanzierung der nicht-hoheitlichen Sicherheitskosten an Flughäfen, wie beispielsweise die routinemässige Sicherheitskontrolle von Passagieren, Gepäck und Luftfracht, wie sie jeder Passagier bei einer Flugreise erlebt. Diese Kontrollen finden nach international harmonisierten Regeln statt, für welche die Flughafen Zürich AG verantwortlich ist und durch das BAZL beaufsichtigt wird. Diese bilden den grössten Kostenblock für die Sicherheit am Flughafen Zürich. Deren Finanzierung durch die Flughafen Zürich AG ist nicht bestritten, da die Flughafenbetreiberin auch direkt dafür verantwortlich ist, und diese Kosten direkt den Nutzern zugeordnet werden können.

EU-Fonds für die innere Sicherheit

Der Fonds für die innere Sicherheit im Bereich der Schengen-Aussengrenzen (Internal Security Funds ISF) wurde für den Zeitraum 2014 bis 2020 geschaffen und soll Schengen-Staaten, die aufgrund ihrer ausgedehnten Land- oder Seegrenzen sowie bedeutenden internationalen Flughäfen hohe Kosten für den Schutz der Schengen-Aussengrenzen tragen, mit projektgebundenen Mitteln unterstützen. Der Fonds soll dazu beitragen, die Effizienz der Kontrollen und damit den Schutz der Aussengrenzen zu verbessern. Über die sieben Jahre Laufzeit des Fonds wird sich die Schweiz mit voraussichtlich 18.43 Millionen Franken pro Jahr beteiligen und aus dem Fonds insgesamt rund 20 Millionen Franken für nationale Massnahmen erhalten.

<https://www.sem.admin.ch/sem/de/home/internationales/internationalzusarbeits/europa-migpolitik/schengen-dublin/schengen/eu-fonds/isf.html>

Weniger Lärmbelastung dank innovativer Schallschutzhalle

Im August 2014 wurde am Flughafen Zürich die Schallschutzhalle in Betrieb genommen. Seitdem werden die Triebwerkstandläufe in dieser mit modernster Technologie ausgestatteten Anlage durchgeführt. Für die Anrainer reduziert sich die Lautstärke damit deutlich. Die Einhaltung der verfügbaren Lärmgrenzen wird kontinuierlich überwacht.

Nach Wartungsarbeiten an einem Flugzeug müssen dessen Triebwerke auf ihre Funktionsfähigkeit überprüft werden. Deshalb finden am Flughafen Zürich jedes Jahr rund 1000 Triebwerkstandläufe statt, aus betrieblichen Gründen oftmals in den sensiblen Tagesrand- und Nachtstunden.

Einzigartige schallreduzierende Gebäudekonstruktion

Nach Hamburg (2001) und Leipzig (2008) war Zürich der dritte Flughafen in Europa, der eine Schallschutzhalle dieser Art erstellte. An den meisten Flughäfen werden Standläufe auf Standplätzen im Freien oder in offenen Anlagen durchgeführt. Die Schallschutzhalle des Flughafens Zürich ist eine durchströmungsoffene, jedoch schallabsorbierende Gebäudekonstruktion. Einerseits wird für einen Triebwerkstandlauf, bei dem teilweise bis zur Take-off-Leistung beschleunigt werden muss, sehr viel Luft angesaugt und wieder ausgestossen. Die grosse Menge Luft strömt durch die schallabsorbierenden Lamellen-Tore zum Triebwerk, wird über die hintere Öffnung der Halle nach oben umgeleitet und wieder ausgestossen. Andererseits soll die Halle möglichst geschlossen sein,

damit wenig Schall nach aussen dringt. Zu diesem Zweck wurden Dach, Seitenwände und Rückwand auf insgesamt 22'000 Quadratmeter Fläche mit schallabsorbierenden Platten ausgestattet. Insgesamt entspricht die verkleidete Fläche etwa der Grösse von drei Fussballfeldern.

Zuverlässiges Monitoring der Lärmauswirkungen

Im Zusammenhang mit der Errichtung der Schallschutzanlage hat die Flughafen Zürich AG ein Lärmmonitoring entwickelt, welches die Anzahl und die Lärmauswirkungen der Standläufe an verschiedenen, aufgrund von vorgängigen Lärmessungen definierten Referenzpunkten in den angrenzenden Gemeinden Kloten, Opfikon und Rümlang erhebt und aufzeichnet. Zum Schutz vor übermässigem Lärm wurde für den Betrieb der Schallschutzhalle eine bestimmte «Menge an Lärm» festgelegt. Dieses Mengengerüst stützt sich auf die geltende Lärmschutzverordnung (LSV) ab.

Die Lärmbelastung wird auf ein Sechstel reduziert

Durch die schallabsorbierende Gebäudehülle werden von den 155 Dezibel, die ein Triebwerk emittieren kann, in wenigen hundert Metern Entfernung nur noch 50 Dezibel gemessen. Dies entspricht dem Geräuschpegel, welcher vom Raschen des Regens oder von einem Radio in Zimmerlautstärke verursacht wird. Die effektive Schutzwirkung der Schallschutzhalle beträgt rund 25 Dezibel, was mit der Abnahmemessung durch die Empa, dem interdisziplinären Forschungsinstitut des ETH-Bereichs für Materialwissenschaften und Technologie, bestätigt wurde. Die von den Anrainern wahrgenommene Lautstärke reduziert sich damit auf etwa ein Sechstel. Dies basiert auf der im Rahmen von Forschungsarbeiten hergeleiteten mathematischen Funktion, die nachweist, dass eine Reduzierung des Schalldruckpegels um 10 Dezibel vom Menschen als Halbierung wahrgenommen wird.



Blick auf die mit modernster Technologie ausgestattete Schallschutzhalle.

Gastbeitrag

Auf gute Nachbarschaft



Paul Remund

Der Flughafen Zürich und die Stadt Opfikon sind direkte Nachbarn. Eine gute Nachbarschaft erleichtert das Zusammenleben ungemein. Natürlich gibt es auch Meinungsverschiedenheiten, aber diese sollen mit offenem Visier ausgetragen werden. Und das tun wir auch.

Der Wirtschaftsmotor in der Flughafenregion Zürich brummt. Der Hauptgrund dafür, dass gerade hier bei uns im Grossraum Zürich die Post abgeht, ist zweifellos der Flughafen Zürich.

Davon profitiert auch die Stadt Opfikon. Wir haben aktuell etwa gleich viele Einwohner wie Arbeitsplätze, nämlich ca. 20'000. Zahlreiche internationale Grossunternehmen haben ihr Domizil bei uns und zahlen somit willkommene Steuern. Im Gespräch mit den Chefetagen dieser Firmen stellt sich stets heraus, dass die phantastische Verkehrsanbindung und die gute Lage zwischen dem Flughafen und der Stadt Zürich Hauptgründe für die Standortwahl sind. Mein Amtsvorgänger Walter Fehr pflegte darum zu sagen, dass man von Opfikon in den Finken nach New York fliegen kann.

Aber das wirtschaftliche Zentrum der Schweiz läge kaum im Kanton Zürich, wenn 1945 entschieden worden wäre, anstelle des Interkontinentalflughafens

Zürich-Kloten den Schweizerischen Zentralflughafen Utzenstorf zu bauen.

Ich bin froh über diesen Entscheid und die Utzenstorfer vielleicht auch. Seit der Eröffnung des Flughafens Zürich im Jahr 1948 prosperiert dieser und mit ihm die Region und das ganze Land. Vom Wirtschaftswunder der Nachkriegsjahre profitierte ein Grossteil der Schweizer Bevölkerung. Dabei kam es den Menschen rund um den Flughafen gar nicht in den Sinn, sich über den stetig zunehmenden Fluglärm aufzuregen. Auf die schweizerische Luftfahrt, vor allem auf die SWISSAIR, war man einfach stolz.

Ab Mitte der Fünfzigerjahre kam mit den Düsenjets der Lärm. Zwischen 1967 und 1984 donnerten die extrem lauten DC-8 über unsere Köpfe, danach bis 2002 die DC-10 und anschliessend die MD-11. Aber wer wie ich hier in der Region aufgewachsen ist und immer hier gelebt hat, der nahm das gar nicht richtig war.

Schon mit dem ersten Airbus wurde es spürbar leiser. Aber erst in den letzten Jahren hat der Lärm der Flugzeuge markant abgenommen. Die heutige nationale Airline SWISS nimmt dabei eine Vorreiterrolle ein. Mit den neuen Jets Boeing 777 und Bombardier CSeries wird der Lärmpegel am Himmel erfreulicherweise nochmals deutlich reduziert. Ich bin überzeugt, dass diese Entwicklung noch lange nicht abgeschlossen ist.

Dennoch gilt es, weiterhin auf die Bevölkerung rund um den Flughafen Rücksicht zu nehmen. Vor allem die Einhaltung des Nachtflugverbotes hat dabei oberste Priorität. In diesem Punkt sind sich sogar alle Politiker einig, unabhängig vom Standort ihrer Gemeinden.

Jets erzeugen auch Lärm, wenn sie nicht in der Luft sind. Triebwerktests verursachen lange auch in den späten Abendstunden grossen Lärm und das in unmittelbarer Nähe zu Wohngebieten in der Stadt Opfikon. Durch die Inbetriebnahme der modernen Schallschutzhalle im

August 2014 gehört dies zum Glück der Vergangenheit an. Die Schallschutzhalle ist ein gutes Beispiel für gute Nachbarschaft. Die Rücksichtnahme auf die Bevölkerung basiert auf dem gegenseitigen Respekt zwischen Politik und Flughafen. Die Beantwortung der berühmten Ricola-Frage «Wer hat's erfunden?» spielt dabei keine Rolle.

Der Flughafen Zürich und die Stadt Opfikon sind Nachbarn, manchmal mit unterschiedlichen Interessen und anderen Meinungen. Erfolgsrezept einer guten Nachbarschaft sind Rücksichtnahme, Toleranz, Respekt und eine offene Kommunikation. In diesem Sinne sind wir bestrebt, auch in Zukunft eine gute Nachbarschaft zu pflegen, denn sie schafft einen Mehrwert für unsere Region.

Paul Remund

Stadtpräsident Opfikon

Wertschöpfung durch attraktives Retailangebot

Mit erheblichen Steuereinnahmen sowie 2360 Arbeitsplätzen generieren die Verkaufsläden, Restaurants und Dienstleistungsbetriebe am Flughafen Zürich einen Mehrwert für die Schweizer Volkswirtschaft. Der Beitrag an die Refinanzierung der Verkehrsinfrastruktur sowie die Erhaltung der Investitionsfähigkeit des Flughafenbetreibers sind zusätzliche Nutzeneffekte.

Mit 27.7 Millionen Passagieren im Jahr 2016 ist der Flughafen Zürich nicht nur eine der bedeutendsten Verkehrsinfrastrukturen der Schweiz. Die grosse Vielfalt an Shops, Restaurants und weiteren Dienstleistungsunternehmen machten den Flughafen Zürich zum umsatzmässig zweitgrössten Einkaufszentrum der Schweiz und schafften damit einen wesentlichen Mehrwert für die Standortregion.

Region profitiert von Arbeitsplätzen und Steuereinnahmen

Die mehr als 150 Verkaufsläden, Gastronomiebetriebe und Banken am Flughafen Zürich sichern rund 2360 Arbeitsplätze unterschiedlicher Ausprägung. Zum Arbeitsplatzangebot zählt eine breite Palette von Stellen für hochqualifizierte Spezialisten über Ausbildungsplätze in interessanten kaufmännischen und handwerklichen Berufen bis zu begehrten Teilzeitstellen. Die Anrainergemeinden, der Kanton Zürich sowie der Bund profitieren zudem von Steuereinnahmen, die durch dieses Geschäftssegment generiert

werden. Für Umgestaltungsmassnahmen im Bereich der Verkaufsläden werden am Flughafen Zürich immer auch Unternehmen aus dem lokalen Baugewerbe berücksichtigt, was ebenfalls zur Wertschöpfung in der Flughafenregion beiträgt.

Wertschöpfung in der Schweiz durch Duty-free

Da die Schweiz weder Mitglied der EU noch der europäischen Zollunion ist, sind neben ins Ausland abreisende auch aus dem Ausland ankommende Passagiere berechtigt, am Flughafen Zürich zoll- und abgabefreie Waren einzukaufen. So wird in der Schweiz eine Wertschöpfung generiert, die ohne Duty-free an Flughäfen im Ausland verlagert würde.

Passagiere, Beschäftigte und Besucher nutzen Angebot

Neben dem Nutzen der Verkaufsläden und Restaurantbetriebe für die Flughafenregion und den Bund stellt die attraktive Markenwelt auch für den Passagier ein Qualitätsmerkmal dar. Der durchschnittliche Umsatz von rund 40 Franken pro abflie-

gendem Passagier zeigt, dass das Angebot einem Passagierbedürfnis entspricht und somit eine zusätzliche Wertschöpfung in der Schweiz generiert werden kann. Mit den am Flughafen Beschäftigten, den Pendlern, die mit dem ÖV über den Flughafen reisen sowie Besuchern, die in ihrer Freizeit – insbesondere an den Wochenenden – an den Flughafen kommen, profitieren weitere Nutzergruppen von diesem Angebot.

Kommerzgeschäft trägt zur Refinanzierung der Flughafeninfrastruktur bei

Ein Teil der aus dem direkt mit dem Passagierverkehr zusammenhängenden Kommerzertrag fliesst in die Berechnung der Flughafengebühren ein und trägt somit dazu bei, die Verkehrsinfrastruktur zu refinanzieren. Zudem gewährleisten diese Erträge die langfristige Investitionsfähigkeit der Flughafen Zürich AG.

Die Flughafen Zürich AG steuert aktiv das Retail- und Gastronomieangebot und richtet es kontinuierlich auf die Kundenbedürfnisse aus. So können auch in Zukunft Wertschöpfung generiert und neue Arbeitsplätze geschaffen oder zumindest die bestehenden Stellen gehalten werden.



Auch Duty-free am Flughafen Zürich trägt zur Wertschöpfung in der Schweiz bei.

Luftverkehrsabkommen mit der EU – unverzichtbar für die Schweiz

Das im Rahmen der Bilateralen Verträge I zwischen der Schweiz und der EU abgeschlossene Luftverkehrsabkommen garantiert den Schweizer Fluggesellschaften den Zugang zum liberalisierten europäischen Luftraum und stellt sie den europäischen Fluggesellschaften gleich. Eine Aufkündigung des Luftverkehrsaufkommens hätte den Wegfall vieler direkter Flugverbindungen aus der Schweiz zur Folge und würde die Erreichbarkeit der Schweizer Städte erheblich beeinträchtigen.

Für die Schweiz ist die EU der bedeutendste Handelspartner, während die Schweiz für die EU den drittichtigsten Handelspartner darstellt. Für die Regelung der gegenseitigen Beziehungen sind neben dem Freihandelsabkommen von 1972 die Bilateralen Verträge I und II von grosser Bedeutung.

Luftverkehrsabkommen regelt Zugang zum europäischen Markt

Im Bereich des Luftverkehrs sind die Schweiz und die EU seit dem Jahr 2002 über das bilaterale Luftverkehrsabkommen verbunden. Das Abkommen, welches gemeinsam mit sechs weiteren Abkommen im Rahmen der Bilateralen Verträge I abgeschlossen wurde, gewährt Schweizer Fluggesellschaften den Zugang zum liberalisierten europäischen Luftverkehrsmarkt. Es beinhaltet unter anderem die Gewährung von Verkehrsrechten im Luftverkehr, die Gleichstellung von Schweizer Luftfahrtunternehmen mit ihren europäischen Wettbewerbern, den Einbezug der Schweiz in das Projekt «Single European Sky» oder die Vereinbarung der Niederlassungs- und Investitionsfreiheit.

Die Schweiz profitiert vom Luftverkehrsabkommen

Das Luftverkehrsabkommen bringt den Schweizer Fluggesellschaften erhebliche Erleichterungen. Beispielsweise müssen sie die Verkehrsrechte nicht mehr mit jedem einzelnen Staat aushandeln. Zudem werden den Schweizer Fluggesellschaften weitgehende Rechte in Bezug auf die Durchführung von Flugverbindungen von der Schweiz in die EU sowie zwischen Destinationen in der EU eingeräumt.

Erhebliche negative Effekte durch Aufkündigung des Luftverkehrsabkommens

Eine allfällige Kündigung der EU-Personenfreizügigkeit im Zusammenhang mit der Umsetzung der Masseneinwanderungs-



Anflug auf die Piste 28 des Flughafens Zürich.

initiative (MEI) würde alle sieben Abkommen der Bilateralen Verträge I in Frage stellen, da diese durch die «Guillotine»-Klausel miteinander verknüpft sind, so auch das Luftverkehrsabkommen.

Gemäss einer Studie von BAK Basel hätte die Aufkündigung des Luftverkehrsabkommens für die Schweizer Volkswirtschaft erhebliche negative Effekte. Die Verhandlung neuer Abkommen wäre sehr langwierig, da die Schweiz auf den Status eines Drittlandes zurückfallen würde und deshalb mit jedem einzelnen Staat bilateral verhandeln müsste. Die Fortführung einer Vielzahl von Flugverbindungen wäre nicht mehr garantiert, was zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeit der Schweizer Städte und zu einem Rückgang des Passagier- und Luftfrachtaufkommens führen würde. Dies wiederum würde den Wirtschaftsstandort Schweiz schwächen und zahlreiche direkte und indirekte

Arbeitsplätze im Tourismus, in der Aussenwirtschaft sowie bei Flughäfen und Fluggesellschaften aufs Spiel setzen. Deshalb muss alles daran gesetzt werden, die Bilateralen Verträge I beizubehalten.

http://www.bakbasel.com/fileadmin/documents/reports/bakbasel_studie_wegfall_der_bilateralen_i.pdf

Fachbegriffe kurz erklärt - ein Flughafenglossar

Betriebsreglement

Jeder Flugplatzhalter muss gemäss Luftfahrtgesetz (LFG) über ein vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) genehmigtes Betriebsreglement verfügen. Das Betriebsreglement beinhaltet die konkreten Rahmenbedingungen für den Betrieb eines Flughafens. Es enthält insbesondere Vorschriften über die Organisation des Flugplatzes, die Betriebszeiten, die An- und Abflugverfahren, die Lärmbekämpfung, den Umweltschutz sowie die Benützung der Flugplatzanlagen durch Passagiere, Luft- und Bodenfahrzeuge.

Änderungen im Betriebsreglement sind vom Flughafenbetreiber zuhanden des BAZL zu beantragen. Das BAZL prüft, ob das Gesuch dem zuvor vom Bundesrat festgesetzten Objektblatt des Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) für den jeweiligen Flugplatz entspricht und gibt es in die öffentliche Auflage. Nach Abwägung der beim BAZL eingetroffenen Stellungnahmen entscheidet es über die Genehmigung oder Ablehnung der einzelnen Elemente des Gesuchs und erlässt eine Verfügung. Diese Verfügung kann beim

Bundesverwaltungsgericht angefochten werden. Der Weg ans Bundesgericht steht anschliessend ebenfalls offen.

Für den Flughafen Zürich sieht das kantonale Gesetz über den Flughafen Zürich vor, dass die Flughafenbetreiberin ein Gesuch, welches lärmrelevante Änderungen enthält, nur dann einreichen kann, wenn die Zustimmung ihres Verwaltungsrats mit einer 2/3-Mehrheit erfolgt, wobei die Staatsvertretung an die Weisung des Regierungsrats des Kantons Zürich gebunden ist (Sperrminorität).

Betrifft eine Änderung im Betriebsreglement der Flughafen Zürich AG deutsches Hoheitsgebiet, stellt das BAZL beim deutschen Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) den Antrag auf Anpassung der derzeit geltenden Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsverordnung (DVO), die den An- und Abflugverkehr des Flughafens Zürich über süddeutschem Gebiet regelt. Das Änderungsverfahren in Deutschland wird vom BAF geführt. Aufgrund des

sogenannten Ministervorbehalts liegt der definitive Entscheid in der Verantwortung des Verkehrsministers der Bundesrepublik Deutschland, wobei auch politische Aspekte einfließen.

Bei lärmrelevanten Anpassungen des Betriebsreglements der Flughafen Zürich AG handelt es sich entsprechend um ein äusserst komplexes und je nachdem auch langwieriges Verfahren. So wurden beispielsweise die Ende 2003 beantragten Betriebsreglementsänderungen erst im April 2011 in Kraft gesetzt.

Die aktuelle Version des Betriebsreglements ist publiziert unter https://www.flughafen-zuerich.ch/~-/media/flughafenzh/dokumente/business_und_partner/flugbetrieb/betriebsreglement_fzag_20160801.pdf

Verkehrsstatistik

Verkehrsentwicklung Januar bis März 2017

	2017	2016	Veränderung in % 2017 gegenüber 2016
Lokalpassagiere	4'204'954	4'005'277	5.0
Transferpassagiere	1'815'710	1'603'812	13.2
Transferanteil	30.1%	28.6%	5.2
Total Passagiere ¹	6'038'802	5'630'525	7.3
Flugbewegungen	61'023	60'630	0.6
Fracht (in Tonnen)	114'389	100'612	13.7
Post (in Tonnen)	7'986	7'693	3.8

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