

Komitee „Weltoffenes Zürich“, Postfach, 8708 Männedorf

Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Zivilluftfahrt
Frau Esther Jutzeler
Papiermühlestrasse 172
3063 Ittigen

Per Mail an: esther.jutzeler@bazl.admin.ch

Männedorf, 25. November 2024 / asü

Vorstand:

Martin Naville
(Präsident)

Martin Brettenthaler
Andries Diener
Silvan Eberhard
Markus Hutter

Stellungnahme Vernehmlassung Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG)

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Sehr geehrte Frau Jutzeler

Sehr geehrte Damen und Herren

Mitglieder:

Martin Albers
Roland Altenburger
Dr. Dieter Bambauer
Dr. Nicolas Bracher
Dr. Beat Brechbühl
Stefan Conrad
Christof Domeisen
Mario F. Galli
Balz Halter
Hans Hess
Patrick Hess
Dr. Günter Heuberger
Dr. Daniel Hunziker
Andreas Juchli
Andreas W. Keller
Dr. Martin Kessler
Urs Kessler
Dr. Thomas O. Koller
Andrea Kracht
Dr. Karin Lenzlinger
Klaus Lichtenstein
Armin Meier
Dr. Dieter Neupert
Andrea Rytz
Rudolf O. Schmid
Yves Serra
Bruno Sidler
Thomas Studhalter
Roi Tavor
Andreas Umbach
Dr. Ole Wiesinger

Gerne beteiligt sich das Komitee Weltoffenes Zürich am Vernehmlassungsverfahren zur Revision des Luftfahrtgesetzes (LFG). Das Komitee Weltoffenes Zürich setzt sich seit 1968 für die gute internationale Vernetzung des Standorts Zürich und für gute Rahmenbedingungen für die Wirtschaft ein. Mitglieder sind Unternehmer, Wirtschaftsführer und Persönlichkeiten aus der Wirtschaft, dem Tourismus, der Hotellerie und des Gesundheitswesens. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und nehmen gerne eine qualitative Beurteilung der Vorlage vor.

Vorbemerkungen

- Die Luftfahrt hat für die Schweiz eine zentrale strategische und volkswirtschaftliche Bedeutung. Die Landesflughäfen und allen voran der Interkontinentalflughafen Zürich zählen entsprechend zu den Infrastrukturen von nationalem Interesse. Der Bericht zur Luftfahrtpolitik (Lupo) des Bundesrats von 2016 sowie der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) betonen richtigerweise, dass die gute Erreichbarkeit der Schweiz mit ihren zahlreichen Direktverbindungen auch in Zukunft sichergestellt werden muss.
- Der Flughafen Zürich ist ein zentrales Verkehrsdrehkreuz für die Schweizer Wirtschaft und spielt, gemeinsam mit der dort beheimateten SWISS, eine entscheidende Rolle bei der Anbindung des Landes an globale Märkte. Das Flughafensystem Zürich spielt eine bedeutende Rolle für die Unternehmen in und um Zürich und für den gesamten Wirtschaftsstandort Schweiz.

Für die exportorientierte Wirtschaft ist eine verlässliche und flexible direkte Anbindung an internationale Märkte unerlässlich. Die aktuellen Betriebszeiten des Flughafens Zürich ermöglichen es Unternehmen, effizient mit internationalen Partnern zu kommunizieren und ihre Produkte zeitnah zu exportieren. Der Flughafen dient als wichtiger Umschlagplatz für Frachtgut. Unternehmen können durch die Nähe zum Flughafen ihre Lieferketten optimieren und von schnellen Transportzeiten profitieren. Das ist besonders relevant für Branchen, die auf den Export und Import von Waren angewiesen sind. Auch der Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftszweig. Der Flughafen Zürich fungiert als Eingangstor für internationale Touristen, die nicht nur Zürich, sondern auch die umliegenden Regionen besuchen. Der Flughafen Zürich stellt eine moderne Infrastruktur bereit, die für die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Schweiz insgesamt und damit auch für Zürich von grosser Bedeutung ist. Unternehmen profitieren von den gut ausgebauten Verkehrsverbindungen und der hohen Servicequalität des Flughafens.

- Bei jeder Anpassung von Vorgaben im Luftfahrtbereich ist zu bedenken, dass dies das Herzstück der Schweizer Volkswirtschaft betrifft. Die gute Erreichbarkeit ist eine grundlegende Voraussetzung für den Erfolg des Standorts Schweiz. Die Bedeutung der positiven Effekte, die aus der guten Erreichbarkeit resultieren, kann nicht genug betont werden. Im Lupo 2016 wird der volkswirtschaftliche Nutzen der Luftfahrt wie folgt beziffert: «Berücksichtigt man die katalytischen Effekte (analog zum LUPÖ 2004), ergibt sich ein Gesamteffekt von über 30 Mrd. CHF, was über 190'000 Vollzeitstellen entspricht.»
- Der Standort Zürich sowie die gesamte Schweiz sind auf einen funktionierenden Flughafen Zürich respektive auf ein funktionierendes Drehkreuz in Zürich angewiesen, das von der Airline SWISS betrieben wird. Mobilität wird auch in Zukunft wichtig sein. Der Wirtschaftsraum Zürich und die Schweiz sind dank des einzigen interkontinentalen Luftverkehrsdrehkreuzes des Landes sehr gut an die Welt angebunden – aktuell werden über 200 Destinationen in mehr als 70 Ländern bedient. Für (Export)-Wirtschaft, Forschung, Bildung, Tourismus, Hotellerie, Teile der Kultur und internationale Organisationen ist dies entscheidend.
- Wie wichtig die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich ist, zeigt eine Studie des Forschungs- und Beratungsbüros Infrac vom November 2022. Einige Kennzahlen:
 - 27'400 Mitarbeitende arbeiten direkt am Flughafen Zürich – in rund 300 Unternehmen (inzwischen sind es über 30'000 Mitarbeitende).
 - Die jährliche Wertschöpfung beträgt rund 7 Milliarden Franken.

- Rund 50 % der wertmässigen Exporte aus der Schweiz sind Luftfracht.
 - 48 % aller Warenexporte (in Tonnen) ab Zürich werden per Langstreckenflug transportiert.
 - Zürich und notabene der ganze Wirtschaftsraum sind global und kontinental dank des Flughafens Zürich sehr gut erreichbar. So ist etwa auch Winterthur besser erreichbar als Wien, Prag, Barcelona, Kopenhagen, Madrid oder Stockholm. Dies ist ein klarer Wettbewerbsvorteil im schärfer werdenden Standortwettbewerb. Dieser Qualität ist Sorge zu tragen.
- Die internationale Anbindung ist für den Standort Zürich unerlässlich, aber auch für das gesamte Land – von Tourismus über Wirtschaft bis hin zu Wissenschaft und internationalen Organisationen.
 - Die Nachfrage nach Luftfahrt bleibt hoch: Seit 1990 hat sich die Zahl der Passagiere in der Schweiz verdreifacht, während die Zahl der Flugbewegungen seit dem Jahr 2000 stabil blieb, was auf grössere Flugzeuge und eine verbesserte Auslastung zurückzuführen ist. Der Luftfahrtverband IATA prognostiziert weltweit eine Verdopplung der Passagierzahlen in den nächsten zwanzig Jahren, insbesondere im Asien-Pazifik-Raum, im Mittleren und Nahen Osten und in Südamerika. Auch in der Schweiz wird ein Anstieg erwartet, parallel zu Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum. Dieser globale Kontext zeigt, wie wichtig die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt ist. Einschränkungen könnten zur Verlagerung von Verkehrsströmen und damit zu negativen wirtschaftlichen Folgen führen.
 - Die Rahmenbedingungen für die Schweizer Luftfahrt haben sich verschlechtert, insbesondere durch verkürzte Betriebszeiten, die weiterhin unter Druck stehen. Am Flughafen Zürich, dem einzigen internationalen Drehkreuz des Landes, wurden die Betriebszeiten in den letzten 25 Jahren um zwei Stunden reduziert. Die Nachtruheregelung ist an keinem vergleichbaren Drehkreuz in Europa so restriktiv wie in Zürich. Weitere Einschränkungen würden den Betrieb am Drehkreuz Zürich gefährden. Konkret kann der Homecarrier SWISS das Drehkreuz in Zürich nur dann in der heutigen Form anbieten, wenn die betrieblichen Rahmenbedingungen nicht mehr weiter eingeschränkt werden.
 - Das Drehkreuz Zürich benötigt hohe Kapazitäten während der Spitzenzeiten am Tag sowie ausreichend lange Öffnungszeiten, damit der Betrieb zuverlässig, wirtschaftlich und nachhaltig abgewickelt werden kann. Bereits jetzt sind die Vorgaben äusserst restriktiv. Weitere Einschränkungen für den Flughafen Zürich hätten schwerwiegende Folgen – für die Airline SWISS, das Drehkreuz, die internationale Anbindung der Schweiz und damit auch für die Schweizer Wirtschaft. Der Bestandesschutz soll die berechtigten Interessen anderer Akteure nicht untergraben, doch in der Abwägung sollte die

Bedeutung der Landesflughäfen und des Betriebs von Netzwerkgesellschaften gestärkt werden. Getreu dem Motto: Ein Wirtschaftsstandort ist erreichbar oder er existiert nicht.

- Umso wichtiger ist die Beibehaltung der aktuellen Betriebszeiten und die Schaffung der benötigten gesetzlichen Grundlage. Denn eine Einschränkung der Betriebszeiten könnte zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen führen und die Attraktivität des Standorts Schweiz mindern. Eine Verkürzung der Betriebszeiten um nur schon 30 Minuten am Flughafen Zürich würde den Verlust von einem Drittel bis der Hälfte der Langstreckenverbindungen von SWISS bedeuten und den Hubbetrieb der SWISS in Frage stellen. Auch die Kurzstreckenanbindung würde leiden. Damit würde die Konnektivität der Schweiz deutlich eingeschränkt. Diese gute Anbindung der Schweiz ist insbesondere auch für die Unternehmen in und für den Standort Zürich von entscheidender Bedeutung.
- Der Bund trägt die Hauptverantwortung für die Luftfahrt und muss diese angesichts ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung auch wahrnehmen. Ein Hauptziel aus dem Lupo 2016 lautet: «Das Ziel der schweizerischen Luftfahrtspolitik ist es, Rahmenbedingungen zu schaffen, die die internationale Anbindung der Schweiz auf dem Luftweg sichern und die Nachfrage nach Flugreisen von und nach der Schweiz decken.» Die vorgeschlagenen Massnahmen zur Revision des Luftfahrtgesetzes sollten daher daraufhin überprüft werden, ob sie dieses Ziel unterstützen.

Konkrete Würdigung der Vorlage

Grundsätzlich begrüssen wir die Stossrichtung der vorgeschlagenen Revision des Luftfahrtgesetzes und bedanken uns für die fundierte Arbeit. Folgend greifen wir einige für uns zentrale Punkte heraus.

Bestandesschutz

Das Komitee Weltoffenes Zürich unterstützt die Stossrichtung bezüglich des Bestandesschutzes ausdrücklich. Aus unserer Sicht ist der Bestandesschutz der Landesflughäfen von entscheidender Bedeutung: Wir begrüssen, dass der Begriff Bestandesschutz in der vorgeschlagenen Revision des Luftfahrtgesetzes klarer und umfassender definiert wird. Besonders wichtig ist für uns, dass im Artikel 36a^{bis} der derzeitige betriebliche Umfang des Landesflughafens Zürich ausdrücklich geschützt wird. Diese Klarstellung ist gerade angesichts bevorstehender Diskussionen im Kanton Zürich und für den Drehkreuzbetrieb in Zürich wesentlich. Dies gilt umso mehr, als die Betriebszeiten der Landesflughäfen im europäischen Vergleich bereits jetzt sehr begrenzt sind.

Einer der Hauptgründe, weshalb sich ausländische Unternehmen in der Schweiz ansiedeln, ist der Flughafen Zürich. So befinden sich unter anderem Googles grösster Entwicklungsstandort ausserhalb Amerikas sowie weitere Internationals wie zum Beispiel Microsoft, Johnson & Johnson sowie Holcim in oder rund um Zürich. Die exzellente Anbindung des Flughafens Zürich bietet zahlreiche internationale Direktverbindungen, was die Erreichbarkeit für Geschäftspartner und Kunden weltweit erleichtert. Die Nähe zum Flughafen ermöglicht schnellen Zugang zu wichtigen Wirtschaftszentren in der Schweiz und Europa, was die Attraktivität für Unternehmen erhöht.

Das Komitee Weltoffenes Zürich sieht daher die Sicherung der aktuellen Betriebszeiten als entscheidend an, um die Glaubwürdigkeit des Bundes zu wahren und die Erwartungen der verschiedenen Stakeholder zu erfüllen. Die aktuellen Rahmenbedingungen müssen zwingend gesichert werden, damit die Luftfahrt ihren Auftrag, die Schweiz global zu verbinden, auch langfristig erfüllen kann. Würde dies nicht umgesetzt und würden die Betriebszeiten am Flughafen Zürich gekürzt, würde der Bund die Standortattraktivität der Schweiz und besonders der Region Zürich deutlich untergraben. Es drohte nicht nur ein volkswirtschaftlicher Verlust der Schweizer Luftfahrt, sondern ein Exodus an Unternehmen, die einen wesentlichen Teil an den Wohlstand unseres Landes leisten. Aus diesem Grund ist diese Passage des Luftfahrtgesetzes für uns von zentraler Bedeutung.

Antrag: Um die Sicherung der betrieblichen Bestandesgarantie noch deutlicher zum Ausdruck zu bringen und um die bestehende Bestandesgarantie für die Gesamtanlage abzusichern, regen wir eine Aufteilung dieser Themen in zwei Absätze an.

- Artikel 36a^{bis} Absatz 2 soll wie im aktuellen LFG unverändert gelassen werden (Art. 37u, Abs. 2 LFG): Die Landesflughäfen Genf und Zürich sind aufgrund der ihnen im SIL zugeschriebenen Funktion als Gesamtanlagen in ihrem Bestand und betrieblichen Umfang geschützt. Rechtsetzende wie rechtsanwendende Organe schenken dieser Besitzstandsgarantie insbesondere auch im Zusammenhang mit Vorschriften des Moorschutzes und Moorlandschaftsschutzes sowie deren Vollzug die notwendige Beachtung.
- Artikel 36a^{bis} Absatz 3 (neu): An den Landesflughäfen Genf und Zürich sind Betrieb und Öffnungszeiten mindestens im bisherigen Umfang zu gewährleisten, damit diese Infrastrukturen ihrer Rolle gemäss Absatz 1 auch zukünftig gerecht werden können und die Wettbewerbsfähigkeit der von dort aus operierenden Fluggesellschaften sichergestellt werden kann.

Der Bund setzt die Rahmenbedingungen

Aus den oben ausgeführten Erwägungen geht hervor, dass für uns die Wahrnehmung der luftfahrtpolitischen Verantwortung des Bundes wichtig ist. Selbstverständlich

müssen und sollen die Kantone in unserem föderalistischen System die Flughafenpolitik mitgestalten. Dies jedoch in einem Rahmen, in dem der Leistungsauftrag des Bundes an die Schweizer Luftfahrt gewahrt bleibt. Die Luftfahrt ist für die Schweizer Volkswirtschaft so entscheidend, dass gewisse Eckwerte auf nationaler Ebene festzusetzen sind und kantonal nicht übersteuert werden dürfen. Dazu gehören insbesondere die Betriebszeiten. Dies ist heute schon so geregelt. Für die Transparenz der Diskussion und im Sinne einer klaren Leadership ist aber zu begrüßen, wenn dieser Sachverhalt im Luftfahrtgesetz expliziert wird.

Die vorgeschlagene Revision des Luftfahrtgesetzes stärkt die richtige und wichtige Führungsrolle des Bundes. Das begrüßen wir. Indem der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) gestärkt und ein Rahmen für die Betriebszeiten gesetzt wird, steckt der Bund transparent das Spielfeld ab. In den Kantonen und namentlich in den Standortkantonen der Landesflughäfen ist dann klar, welche Eckwerte gesetzt sind und wo Spielraum besteht für kantonale Einflussmöglichkeiten. Das zeugt von klarer und transparenter Führung des Bundes und verhindert allfällige Auseinandersetzungen zwischen Kantonen und Bund.

Stärkung SIL

Der SIL ist das zentrale Argument, um die Führungskompetenz des Bundes im Bereich des Luftverkehrs umzusetzen. Die Vorgaben aus dem SIL sind für alle Behörden, ob rechtssetzend oder nicht rechtsetzend, verbindlich. Die gesetzliche Verankerung der Sachplanung im Artikel 36, Absatz 2, begrüßen wir.

Wir erachten die rechtliche Verankerung von SIL und Lupo als zentral für die Schaffung klarer und verbindlicher Rahmenbedingungen für die langfristige Planung und Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur. Dadurch können Planungs- und Genehmigungsverfahren erheblich vereinfacht und beschleunigt werden. Dies ermöglicht eine bessere Koordination und Integration der Luftfahrtinfrastruktur mit anderen Verkehrsträgern und öffentlichen Aufgaben. Ein effizientes und vernetztes Verkehrssystem ist essenziell für die Wirtschaft. Eine gesetzliche Verankerung verleiht den Sachplänen eine höhere politische Legitimation. Dies stärkt die Position des Bundes und erhöht die Akzeptanz der Massnahmen bei den beteiligten Akteuren und der Öffentlichkeit. Rechtlich gestärkte Sachpläne bieten eine verlässliche Grundlage für die langfristige Planung und Entwicklung der Luftfahrt. Dies ist besonders wichtig für die strategische Ausrichtung und die Sicherstellung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Luftfahrt. Dazu zählen insbesondere die Umsetzung sicherheitsrelevanter Massnahmen, die einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion von Verspätungen leisten und teilweise die Infrastrukturengpässe beseitigen können. Die Wirtschaft profitiert von pünktlichen Verbindungen. Neben einem sehr guten Angebot an Flugverbindungen sind ein pünktlicher und zuverlässiger Flughafen ein zusätzlicher Pluspunkt in der Standortattraktivität der Schweiz.

Antrag: Auch die Flugsicherung Skyguide und allenfalls Gerichte müssen auf den SIL referenzieren. Darum schlagen wir vor, im Luftfahrtgesetz im Artikel 36, Absatz 2, explizit festzuhalten, dass der Sachplan auch für weitere Träger von Bundesaufgaben, namentlich für die Flugsicherung und für die Gerichte, verbindlich ist. Das schafft Planungssicherheit für alle.

Neu soll ein Absatz 3 geschaffen werden, in dem der Bundesrat ein Konzept für die Entwicklung der kommerziellen Luftfahrt und den erwartenden Bedürfnissen von Wirtschaft, Tourismus und Gesellschaft festlegt. Dies kann beispielsweise in Form des Luftfahrtpolitischen Berichts des Bundes geschehen. Eine rechtliche Verankerung erhöht die politische und juristische Legitimation des Berichts.

Betriebskonzession Flughafen Zürich

Die Landesflughäfen werden vom UVEK konzessioniert. Während in Basel und Genf die Flughäfen in öffentlicher Hand stehen, wurde der Flughafen Zürich privatisiert. Eine Minderheit der Aktien befindet sich im Besitz des Kantons Zürich und der Stadt Zürich. Die Konzession am Flughafen Zürich läuft 2051 aus, aktuelle Investitionen werden aber für die Zeit weit nach Ablauf der Konzession getätigt. Dies wirft Fragen am Kapitalmarkt auf.

Es fehlt aktuell an einer Rechtsgrundlage, die Konzession frühzeitig zu verlängern.

Die in Absatz 2^{bis} vorgeschlagene vorgezogene Beurteilung dient der Gewährleistung der notwendigen Investitionssicherheit. Sie verhindert, dass es gegen Ende einer Konzession aufgrund der unklaren Zukunft zu einem Entwicklungsstopp kommt, so dass an sich erforderliche Investitionen nicht getätigt werden. Der vom BAZL vorgeschlagene Absatz 5 zur Umsetzung der Motion der Verkehrskommission des Nationalrats wird vom Komitee Weltoffenes Zürich ausdrücklich unterstützt.

Antrag: Eine Neuvergabe der Betriebskonzession entspricht nicht der etablierten Praxis, in der die Standortkantone und -gemeinde bzw. von diesen mit-/getragene Organisationen bei der Vergabe eine bevorzugte Stellung einnehmen. Leichte Anpassungen im Absatz 6 stellen diesen Umstand ausdrücklich klar, was für zusätzliche Stabilität bei der Vergabe sorgt.

Vorschlag Art 36a

2^{bis} Ein Verlängerungsgesuch kann nach Verstreichen von zwei Dritteln der Konzessionsdauer gestellt werden. Das UVEK beurteilt solche Gesuche innerhalb von 12 Monaten nach deren Eingang.

5 Eine Betriebskonzession nach diesem Gesetz gilt nicht als öffentlicher Auftrag im Sinne von Artikel 9 des Bundesgesetzes vom 21. Juni 2019⁶ über das öffentliche Beschaffungswesen.

6 Bei der Vergabe sind die Standortkantone und -gemeinden bzw. Gesellschaften, an denen diese beteiligt sind, bevorzugt zu behandeln.

Entwicklungsfähigkeit des Flughafens Zürich

Der Flughafen Zürich muss seine Infrastruktur auf die Bedürfnisse von Wirtschaft und Gesellschaft abstimmen. Eine wachsende Wirtschaft und Bevölkerung könnten zukünftig den Bedarf an zusätzlicher Infrastruktur nötig machen. Diese Erweiterung erfordert angesichts der engen Platzverhältnisse in der Schweiz eine sorgfältige Raumplanung. Damit kann zukünftigen, noch nicht vorhersehbaren steigenden Anforderungen Rechnung getragen werden. Dabei ist zu beachten, dass es lediglich einen Landesflughafen gibt und dieser standortgebunden ist. Auch deshalb muss er vor nicht-aviatischer raumpolitischer Konkurrenz geschützt werden. Es braucht daher folgende Anpassungen in den Artikeln 37ff.

Antrag: In Artikel 37m soll der Flugplatzhalter die Zustimmung für den Bau von Nebenanlagen verweigern, wenn die Nebenanlage den künftigen Ausbau von Flughafenanlagen verunmöglicht oder erheblich erschweren würde. In Artikel 37n sollen Grundstücke ganz oder teilweise freigehalten werden in Gebieten, die mit hoher Wahrscheinlichkeit zukünftig flugbetriebsbedingten Baubeschränkungen unterliegen werden. Aufgrund der immer länger werdenden Verfahren sollen Projektierungszonen in Artikel 37p neu erst nach zehn Jahren dahinfallen und zweimal um jeweils fünf Jahre verlängert werden können. Ebenso muss in Artikel 43 die Sperrwirkung für einen Sicherheitszonenplan mit dessen Veröffentlichung entstehen, weil nur so die Grundstücke vor sachfremder Bautätigkeit während der öffentlichen Einsprachefrist geschützt werden können, und zwar zugunsten eines Flughafens im Inland vom Flughafenhalter und zugunsten eines Flughafens im Ausland, einer Flugsicherungsanlage oder eines Flugweges vom BAZL. Von der Auflage an darf ohne Bewilligung des Auflegers keine Verfügung über ein belastetes Grundstück mehr getroffen werden, welche dem Sicherheitszonenplan widerspricht.

Schaffung der Rechtsgrundlagen für die Verwendung von biometrischen Daten

Der Einsatz biometrischer Daten kann den gesamten Passagierprozess erheblich beschleunigen und effizienter gestalten. Von der Ticketbuchung über das Einchecken und Boarding bis hin zur Einreise in ein Drittland kann der Prozess nahtlos und digital ablaufen, wodurch Wartezeiten reduziert und die Passagiererfahrung verbessert werden. Biometrische Daten bieten eine höhere Sicherheit als herkömmliche Identifikationsmethoden. Sie sind einzigartig für jede Person und schwer zu fälschen, wodurch das Risiko unbefugten Zugangs zu sicherheitsrelevanten Bereichen erheblich reduziert wird. Dies trägt wesentlich zur allgemeinen Sicherheit des Flughafenbetriebs bei. Internationale Flughäfen setzen bereits fortschrittliche biometrische Technologien ein. Um mit diesen Flughäfen konkurrenzfähig zu bleiben und die Attraktivität des Flughafens Zürich sowie der anderen Landesflughäfen zu erhöhen, ist

die Einführung solcher Technologien notwendig. Eine klare gesetzliche Grundlage ermöglicht es, diese Technologien zeitgemäss und rechtskonform einzusetzen.

Antrag: In Artikel 107c soll folgende Begrifflichkeiten verwendet werden: „biometrische Personendaten“ von Passagieren. Dazu sollen solche Daten nicht nur von Passagieren, sondern auch von Personen mit Flugbesatzungsausweis, Flughafenausweis, einem gültigen Ausweis des BAZL oder SUST mit zuvor erhobenen biometrischen Personendaten verglichen werden.

Ausnahmen vom Öffentlichkeitsprinzip

Der Entwurf sieht eine Liste von Dokumenten vor, die nicht unter das Öffentlichkeitsgesetz fallen sollen. Sowohl das BAZL als auch die SUST erhalten im Rahmen ihrer Aufsichts- bzw. Untersuchungstätigkeit Zugang zu Unterlagen mit wichtigen Informationen zur Luft- und Flugsicherheit. Diese Informationen sind vertraulich und sollten nicht dem Risiko ausgesetzt sein, durch das Öffentlichkeitsgesetz veröffentlicht zu werden. Das Interesse an einem hohen Sicherheitsniveau ist von zentraler Bedeutung. Wenn die Inhalte vollständig oder teilweise öffentlich würden, könnte dies potenziell negative Auswirkungen auf die Luft- und Flugsicherheit haben. Man muss kein Prophet sein, um abzuschätzen, dass in diesem Fall höhere Zurückhaltung bei der Einreichung von Dokumenten angewandt würde. Dies wäre kontraproduktiv und ginge zu Lasten der Sicherheit. Wir unterstützen daher die vorgeschlagenen gesetzlichen Ausnahmen vom Öffentlichkeitsprinzip ausdrücklich. Diese Ausnahmen sind angemessen und ermöglichen es den betroffenen Akteuren, weiterhin ohne Risiko einer Veröffentlichung vertrauliche Informationen mit den Aufsichts- und Untersuchungsbehörden zu teilen.

Wir danken für die Kenntnisnahme unserer Position und stehen Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Komitee Weltoffenes Zürich



Martin Naville

Präsident



Andreas Schürer

Geschäftsführer