

# Politikbrief

# Winter 2022

NR. 57

Editorial 2

Die Flughafenstadt ZRH –  
Wichtig für die Schweiz und für die Region 3

Gastbeitrag: Prof. Dr. Thomas Bieger,  
Ordentlicher Professor für Betriebswirtschaftslehre  
und Tourismus an der Universität St. Gallen (HSG) 6

Zielkonflikt Biodiversität:  
Noch mehr Schutz vs. Sicherheit 7

Landesflughäfen als kritische Infrastruktur:  
Alles klar? – Leider nein. 9

Blaulichtorganisationen, Sicherheit und Zoll 10

Verkehrsentwicklung 11

Flughafen Zürich

# Geschätzte Leserinnen und Leser

Nach zwei harten Pandemie Jahren war das sich zu Ende neigende 2022 für unseren Flughafen ein Jahr der Erholung und des Aufbruchs. Wir dürfen mit der Entwicklung der Geschäftszahlen zufrieden sein, gleichzeitig richtet sich unser Blick nach vorne. Denn wirtschaftlicher Erfolg ist keine Selbstverständlichkeit. Dahinter steckt ein Produkt, dem wir Sorge tragen müssen.

Mein Job als Chief Commercial Officer ist es, Angebote und Aufenthaltsqualität für Passagiere, Besucher:innen sowie Mitarbeitende kontinuierlich weiterzuentwickeln. Menschen, die sich am Flughafen aufhalten, sollen diesen Ort in bester Erinnerung behalten, schliesslich sind wir als Schweizer Tor zur Welt eine Visitenkarte der Nation.

Zudem sichert unser Luftverkehrsdrehkreuz die globale Anbindung der Schweiz, die für unsere Exportwirtschaft und unseren Wirtschaftsstandort entscheidend ist. Der Flughafen ist ein Wirtschaftsmotor. Inwiefern, fragen Sie sich? Antworten, und vor allem Zahlen, liefert die neuste volkswirtschaftliche Studie von Infracore. Sie zeigt: Der Flughafen ist kein reiner Selbstzweck. 27'400 Mitarbeitende bei über 300 Unternehmen erzeugen Wertschöpfung für die ganze Region.

Die Studie zeigt auch eindrücklich den wirtschaftlichen Beitrag des Circle auf. Obwohl die Pandemie am Flughafen zu Arbeitsplatz- und vor allem zu Wertschöpfungsverlusten geführt hat, hat die Eröffnung des Circle im Herbst 2020 einen grossen Teil dieser Verluste kompensiert.

Die DNA des Flughafens ist und bleibt die Luftfahrt. Doch die Diversifikation durch Stärkung des Begegnungs- und Dienst-



leistungszentrums hilft uns dabei, für zukünftige Krisen unternehmerisch gewappnet zu sein. Lockdowns und Reisebeschränkungen haben nämlich aufgezeigt, wie wichtig die «kritische Infrastruktur Landesflughafen» ist. Zum einen, da sie den Anschluss der Schweizer Wirtschaft an die Welt aufrechterhält. Zum anderen, weil sie die Landesversorgung durchgehend sicherstellt.

Leider gerät die Entwicklungsfähigkeit systemrelevanter Infrastrukturen zunehmend unter Druck. Es braucht politische Gegentendenzen, damit kritische Infrastrukturen gesetzlich adäquat gewichtet werden. So auch beim aktuellen Entwurf des indirekten Gegenvorschlags zur Biodiversitätsinitiative, der Projekte zur Instandhaltung und sicherheitsrelevanten Entwicklung des Flughafens ungewollt in Frage stellt.

Auf den folgenden Seiten erfahren Sie mehr zu diesen Themen. Ich wünsche Ihnen eine informative Lektüre.

Stefan Gross  
Chief Commercial Officer

# Die Flughafenstadt ZRH – Wichtig für die Schweiz und für die Region

**CHF 7 Milliarden Wertschöpfung, 27'400 Angestellte und mehr als 300 Unternehmen. Der Flughafen Zürich ist das Schweizer Tor zur Welt und ein Wirtschaftsmotor für den Kanton und die Region Zürich. Die neue Studie von Infrac zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens belegt die Wichtigkeit des einzigen interkontinentalen Drehkreuzes der Schweiz.**

Alle fünf Jahre lässt die Flughafen Zürich AG volkswirtschaftliche Kennzahlen zum Flughafen erheben. Nun liegen die Ergebnisse der wissenschaftlichen Studie von Infrac mit Referenzjahr 2021 vor. Nebst der effektiven Wertschöpfung, gezeichnet durch die Auswirkungen der Covid-Pandemie, wurde in einem Szenario auch die Wertschöpfung ohne Pandemieereignis berechnet (basierend auf dem Wachstum der Jahre 2017–2019). Für die volkswirtschaftliche Bedeutung im engeren Sinne wurden die direkten Effekte der Unternehmen sowie die indirekten Effekte, also die Vorleistungen, zusammen betrachtet.

## 7 Milliarden Wertschöpfung pro Jahr

Die neusten Zahlen zeigen ein eindrückliches Bild. Der Flughafen Zürich ist die am besten erschlossene Verkehrsdrehscheibe des Landes, ein Einkaufszentrum, ein Ausflugs- und Erlebnisort, kurz: ein Wirtschaftsmotor. Wäre die Covid-Pandemie nicht eingetreten, würde die Wertschöpfung am Flughafen Zürich bereits jetzt CHF 7 Milliarden pro Jahr betragen. Das sind 4.4 % des Brutto-

inlandprodukts (BIP) des Kantons Zürichs oder knapp 1 % des nationalen BIP. Im Vergleich zur letzten Erhebung 2016 entspricht dies einem Wachstum von fast 40 %, nicht zuletzt dank der Eröffnung des Circle im Dezember 2020.

## Der Covid-Effekt

Die Studie offenbart aber auch die Folgen der Covid-Pandemie für den Flughafen Zürich. Klammert man den Circle aus, sank die Anzahl der Vollzeitäquivalente (VZÄ) für das Berichtsjahr 2021 im Vergleich zu 2016 um 14 % und führte zu einem Rückgang der Wertschöpfung um 43 %. Die Inbetriebnahme des Circle kompensierte einen Teil dieses Verlustes: Die gesamte Wertschöpfung sank um 16 %, die Anzahl der VZÄ wuchs sogar total um 4 % auf 22'800.

## Der Circle: ein Erfolgsmodell

Mit Baukosten von CHF 1.2 Milliarden war der Circle lange Zeit das grösste Hochbauprojekt der Schweiz. Seit der Eröffnung sind fast 90 % der Flächen an 49 Unternehmen vermietet. Diese

## Drei Fragen an Manuela Staub, Chief People & Communications Officer

**27'400 Menschen arbeiten in der Flughafenstadt:  
Was löst es in dir aus, wenn du an diese schiere Menge denkst?**

Dass der Flughafen auch eine grosse soziale Verantwortung trägt, als einer der grössten Arbeitgeber in der Region. Der Flughafen Zürich ist ein einzigartiges Ökosystem, das nur dank der sehr guten Zusammenarbeit der rund 300 Flughafenpartnern funktioniert. Bei allen ist die grosse Verbundenheit der Mitarbeitenden zum Ort spürbar, die sich auch im hohen Qualitätsanspruch an unsere Dienstleistungen und Infrastruktur zeigt.

**Mit fast CHF 7 Milliarden Wertschöpfung ist die  
Flughafenregion ein wichtiger Wirtschaftsmotor.  
Welche Unternehmen sind daran beteiligt?**

In erster Linie die aviatischen Unternehmen wie z. B. die SWISS und Edelweiss, aber auch andere wie Helvetic, Chair oder Singapur Airlines, die ihr Büro im Circle hat. Nebst den Fluggesellschaften sind die Dienstleister wie

Swissport, Dnata, SR Technics, Gate Group oder Cargologics und wir als Flughafen Zürich AG wichtig. Nicht vergessen dürfen wir die Kantonspolizei als viertgrösste Arbeitgeberin oder Organisationen wie Meteo Schweiz und die Rega. Unsere kommerziellen Partner und Mieter gehören ebenso dazu, etwa jene aus dem IT- und Gesundheitsbereich im Circle – letztere zählen mehr als 3000 Mitarbeitende.

**Was zeichnet den Flughafen Zürich für dich aus?**

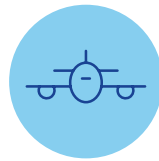
Der Flughafen verbindet Menschen und Orte. Hier kann man ankommen, zu Abenteuern aufbrechen oder dank dem vielfältigen Angebot vor Ort verweilen. Ganz speziell beeindruckt mich das gegenseitige Vertrauen aller Flughafenpartner, die Wertschätzung untereinander und nicht zuletzt die hohe Qualität unseres Flughafens, der dank allen Mitarbeitenden seit 19 Jahren als bester Flughafen Europas gilt.





# 27'400

Mitarbeitende arbeiten direkt am Flughafen Zürich



# 99%

der Luftfracht am Flughafen Zürich wird im Bauch einer Passagiermaschine transportiert



# > 300

Unternehmen stellen einen reibungslosen Betrieb sicher



# - 43%

Verlust der Wertschöpfung aufgrund von Covid-19



# 1076

Tonnen Luftfracht werden täglich am Flughafen Zürich abgewickelt



# CHF 7 Mrd.

Wertschöpfung pro Jahr am Flughafen Zürich, bereinigt um den Covid-Effekt



# 82%

Exporte per Luftfracht gehen nach Nordamerika und Asien



# CHF 1.6 Mrd.

Wertschöpfung von «The Circle» nach einem Jahr Betrieb

erwirtschafteten mit ihren über 5000 Angestellten im ersten vollen Betriebsjahr 2021 eine Wertschöpfung von CHF 1.6 Milliarden. Darin sind auch die Vorleistungen, also die indirekten volkswirtschaftlichen Effekte berücksichtigt. Damit ist der wirtschaftliche Beitrag des Circle bereits nach einem Jahr höher als die Baukosten. Bei einem Lebenszyklus von 50 Jahren entsteht so in der Flughafenregion eine zusätzliche Wertschöpfung von CHF 80 bis 100 Milliarden.

## Und die Fracht?

In einem separaten Modul widmet sich die Studie der Luftfracht am Flughafen Zürich, deren Bedeutung sich insbesondere während der Pandemie zeigte. Der Flughafen Zürich blieb jederzeit offen und wichtige Schutzgüter wie Masken und Desinfektionsmittel konnten per Flugzeug geliefert werden. Mit 40 % der wertmässigen Exporte (CHF 130 Mrd. pro Jahr) ist die Luftfracht sehr relevant für die Schweizer Wirtschaft. 1076 Tonnen davon werden täglich am Flughafen Zürich abgefertigt.

## Warum Langstreckenverbindungen wichtig sind

Die Schweizer Wirtschaft ist auf ein dichtes Netz von Langstreckenverbindungen angewiesen. Denn 99% der Fracht wird im Bauch einer Passagiermaschine transportiert. Davon gehen 82% nach Amerika und Asien. So liegt beispielsweise São Paulo, gemessen am Frachtvolumen, an vierter Stelle aller Destinationen. Mit dem Kernauftrag des Flughafens, möglichst viele Direktverbindungen in die wichtigsten Metropolen anzubieten, wird der Anschluss der Schweiz an die Weltmärkte und damit unser Wohlstand sichergestellt.



Weitere Informationen zur Studie zur volkswirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Zürich:  
[flughafen-zuerich.ch/studie](https://flughafen-zuerich.ch/studie)



← 28

J

← B →

10 →

←

J

→

C



GASTBEITRAG

## Wir fliegen wieder – jetzt erst recht?

Ein Sprichwort sagt, dass man die kurzfristigen Folgen eines Ereignisses überschätzt, die langfristigen dagegen unterschätzt.

Covid-19 war ein solches Ereignis. Um die befürchteten und prognostizierten Folgen zu verhindern bzw. zu lindern, haben Staaten in erstaunlicher Geschwindigkeit relativ ähnliche Massnahmen eingeführt. Etwas, das bei längerfristigen latenten Krisen so bisher nicht zu sehen war. Als Resultat wurde unser Leben grundsätzlich umgestellt. Homeoffice, Zoom-Meetings sogar für Generalversammlungen oder akademische Konferenzen, E-Commerce mindestens für Artikel des nichttäglichen Bedarfs und virtuelle Vergnügen wie Netflix wurden vorübergehend zum Standard. Das Reisen im eigenen Land wurde – wegen vielfach erschwerten Grenzübertritten oder sogar geschlossenen Grenzen – die einzige Urlaubsmöglichkeit.

Viele gingen davon aus, dass diese neuen technischen Möglichkeiten und Erfahrungen das Leben grundsätzlich verändern und das Reisen obsolet machen würden. Andere setzten auf die Kompensationsthese, wonach nach der Pandemie erst recht wieder gereist wird, um das Verpasste nachzuholen.

Diesen Sommer wurden dann alle überrascht. Die Fluggesellschaften und die Flughäfen litten unter unerwartetem Reiseaufkommen. Es fehlten u. a. Besatzungen oder Sicherheitspersonal. Gecancelte Flüge und lange Warteschlangen auf den Flughäfen prägten den Reisesommer 2022. Wohltuend hob sich da der Flughafen Zürich ab, wo mit Ausnahme einzelner weniger Reisetage der Ansturm gut bewältigt wurde.

Also doch wieder «back to normal»? Dafür gibt es verschiedene Argumente: Die Generation, die jetzt ihren Berufseinstieg im Homeoffice verbracht hat, muss jetzt durch persönliche Begegnungen soziales Kapital aufbauen, und zwar in Freizeit und Geschäft. Das betrifft auch junge Akademiker:innen, die jetzt ihre Netzwerke an physischen Konferenzen aufbauen müssen. Virtuelle Erlebnisse können die multisensorischen Reize einer touristischen Reise nicht ersetzen. Zudem fehlt bei einem virtuellen Erlebnis die legitimierte Nichterreichbarkeit, die im Wesentlichen nur bei einer physischen Abwesenheit in einem anderen Land mit Zeitverschiebung gegeben ist. Und weil wir Menschen soziale Wesen sind, spüren wir besser oder sogar nur in direktem Kontakt, wie die Stimmung im Team ist, weshalb Führungskräfte auch wieder vermehrt zu ihren Mitarbeitenden im Ausland reisen.

Zwei Elemente werden aus der Covid-Krise bleiben:

- Das Verhalten von Menschen als Kund:innen oder Entscheidungsträger:innen wird kurzfristiger und extremer. Es ist in Zukunft noch mehr mit Nachfrageschwankungen und extremen Marktreaktionen in allen Bereichen zu rechnen, auch weil die Coronakrise jetzt durch eine Serie von Krisen abgelöst wurde.
- Die Umweltsensibilisierung wird bleiben, und zwar aus verschiedenen Gründen. Hypothesenartig kann hier die intensive Begegnung vieler Menschen mit der Natur als Rückzugsort während der Krise erwähnt werden, aber auch das Bewusstsein für die Bedeutung begrenzter Ressourcen und von Solidarität.

Die Schweiz braucht als Binnenland einen gut geführten, leistungsfähigen Flughafen für ihre Anbindung an die Welt. Daraus resultieren viele wirtschaftliche und gesellschaftliche positive Effekte. Sie braucht aber auch einen Flughafen, der so gut geführt ist, dass er wie diesen Sommer die zu erwartenden Nachfrageschwankungen und Schocks absorbieren kann – und der auch als Pionier bei der Umsetzung des klimaneutralen Fliegens wirkt.

Prof. Dr. Thomas Bieger,  
Ordentlicher Professor für Betriebswirtschaftslehre  
und Tourismus an der Universität St.Gallen (HSG)

# Zielkonflikt Biodiversität: Noch mehr Schutz vs. Sicherheit

**Naturschutz und Infrastrukturentwicklung sollten Hand in Hand gehen. Der aktuelle Gesetzesentwurf «indirekter Gegenvorschlag zur Biodiversitätsinitiative» würde aber die Luftfahrt auf unbeabsichtigte Weise einschränken. Unter anderem würden Sicherheitsmassnahmen am Flughafen Zürich deutlich erschwert.**

Eines vorweg: Der Naturschutz hat einen hohen Stellenwert am Flughafen Zürich. Das Nebeneinander von Natur und Technik ist eine Selbstverständlichkeit und wird im Betrieb gelebt. Nebst den Bauten und Anlagen umfasst das Flughafenareal ca. 450 ha Grünflächen, die extensiv bewirtschaftet werden. Davon sind rund 16% (70 ha) nationale Schutzgebiete. Gleich angrenzend an den Flughafenperimeter liegen Riedwiesen sowie Auen- und Amphibienlaichgebiete. All diese Flächen zählen bereits heute zu den Kerngebieten schützenswerter Lebensräume und werden durch ökologisch wertvolle Flächen innerhalb des Flughafengeländes miteinander verbunden.

## Der aktuelle Vorschlag

Diese sogenannten Vernetzungsflächen sollen gemäss dem Nationalrat neu ebenfalls einem Schutzstatus unterliegen. Damit wird der rechtliche Status dieser Flächen erhöht, was unabsehbare Folgen für die nationalen Infrastrukturen und deren Sicherheit mit sich bringt. Diskutiert wird zudem, dass auch sogenannte Pufferzonen als schützenswert eingestuft werden. All dies findet sich im Vorschlag zur Revision des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG),

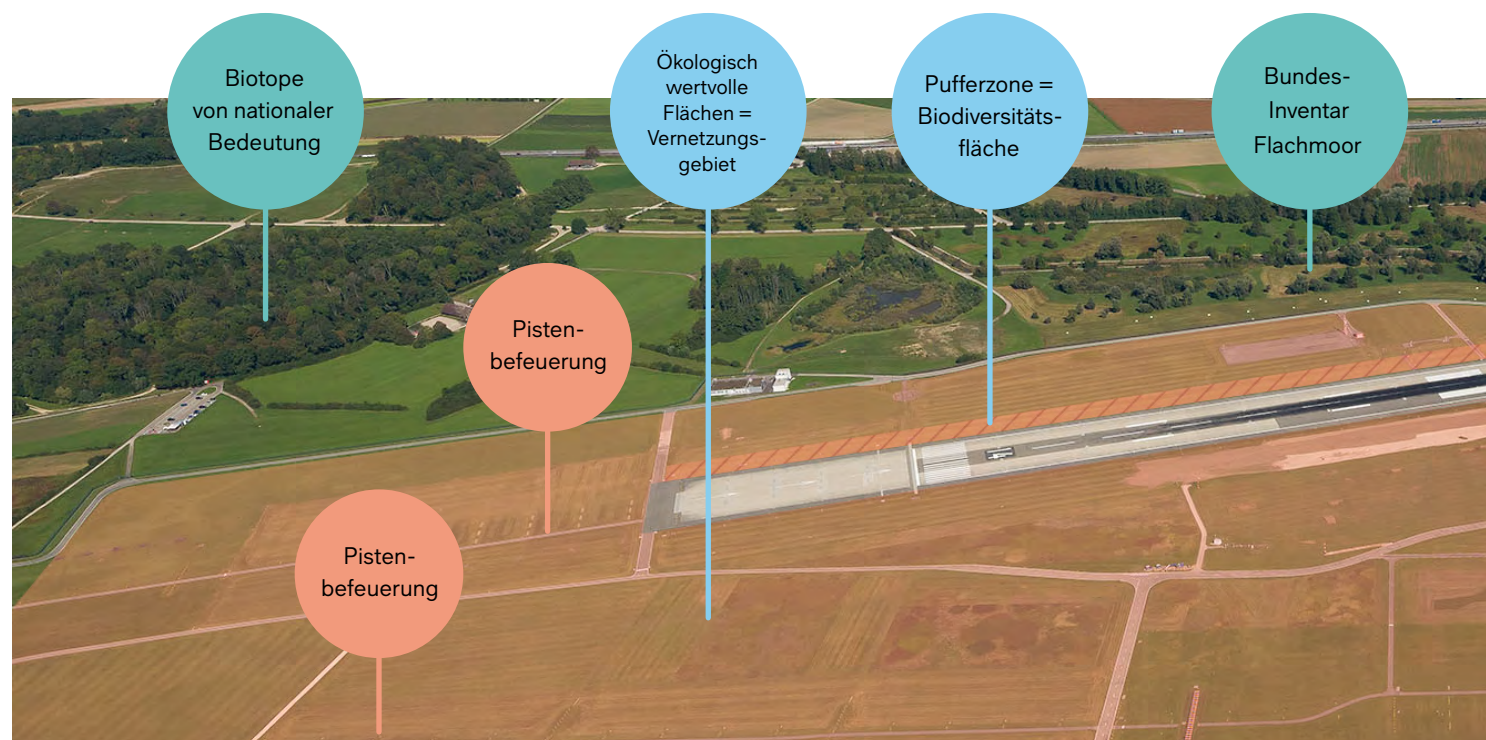
der in der Herbstsession 2022 im Nationalrat beraten wurde – als Gegenvorschlag zur «Biodiversitätsinitiative».

## Die Problematik

Der aktuelle Gesetzesvorschlag würde zusätzliche Nutzungseinschränkungen am Flughafen Zürich bedeuten. Die Flächen entlang der Piste 14/32 sowie im Anflug auf die Piste 16 würden neu zu Biodiversitäts-, Kern- oder Vernetzungsgebieten erklärt. Werden diese Gebiete unter Bundesschutz gestellt, entsteht ein Widerspruch mit der bereits bestehenden Sachplanung des Bundes. Dies würde die Anpassung der Flughafeninfrastruktur an übergeordnete Sicherheitsvorschriften der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) erschweren, wenn nicht verunmöglichen. Dasselbe gilt für die Umsetzung sicherheitsrelevanter Massnahmen aus dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL).

## Die Sicherheit nicht gefährden

Betroffen wären unter anderem das Sicherstellen der Tragfähigkeit des Bodens im Pistennahbereich der im Feuchtgebiet gelegenen Hauptlandepiste 14 sowie die Erneuerung von Pistenbefeuerungen



- Heute geschützt
- Neu unter Schutz gemäss aktuellem Entwurf «Gegenvorschlag Biodiversitätsinitiative»
- Drohende Nutzungskonflikte mit Instandhaltung und sicherheitsrelevanter Entwicklung

# Schutzanliegen und kritische Infrastrukturen: Reformbedarf

## Erschwerte Entwicklung von kritischen Infrastrukturen

- Die Gesetzesvorlage zum verstärkten Schutz von Biodiversitätsflächen steht exemplarisch dafür, dass die Raumpolitik die Entwicklung von kritischen Infrastrukturen immer mehr erschwert.
- Grund dafür sind komplexe Verfahren und eine Fülle von gesetzlich verankerten Schutzanliegen, die bei baulichen Massnahmen berücksichtigt werden müssen.
- Entscheidungsprozesse ziehen sich so enorm in die Länge.
- Neue Projekte zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit und Sicherheit der aviatischen Infrastruktur weisen einen hohen Unsicherheitsfaktor im Hinblick auf die Realisierbarkeit auf.

## Notwendige Gegenteilendenz

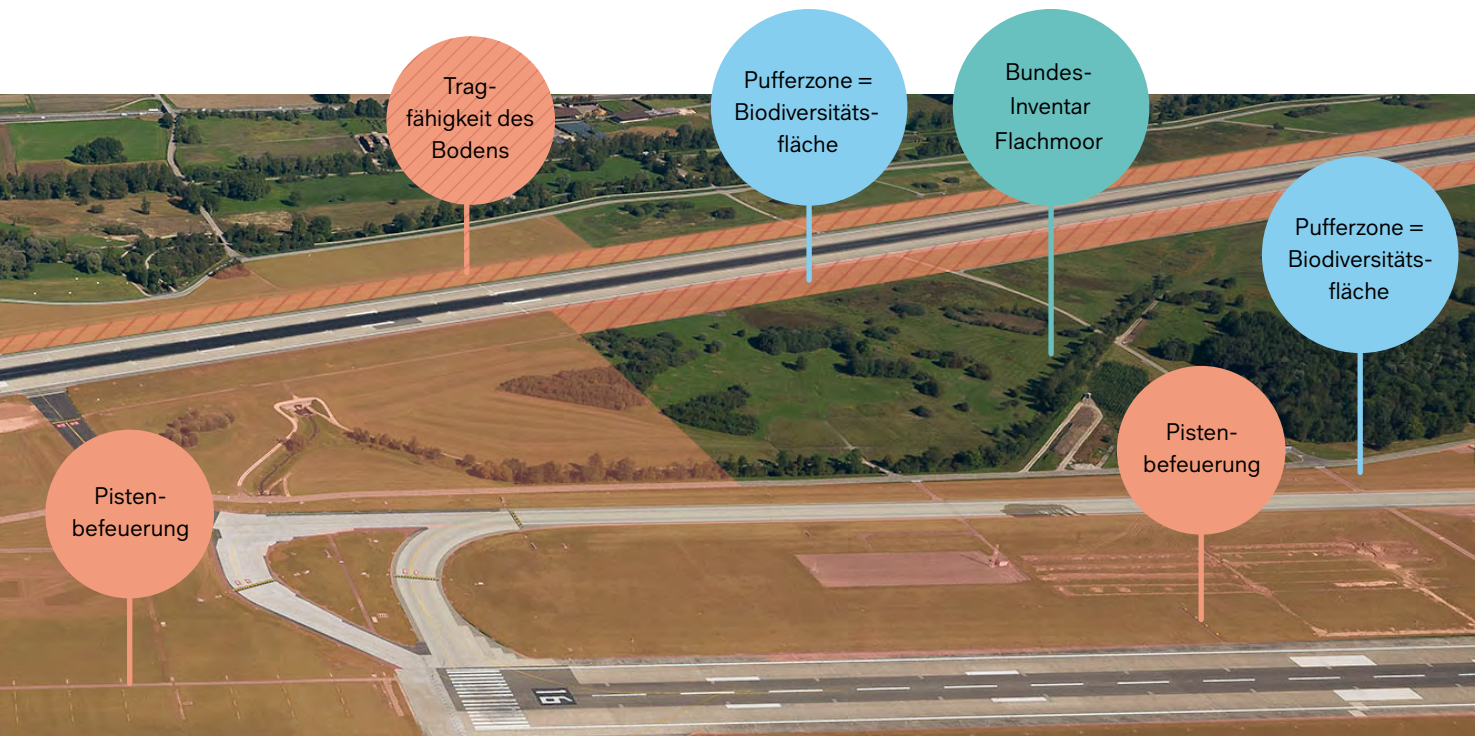
- In der nationalen Politik werden zunehmend Forderungen laut, wonach die Entwicklung von kritischen Infrastrukturen in der Interessensabwägung mit den Anliegen des Natur- und Heimatschutzes gestärkt werden soll.
- So wurde erkannt, dass unter dem aktuellen Raumplanungsrecht der Ausbau der Stromproduktion aus erneuerbaren Quellen kaum mehr möglich ist.
- Es braucht eine entsprechende Gewichtung der kritischen Infrastrukturen auf dem Gesetzesweg – für systemrelevante Infrastrukturen zur Energieerzeugung wie auch zur Verkehrsanbindung.

gemäss internationalen Vorschriften. Bei fortlaufendem Flugbetrieb können Ersatzbauten oftmals nicht an selber Stelle erfolgen: Es werden neue Flächen beansprucht. Mit den neuen Bestimmungen können solche sicherheitsrelevanten Massnahmen nicht oder nur schwer umgesetzt werden.

sich unter Berücksichtigung möglicher Nutzungskonflikte rechtfertigen lassen. Deshalb fordert die Flughafen Zürich AG, dass Flächen, die für die Instandhaltung und Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung erforderlich sind (Sachplanperimeter), nicht als neue Schutzgebiete ausgeschieden werden. Die Vorlage wird als nächstes vom Ständerat beraten.

## Berücksichtigung des Sachplanperimeters

Der Landesflughafen Zürich ist eine kritische und standortgebundene Verkehrsinfrastruktur von nationaler Bedeutung (vgl. Artikel S.9). Eine Unterschutzstellung zusätzlicher Gebiete muss



- Heute geschützt
- Neu unter Schutz gemäss aktuellem Entwurf «Gegenvorschlag Biodiversitätsinitiative»
- Drohende Nutzungskonflikte mit Instandhaltung und sicherheitsrelevanter Entwicklung



# Landesflughäfen als kritische Infrastruktur: Alles klar? – Leider nein.

**Dass der Flughafen Zürich zur kritischen Infrastruktur der Schweiz zählt, ist in der Definition unbestritten. Nebst seiner Funktion als Schweizer Tor zur Welt gibt es noch weitere Gründe für diese Einstufung. Dieser Tatsache wird politisch nur ungenügend Rechnung getragen – es besteht Nachholbedarf.**

Eine nüchterne Definitionsklärung vorneweg: Kritische Infrastrukturen (KI) stellen die Versorgung der Schweiz mit unverzichtbaren Gütern und Dienstleistungen wie Energie, Verkehr oder Kommunikation sicher. Fallen sie aus, drohen eine Beeinträchtigung der Bevölkerung und gravierende volkswirtschaftliche Schäden. Der Bund unterscheidet in seiner «nationalen Strategie zum Spektrum der kritischen Infrastrukturen (2018 – 2022)» zwischen neun KI-Sektoren und 27 Teilsektoren. Sämtliche Elemente, die Leistungen in einem Teilsektor erbringen (inkl. Betreiberfirmen, IT-Systeme, Anlagen, Bauten usw.), gelten als Teil der KI.

## Zentral für nationales Transport- und Verkehrssystem

Die Infrastruktur Luftverkehr ist Teil des KI-Sektors Verkehr. Als wichtiger Faktor im nationalen Transport- und Verkehrssystem ermöglicht sie die Mobilität von Gütern und Personen, auf die Staat und Bevölkerung angewiesen sind. Dem interkontinentalen Luftverkehrsdrehkreuz in Zürich, das die Schweiz mit der Welt verbindet, kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Gemäss Definition des Bundes sind sowohl die Flughafeninfrastruktur wie auch die Flughafenbetreiberin «systemrelevant», weil deren Ausfall zu einer massiven oder kompletten Störung des Systems führen würde. Die Relevanz beschränkt sich aber nicht nur auf den Luftverkehr.

## Systemrelevant in mehrfacher Hinsicht

Am Flughafen Zürich bestehen zahlreiche Abhängigkeiten zwischen verschiedenen KI-(Teil)Sektoren und deren Betreibern mit Systemrelevanz. Zum einen ist der Flughafen auch für Strasse und Schiene eine wichtige Drehscheibe. Zum anderen befinden sich hier die Notrufzentrale für Sanität und Feuerwehr im ganzen Kantonsgebiet, die Rega, Meteo Schweiz, das grösste Ambulatorium der Schweiz (Universitätsspital Zürich) und die SBB-Betriebszentrale (verantwortlich für einen Drittel des Schweizer Bahnverkehrs). Diese Organisationen werden von der Flughafen Zürich AG mit Fernwärme beliefert, was deutlich macht, wie wichtig eine gesicherte Energieversorgung am Flughafen auch während Mangelzeiten ist.

## Beitrag zur Versorgungssicherheit

Die Pandemie und ihre Folgen haben verdeutlicht, wie wichtig ein funktionsfähiger Flughafen bei der Krisenbewältigung ist. Auch wenn es sich betriebswirtschaftlich bei Weitem nicht mehr lohnte, war der Flughafen Zürich geöffnet, damit Fracht-, Rückhol- und Ambulanzflüge jederzeit stattfinden konnten. Dank Eilsendungen per Luft konnte die Schweiz durchgehend mit wichtigen Schutzgütern und medizinischem Material versorgt werden.

## Mehr politisches Bekenntnis

Um der Rolle des Flughafens Zürich als kritische Verkehrsinfrastruktur gerecht zu werden und seine Funktionsfähigkeit langfristig zu sichern, muss er stärker als solche berücksichtigt sowie geschützt werden. Zusätzliche Nutzungseinschränkungen, die den Betrieb, Unterhalt und die Anpassung an neue Entwicklungen am Flughafen Zürich erschweren, gilt es zu vermeiden (s. Artikel Seite 7–8). Aus Sicht der Flughafen Zürich AG braucht es stattdessen handfeste Bekenntnisse bei der strategischen Planung und die Schaffung von Rechtssicherheit: sei es in den Legislaturzielen und der Aussenpolitik des Bundesrats oder bei Themen wie der Energieversorgung, Cyber Security, Verkehrspolitik von Bund und Kanton, Natur- und Heimatschutz sowie Umweltschutz.



FLUGHAFENGLOSSAR – FLUGHAFEN ZÜRICH: AKTEURE UND PROZESSE

## Blaulichtorganisationen, Sicherheit und Zoll

Am Flughafen Zürich gewährleisten mehrere Akteure die Sicherheit und sorgen für schnelle Hilfe im Notfall – sei es im öffentlichen Bereich, dem nicht-öffentlichen Passagierbereich oder auf dem Rollfeld und den Pisten.

Die Flughafenpolizei ist eine Hauptabteilung der Kantonspolizei Zürich und übernimmt sämtliche Polizeiaufgaben am Flughafen. Rund um die Uhr kümmern sich ihre Mitarbeitenden um die besonderen Sicherheitsbedürfnisse, die am «Tor zur Welt» entstehen. Unter anderem schützen sie Menschen und Sachwerte, nehmen polizeiliche Ermittlungen auf und vollziehen die Grenzkontrollen bei der Ein- und Ausreise. Auch mit der Durchführung der Sicherheitskontrollen von Passagieren und Gepäck trägt die Flughafenpolizei zu einem reibungslosen Flughafenbetrieb bei.

Zwei private Sicherheitsdienstleister, Custodio AG und Protectas Aviation Security AG, nehmen an Zufahrtstoren und spezifischen Durchgängen die Sicherheitskontrollen bei Mitarbeitenden, Fahrzeugen, Waren und Gütern wahr. Diese beiden Partner werden auch für die Überwachung und Kontrolle von Baustellen, Parkhäuser, Besucher etc. eingesetzt.

Der Flughafen Zürich ist in Anbetracht der Anzahl Grenzübertritte von Personen und Waren wichtigste Schengen-Aussen-grenze des Landes und wichtigste Schengen-Binnengrenze auf dem Luftweg. Entsprechend bedeutend sind die Aufgaben des Bundesamts für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG). Das BAZG sorgt für die Einhaltung zahlreicher Bestimmungen zum Schutz der Bevölkerung und der Wirtschaftsteilnehmer. So überwachen die Zollbeamten die Ein- und Ausfuhr gewisser Waren und prüfen, ob Güter korrekt angemeldet sind. Auch Lebensmittelkontrollen an der Grenze sowie die Einhaltung des Tier-, Pflanzen- und Artenschutzes fallen in die Zuständigkeit des BAZG.

Im Notfall muss schnell reagiert werden – ob am Flughafen oder sonst wo. Schutz & Rettung Zürich (SRZ) vereinigt unter ihrem Dach alle Rettungsorganisationen des Flughafens Zürich mit ihren Einsatzgebieten und Dienstleistungen. Konkret ist SRZ für die rettungsdienstliche Versorgung und die Berufsfeuerwehr verantwortlich. Innerhalb von drei Minuten müssen die alarmierten Einsatzkräfte bei einem Ereignis mit einem Flugzeug jede Stelle am Flughafen erreichen, sei es Piste, Rollweg oder Standplatz. Für das restliche Flughafenareal inklusive Circle gilt eine Ausrückzeit (Feuerwehr) bzw. Hilfsfrist (Rettungsdienste) von 10 Minuten. Zudem befindet sich die SRZ-Einsatzzentrale am Flughafen, die über die Kantonsgrenze hinaus eine wichtige Funktion erfüllt. Dort werden die Notrufe der Feuerwehr für den Kanton Zürich und des Rettungsnotdienstes für die Kantone Zürich, Schwyz, Schaffhausen und Zug entgegengenommen und koordiniert.

# Verkehrsentwicklung

Alle Werte jeweils von Januar bis Oktober 2022

Die aktuellen Verkehrszahlen sind monatlich im Internet unter [flughafen-zuerich.ch/investorrelations](https://flughafen-zuerich.ch/investorrelations) abrufbar.



## LOKALPASSAGIERE

# 13'570'599

Veränderung gegenüber 2021  
**+119.6%**

Veränderung gegenüber 2020  
**+133.7%**

Veränderung gegenüber 2019  
**-28.9%**



## TRANSFERPASSAGIERE

# 5'231'068

Veränderung gegenüber 2021  
**+185.7%**

Veränderung gegenüber 2020  
**+176.7%**

Veränderung gegenüber 2019  
**-32.9%**



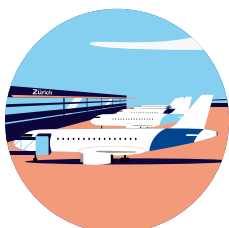
## TOTAL PASSAGIERE

# 18'859'378

Veränderung gegenüber 2021  
**+134.0%**

Veränderung gegenüber 2020  
**+143.6%**

Veränderung gegenüber 2019  
**-30.0%**



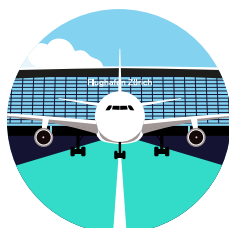
## TRANSFERANTEIL

# 27.8%

Veränderung gegenüber 2021  
**+5.0 Prozentpunkte**

Veränderung gegenüber 2020  
**+3.3 Prozentpunkte**

Veränderung gegenüber 2019  
**-1.2 Prozentpunkte**



## FLUGBEWEGUNGEN

# 181'892

Veränderung gegenüber 2021  
**+72.5%**

Veränderung gegenüber 2020  
**+83.4%**

Veränderung gegenüber 2019  
**-22.7%**



## FRACHT

# 352'188 t

Veränderung gegenüber 2021  
**+11.1%**

Veränderung gegenüber 2020  
**+49.1%**

Veränderung gegenüber 2019  
**-5.9%**

### Impressum

Flughafen Zürich AG

Public Affairs

[politikbrief@zurich-airport.com](mailto:politikbrief@zurich-airport.com)

© Flughafen Zürich AG, Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen  
[flughafen-zuerich.ch/unternehmen](https://flughafen-zuerich.ch/unternehmen)



Das Online-Archiv der  
Politikbriefe finden Sie hier:  
[flughafen-zuerich.ch/politikbrief](https://flughafen-zuerich.ch/politikbrief)