



## Der Flughafen muss nachhaltig und verlässlich sein

### Das Wichtigste in Kürze

Für die Luftfahrt haben sich die Perspektiven gegenüber den beiden Vorjahren trotz vieler Unsicherheiten verbessert. Viele Menschen wollen wieder reisen. Auch künftig wird es für den Standort Zürich zentral sein, gut an die Welt angebunden zu sein. Zwei Themen stehen für uns im Vordergrund: Für eine langfristig positive Zukunftsperspektive muss die Luftfahrt klimaneutral werden. Und der Flughafen Zürich muss sich so entwickeln können, dass er auch in Zukunft sicher, verlässlich, pünktlich und wettbewerbsfähig ist.



### Zurück in den schwarzen Zahlen

Die Menschen wollen wieder Verwandte, Bekannte sowie Geschäftspartnerinnen und Geschäftspartner treffen. Insgesamt werden im Jahr 2022 mehr als 20 Millionen Passagiere über den Flughafen Zürich fliegen. Zum Vergleich: Im Rekordjahr 2019 waren es 31,5 Millionen Passagiere. In den Corona-Jahren 2020 und 2021 brach diese Zahl auf 8,3 respektive 10,2 Millionen ein. Die Flughafen Zürich AG und die Airline Swiss kehren 2022 in die Gewinnzone zurück. Sehr erfreulich!

### Flughafen hat hohe volkswirtschaftliche Bedeutung

Mobilität wird auch in Zukunft wichtig sein. Der Wirtschaftsraum Zürich ist dank des Drehkreuzes in Kloten sehr gut an die Welt angebunden. Für (Export-)Wirtschaft, Forschung, Bildung, Tourismus, Hotellerie, Teile der Kultur und internationale Organisationen ist dies entscheidend. «Internationals» wie Google, Microsoft oder IBM hätten sich sonst nicht hier angesiedelt.

### Luftfahrt nachhaltig entwickeln

Damit der Flughafen Zürich seine wichtige volkswirtschaftliche Funktion auch in Zukunft erfüllen kann, muss er nachhaltig entwickelt werden. Einerseits bedeutet dies, die Infrastruktur am Boden, aber auch das Fliegen an sich zu dekarbonisieren. Andererseits muss der Flughafen die nötigen Massnahmen umsetzen können, um auch künftig einen sicheren, verlässlichen und pünktlichen Betrieb zu gewährleisten.

Bezüglich Dekarbonisierung betonen wir unseren Leitsatz: Wir müssen den CO<sub>2</sub>-Ausstoss bekämpfen, nicht die Luftfahrt. Für das Komitee Weltoffenes Zürich hat dies hohe Priorität. Darum sind wir unter anderem eine Partnerschaft mit dem Swiss Green Economy Symposium eingegangen.

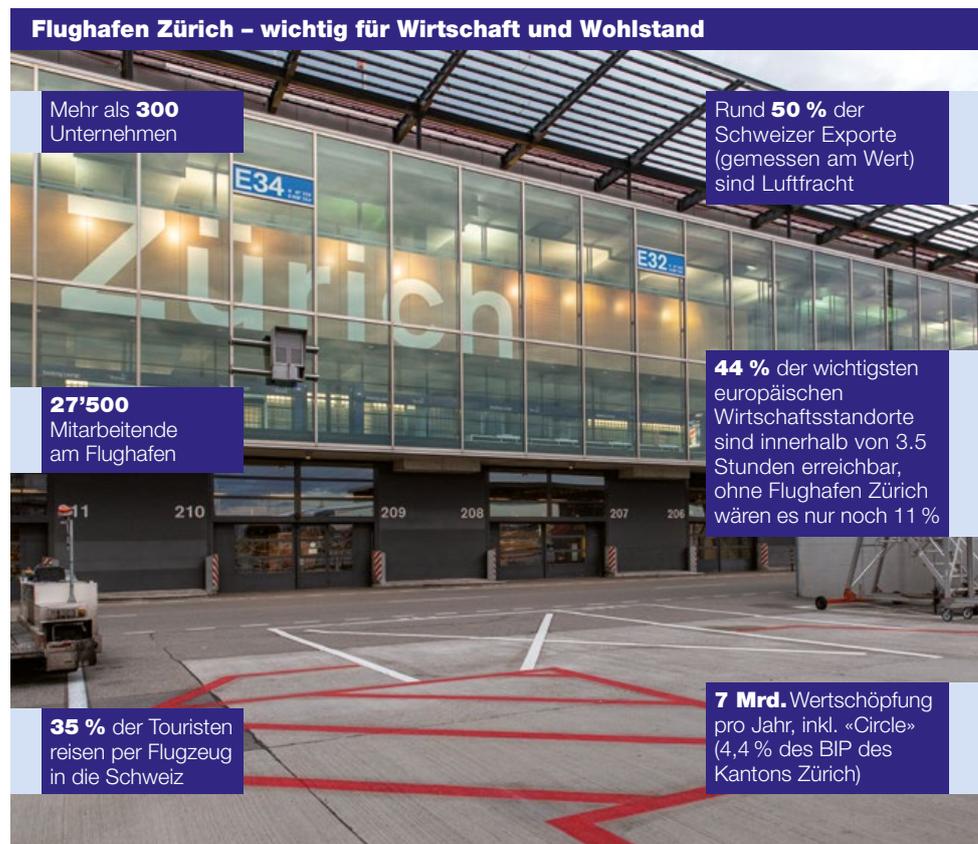
Hohe Priorität hat für uns auch, dass der Flughafen Zürich wettbewerbsfähig bleibt. Hier ist leider Gefahr in Verzug. Drohende Verschärfungen der Lärmschutzgrenzwerte gefährden den Drehkreuz-Betrieb – und notabene auch den Bahn- und Autoverkehr sowie die Raum- und Siedlungsentwicklung in der ganzen Schweiz. Wichtig für die Entwicklung der Betriebssicherheit und -Stabilität ist zudem, dass der Flughafen Zürich die Pisten 28 und 32 verlängern kann.

# Der Flughafen Zürich – Drehscheibe und Stadt zugleich

Der Flughafen Zürich ist Mobilitätsdrehscheibe und eine eigene Stadt – mit hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung. Diesem System muss Sorge getragen werden.

Der Flugbetrieb muss sich so entwickeln können, dass der Auftrag des Bundes, möglichst gute Direktverbindungen in Europa und zu den wichtigen Zentren weltweit sicherzustellen, langfristig erfüllt werden kann.

Und der Flughafen erfüllt Funktionen, die weit über das Luftverkehrsdrehkreuz hinausgehen. Er ist sozusagen eine eigene Stadt. Der 2021 eröffnete «Circle», in den die Flughafen Zürich AG und Swiss Life eine Milliarde Franken investierten, ist ein Paradebeispiel dafür, wie unternehmerisches Handeln Diversifikation und hohe Qualität sicherstellen und den Standort Zürich insgesamt stärken.



## Hohe Wertschöpfung in der Flughafenstadt

Einige aktuelle Kennzahlen zur Verkehrsdrehscheibe und zur volkswirtschaftlichen Bedeutung illustrieren die Wichtigkeit des Flughafens Zürich für den Standort.

Neben den Flugverbindungen bietet der Flughafen Zürich 448 Bahnverbindungen, 404 Tramkurse und 811 Busabfahrten. Dazu kommen 3 Haltestellen der Glattalbahn, 20'000 Parkplätze und 3 Autobahnkreuze innerhalb von 6 Kilometern.

Die gute Erreichbarkeit des Wirtschaftsraums Zürich ist ein bedeutender Standortfaktor. Eine Studie von BAKBasel aus dem Jahr 2018 zeigt, wie überdurchschnittlich gut Zürich global und kontinental erreichbar ist. Von dieser Anbindung profitieren der ganze Wirtschaftsraum und namentlich auch die Städte Zürich und Winterthur – die Erreichbarkeit ist besser als in Metropolen wie München, Mailand oder Madrid.

Die Wertschöpfung, die am Flughafen Zürich inklusiv dem neuen Airport-Quartier Circle jährlich erzielt wird, beträgt 7 Milliarden Franken (bereinigt um Covid-Effekte) – das entspricht mehr als 4 Prozent des Zürcher Bruttosozialprodukts (BIP). 27'500 Mitarbeitende arbeiten in rund 300 Unternehmen. Rund 100'000 Menschen bewegen sich täglich am Flughafen Zürich. 35 % der ausländischen Touristen reist per Flugzeug in die Schweiz. Rund 50 % der Schweizer Exporte (gemessen am Wert) sind Luftfracht.

# Sicheren und stabilen Betrieb gewährleisten

## 680 Meter für mehr Betriebsstabilität und Sicherheit

Seit 1976 wird der Flugbetrieb am Flughafen Zürich auf einem unveränderten Pistenystem abgewickelt. Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum sowie die Globalisierung haben die Nachfrage nach internationaler Mobilität seither massiv ansteigen lassen. Zudem sind die Flugzeuge grösser und die Sicherheitsvorgaben strenger geworden. Um langfristig einen sicheren und stabilen Flugbetrieb zu gewährleisten, plant der Flughafen Zürich eine Verlängerung der Piste 28 um 400 Meter nach Westen und eine Verlängerung der Piste 32 um 280 Meter nach Norden. Wichtig zu betonen: Die Kapazität bleibt mit den Pistenverlängerungen unverändert.



Quelle: Flughafen Zürich AG

## Letztlich entscheidet das Stimmvolk

Aktuell beschäftigt sich der Kantonsrat mit den beantragten Pistenverlängerungen. Gegen seinen Entscheid kann in jedem Fall das Referendum ergriffen werden. Darum ist anzunehmen, dass es Ende 2023 oder Anfang 2024 zu einer kantonalen Volksabstimmung kommen wird. Erst nach einem positiven Volksentscheid kann die Flughafen Zürich AG mit der Detailplanung beginnen und das Plangenehmigungsgesuch beim Bundesamt für Zivilluftfahrt einreichen. Unter Berücksichtigung allfälliger Rechtsmittelverfahren kann wohl nicht vor 2030 mit der Bauphase begonnen werden.

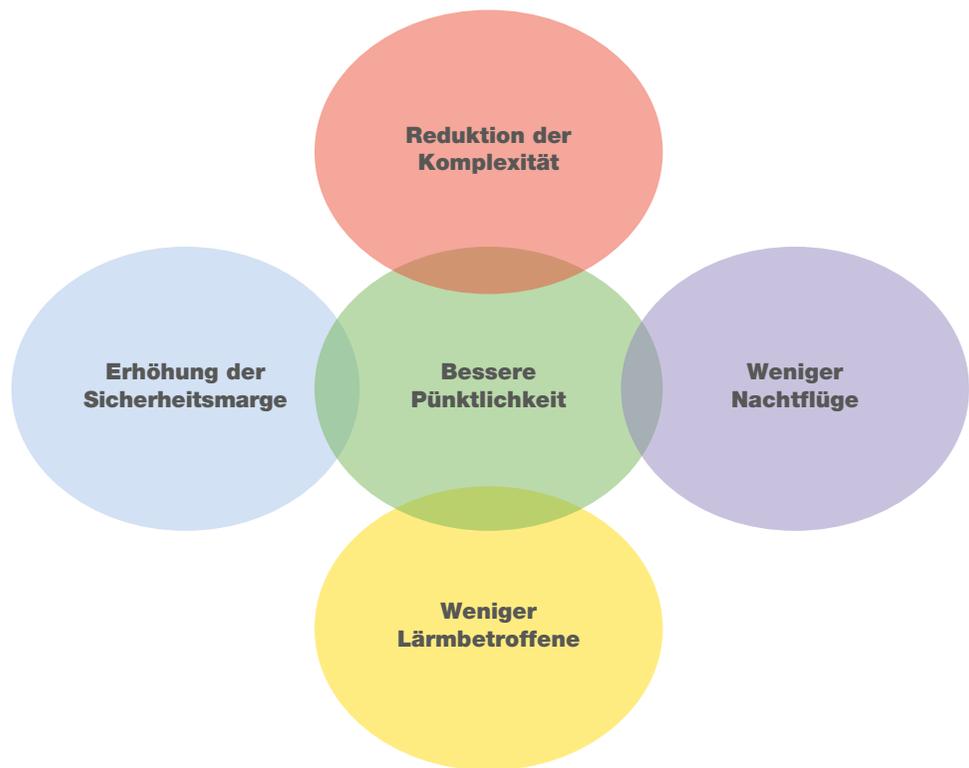
## Den Kanton kostet das Projekt nichts

Die Gesamtkosten des Projekts werden auf rund 250 Millionen Franken geschätzt. Die Flughafen Zürich AG wird die Kosten vollumfänglich selbst tragen. Eine finanzielle Beteiligung des Kantons Zürich ist ausgeschlossen, wie auch der Regierungsrat in seinem Entscheid vom 19. Mai 2021 hervorstrich.

## Der Regierungsrat unterstützt die Pistenverlängerungen

Der Zürcher Regierungsrat spricht sich klar für die Pistenverlängerungen aus. In seinem Entscheid begründet er dies unter anderem so: «Der heutige Betrieb mit sich kreuzenden Pisten und Flugrouten sowie dem häufig notwendigen Wechsel zwischen den verschiedenen Betriebskonzepten ist komplex und stellt eine grosse Herausforderung für die Flugsicherheit, die Pilotinnen und Piloten und die Abwicklung des Flugbetriebs dar. Der Handlungsbedarf für eine Verbesserung der Sicherheit, der Verlässlichkeit und der betrieblichen Abläufe bei der Benutzung des Pistenystems am Flughafen Zürich ist (...) dargelegt. Mit den Pistenverlängerungen 28 und 32 sind ein massgeblicher Sicherheitsgewinn sowie eine Verbesserung bei

## Die Pistenverlängerungen bringen mehrfachen Nutzen



### Reduktion der Komplexität

Die Betriebskonzepte bleiben mit den Pistenverlängerungen unverändert. Tagsüber wird das Nordkonzept geflogen mit Landungen aus Norden und Starts nach Westen und Süden mit einer Kurve nach Osten. Morgens gilt das Südkonzept mit Landungen aus Süden und Starts nach Norden und Westen. Abends wird das Ostkonzept mit Landungen von Osten und Starts nach Norden angewendet. Das Problem heute: Für grössere Flugzeuge sind insbesondere bei anspruchsvollen Wetterlagen im Ostkonzept die Pisten für Starts und Landungen zu kurz. Folglich muss der Betrieb oft kurzfristig umgestellt werden. Mit den Pistenverlängerungen wird der Betrieb planbarer und verlässlicher.

### Erhöhung der Sicherheitsmarge

Die häufigen Betriebswechsel sind anfälliger auf Fehler als ein stabiler Betrieb, wie ihn die Pistenverlängerungen ermöglichen würden. Am Ursprung des Projekts steht denn auch eine Beinahe-Kollision – am 15. März 2011 kamen sich zwei Flugzeuge auf sich kreuzenden Pisten gefährlich nahe. Der Bund veranlasste in der Folge eine Sicherheitsüberprüfung. Die Verlängerungen der Pisten 28 und 32 werden als eine der Kern-Massnahmen genannt, um die Sicherheitsmarge zu erhöhen. Für das Komitee Weltoffenes Zürich wäre es grobfahrlässig, diese Empfehlung in den Wind zu schlagen.

### Bessere Pünktlichkeit

Heute kommt es regelmässig vor, dass schwere Langstreckenflugzeuge am Abend nicht auf der Piste 28 landen respektive nicht auf der Piste 32 starten können, wie es politisch bestellt und betrieblich vorgesehen wäre. Das führt zu Umstellungen und Verspätungen. Für den Standort und für die Nutzerinnen und Nutzer der Luftfahrt ist aber sehr wichtig, dass der Flugbetrieb pünktlich ist. Hier gibt es heute Defizite, die mit den Pistenverlängerungen überzeugend gelöst werden können.

### Weniger Nachtflüge

Die häufigen Betriebsumstellungen sind heute ein wesentlicher Grund für Verspätungen – die dann nicht mehr abgebaut werden können. Durch die Verspätungen kommt es regelmässig zu Flugbewegungen nach 23 Uhr. Die Pistenverlängerungen stabilisieren das Ostkonzept und führen dazu, dass es weniger Starts und Landungen nach 23 Uhr geben wird. Das entlastet die betroffenen Menschen spürbar.

### Weniger Lärmbetroffene

Die EMPA hat die Auswirkungen der Pistenverlängerungen auf die Fluglärmbelastung berechnet. Fazit: Insgesamt werden weniger Menschen von Lärm betroffen sein. Entsprechend fällt auch der Zürcher Fluglärmindex (ZFI) tiefer aus. Regional lässt sich sagen: Im dicht besiedelten Süden des Flughafens nimmt die Lärmbelastung ab, weil es deutlich weniger abendliche Südanflüge geben wird. Folglich nimmt im weniger dicht besiedelten Osten die Lärmbelastung leicht zu. Allgemein ist festzuhalten, dass der Fluglärm in den letzten Jahren stetig zurückgegangen ist, insbesondere wegen leiserer Flugzeuge.

## Klimaschutz: Nun muss es vorwärts gehen

Der Flughafen Zürich will bereits 2040 die Treibhausgasemissionen auf netto null reduzieren. Wie kann die Schweizer Luftfahrt insgesamt möglichst klimaneutral werden? Mit diesen Fragen setzten sich kürzlich über 70 Exponentinnen und Exponenten aus Wirtschaft, Politik, Behörden und NGOs am Swiss Green Economy Symposium auseinander. Dieser breit abgestützte Dialog ist zielführend.

Das Komitee Weltoffenes Zürich ist eine Partnerschaft mit dem Swiss Green Economy Symposium eingegangen und wird sich auch künftig in diesem Prozess engagieren. Zudem hat das Komitee die Deklaration am Spin-Day im Innovationspark Dübendorf unterzeichnet, die eine Förderung von Power-to-X-Technologien verlangt, die Strom in synthetische Energieträger umwandeln.

Der Handlungsbedarf ist ausgewiesen. Die International Air Transport Association (IATA) rechnet bis zur Mitte dieses Jahrhunderts mit einer Verdoppelung der Nachfrage nach Flügen. Treiber sind Asien, Afrika und Südamerika. In der Schweiz ist langfristig mit einem jährlichen Wachstum von 2 bis 3 Prozent zu rechnen. Die Schweiz muss aber mit ihrem starken Wirtschafts-, Innovations- und Forschungsplatz den Anspruch haben, die Ökologisierung der Luftfahrt mitzuprägen.

Das Schweizer ETH-Spin-off Synhelion hat kürzlich bewiesen, dass klimaneutrale Treibstoffe industriell herstellbar sind. Nun gilt es die Skalierung zu ermöglichen. Heute sind synthetische Treibstoffe in zu geringen Mengen verfügbar und zu teuer. Ein guter Ansatz, um dieses Defizit zu beheben, ist eine international abgestimmte Beimischquote, wie sie Bundesrätin Simonetta Sommaruga in der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes vorschlägt.

Wir setzen uns dafür ein, dass dies umgesetzt wird – und dass das Parlament keine neuen Abgaben für die Luftfahrt erfindet. Die Dekarbonisierung ist wichtig, ambitioniert und teuer. Der Luftfahrt Mittel zu entziehen ist für uns deshalb ein No-Go. Namentlich eine Flugticket-Abgabe mit Zweckentfremdung der Mittel ist abzulehnen. Sie würde den Klimaschutz-Bemühungen schaden.

## Fazit

Der Flughafen ist für den Standort Zürich volkswirtschaftlich von grösster Bedeutung – auch in Zukunft.

Die Schweizer Luftfahrt und namentlich der wichtigste Landesflughafen in Zürich brauchen politische Rahmenbedingungen, die eine langfristig gute globale Verkehrsanbindung ermöglichen.

Die Luftfahrt muss ökologisch werden – nun sind die richtigen Massnahmen gefragt. Die Herstellung und der Einsatz von nachhaltigen Treibstoffen ist über eine international abgestimmte Beimischquote zu fördern.

Verschärfungen der Lärmgrenzwerte kommen nicht in Frage. Bereits heute ist das Korsett im internationalen Vergleich eng. Wird es noch enger geschnürt, ist das Drehkreuz in Zürich gefährdet.

Der Flughafen Zürich muss sicherstellen können, dass er auch in Zukunft sicher, verlässlich und pünktlich betrieben werden kann.

Für einen langfristig stabilen Betrieb am Flughafen Zürich sind die Verlängerungen der Pisten 28 und 32 zentral. Die Massnahme ist überfällig: Seit 1976 ist das Pistensystem nicht verändert worden.

Die Verlängerungen der Pisten 28 und 32 bringen mehrfachen Nutzen: Sie reduzieren die betriebliche Komplexität, erhöhen die Sicherheitsmarge, verbessern die Pünktlichkeit und verringern die Zahl der Nachtflüge sowie der Lärmbetroffenen.

**Text:**

Andreas Schürer, Männedorf, November 2022.  
Abdruck, auch auszugsweise, unter Quellenangabe gestattet.

**Foto:**

Luftbild: Flughafen Zürich AG.  
Fotos: Thomas O. Koller

**Grafik/Gestaltung:**

Harry Bruppacher visuelle Konzepte & Grafik, Maur.

**Das Komitee «Weltoffenes Zürich»**

Vorstand: Martin Naville (Präsident), Martin Brettenthaler, Silvan Eberhard, Markus Hutter, Andreas W. Keller.  
Geschäftsführung: Andreas Schürer.

Mitglieder: Martin Albers, Dr. Dieter Bambauer, Stefan Conrad, Christof Domeisen, Mario F. Galli, Balz Halter, Hans Hess, Patrick Hess, Dr. Günter Heuberger, Dr. Daniel Hunziker, Robert Itschner, 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, Andreas Umbach, Franz von Reding, Dr. Ole Wiesinger.

**Geschäftsstelle:**

c/o rivedia.com GmbH, Hasenackerstrasse 50, Postfach, 8708 Männedorf  
Telefon: +41 43 810 50 55, kontakt@weltoffenes-zuerich.ch



[www.weltoffenes-zuerich.ch](http://www.weltoffenes-zuerich.ch)



[www.facebook.com/WeltoffenesZuerich](https://www.facebook.com/WeltoffenesZuerich)



<https://www.linkedin.com/company/71243602/admin/>

**Bankverbindung/Gönnerbeiträge:**

Credit Suisse, 8070 Zürich, PC 80-500-4, Komitee Weltoffenes Zürich  
IBAN: CH44 0483 5048 1883 0100 0

**MWST-Nr.:**

CHE-159.146.486 MWST