

## Zürich und die Schweiz müssen verlässlich vernetzt sein

### Das Wichtigste in Kürze

Zürich und damit auch die Schweiz sind über den Flughafen Zürich gut an die Welt angebunden. Das betriebliche Korsett am Flughafen Zürich ist aber eng, was die Sicherheit und die Pünktlichkeit negativ beeinflusst. Verbesserungen brächten die Verlängerungen der Pisten 28 und 32, die voraussichtlich im Jahr 2024 vors Zürcher Stimmvolk kommen. Zustimmung ist wichtig: In diesem «Standpunkt» erläutern wir, warum sie mehr Sicherheit, mehr Pünktlichkeit und mehr Nachtruhe bringen.



### Hohe Nachfrage

Rund 200 Destinationen auf der ganzen Welt sind direkt über den Hub in Kloten erreichbar. Gerade für den Standort Zürich ist diese Qualität entscheidend, gemäss dem Leitmotto des Komitees Weltoffenes Zürich: «Ein Wirtschaftsstandort ist gut erreichbar – oder er existiert nicht.» Auch Forschung, internationale Organisationen und der Tourismus sind auf einen verlässlichen Drehkreuzbetrieb am Flughafen Zürich angewiesen: 35 Prozent der ausländischen Gäste reisen per Flugzeug in die Schweiz.

Die Entwicklung nach der Coronapandemie zeigt: Die Menschen wollen fliegen. Die Passagierzahlen liegen im Vergleich zum Jahr 2019 bei über 90 Prozent. Der Ansatz muss also sein, Mobilität betrieblich geschickt zu gewährleisten und im Sinne des Klimaschutzes die Treibhausgasemissionen zu reduzieren. In diesem Bereich ist die Dynamik in der Luftfahrt hoch (Seite 5).

### Bereit für die Abstimmungs- kampagne

Betrieblich bringen die Verlängerungen der Pisten 28 und 32 mehrfache Vorteile. Erfreulich ist, dass nach dem Regierungsrat auch der Kantonsrat dem Projekt zustimmte. Das Komitee Weltoffenes Zürich setzt sich zusammen mit den Partnerorganisationen Pro Flughafen und IG Flughafen Zürich dezidiert dafür ein, dass die guten Argumente für die Pistenverlängerungen auch im Zürcher Volk Gehör finden.

Wir sind bereit – und zählen auf Unterstützung. Weitere Informationen sind auf der Kampagnen-Webseite zu finden, unter anderem in einem Erklärfilm, der die Thematik auf den Punkt bringt. Wer sich vor dem Abstimmungskampf laufend informiert halten möchte, kann den Newsletter abonnieren.



Landingpage  
[pisten-verlaengerung.ch](https://pisten-verlaengerung.ch)



Newsletter  
[pisten-verlaengerung.ch/newsletter](https://pisten-verlaengerung.ch/newsletter)



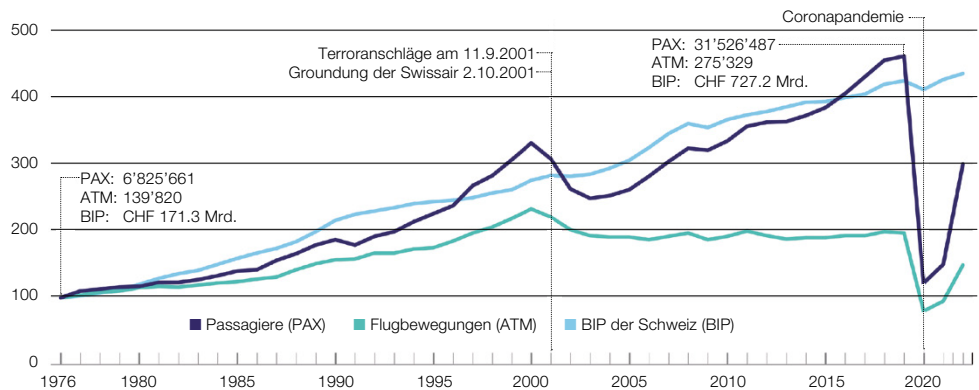
# Das Korsett ist eng – betriebliche Optimierungen sind nötig

Die Gegnerschaft der Pistenverlängerungen kämpft mit Falschbehauptungen: Dieser Herausforderung gilt es im Abstimmungskampf mit fundierten Argumenten zu begegnen. Ein Ceterum Censeo der Gegner, das durch Wiederholung nicht wahrer ist, lautet: Der Flughafen wächst stetig und will ohne Rücksicht auf die Bevölkerung weiterwachsen.

Das ist Unsinn. Fakt ist: Die Passagierzahlen haben zwar zugenommen – parallel zum Wachstum des BIP. Die Zahl der Flugbewegungen ist dabei aber konstant geblieben (siehe Abbildung 1). Möglich gemacht hat dies der Einsatz grösserer Flugzeuge und die höhere Auslastung pro Flug.

## Die Luftfahrt erfüllt das Mobilitätsbedürfnis der Gesellschaft

Abbildung 1



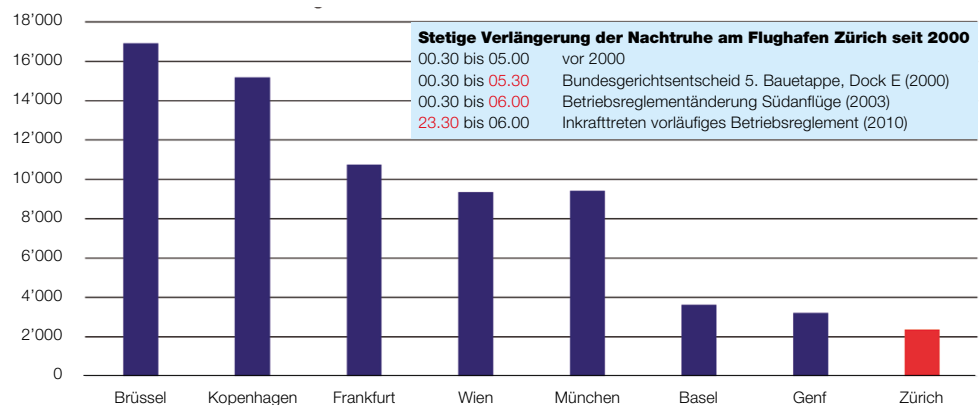
### Enges betriebliches Korsett

Der Spielraum für Entwicklung am Flughafen Zürich ist zudem klein. Kein anderer vergleichbarer Flughafen in Europa hat so strikte Rahmenbedingungen. Die Nachtruhe ist in den letzten Jahren in drei Schritten auf die Zeit von 23.30 bis 6 Uhr ausgeweitet worden. Eine solch lange Nachtruhe kennt kein anderer Hub in Europa – sogar die kleineren Flughäfen Basel und Genf haben mehr Spielraum (siehe Abbildung 2). Zusammen mit strengen Lärmgrenzwerten und politischen Vorgaben zum Flugbetrieb – zu erwähnen sind etwa die einseitigen deutschen Sperrzeiten – ergibt sich ein Korsett, das markantes Wachstum verunmöglicht. Ein solches wäre möglich, wenn etwa eine Parallelpiste gebaut würde, was politisch chancenlos ist und nicht mehr zur Debatte steht.

## Flugbewegungen zwischen 23.00–06.00 Uhr im Jahr 2022

im nationalen und internationalen Vergleich

Abbildung 2



Mit anderen Worten: In Zürich gilt es, die Quadratur des Kreises zu verwirklichen. Zum einen ist essenziell, das volkswirtschaftlich bedeutsame Drehkreuz langfristig verlässlich zu betreiben und so zu entwickeln, dass die Nachfrage von Unternehmen, Organisationen und Privaten befriedigt werden kann. Zum anderen ist mit den äusserst restriktiven Einschränkungen klarzukommen. Insgesamt gelingt die Gratwanderung gut: Die Qualität ist hoch, der Flughafen Zürich gilt als bester Flughafen Europas, die Swiss ist eine Vorzeige-Airline im Lufthansa-Verbund.

### Pistenverlängerungen bringen mehrfache Vorteile

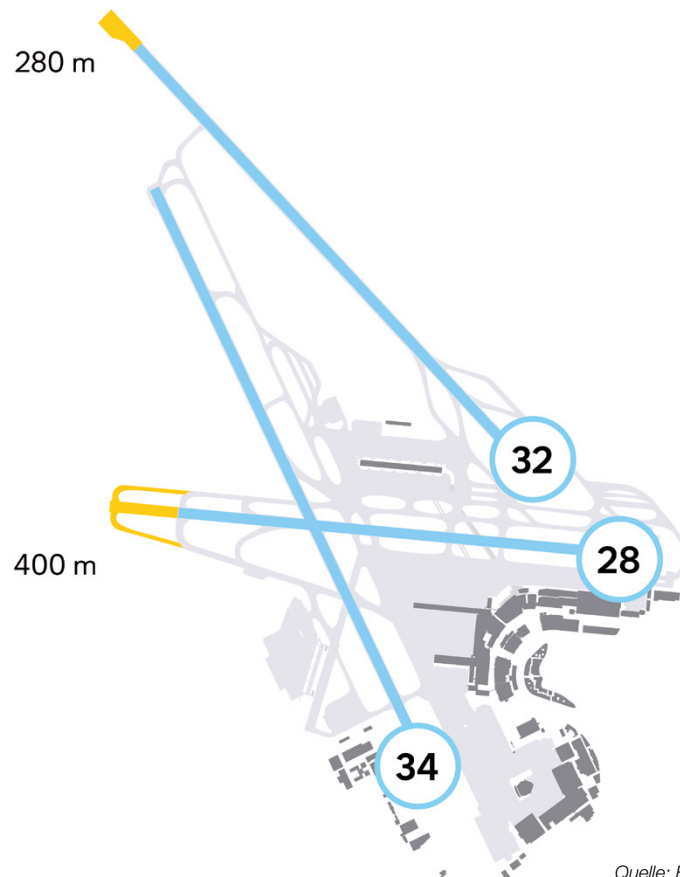
Problematisch sind die hohe Komplexität des Betriebs und die Verspätungen, die den hohen Qualitätsansprüchen nicht gerecht werden. Hier sind Massnahmen gefordert. Eine wichtige Massnahme sind die Verlängerungen der Pisten 28 und 32. Sie ermöglichen, dass am Abend in der Regel so geflogen wird, wie es geplant ist, und dass diffizile Betriebsumstellungen reduziert werden können. Sie bringen mehr Sicherheit, mehr Pünktlichkeit und in der Folge davon weniger Flüge während des Verspätungsabbaus nach 23 Uhr, also auch mehr Nachtruhe.

## Die Pistenverlängerungen bringen mehrfache Vorteile

Die Gründe für die Pistenverlängerungen sind bestechend. Seit fast 50 Jahren wurde am Pistensystem des Flughafens Zürich nichts verändert. In der Zwischenzeit hat sich die Luftfahrt stetig weiterentwickelt und die Anforderungen an die Sicherheit wurden verschärft. Stand heute würde man die Start- und Landebahnen nicht mehr so bauen.

Mit den Pistenverlängerungen können das aktuelle System optimiert und mehrere Probleme auf einmal gelöst werden.

Längere Pisten bedeuten mehr Sicherheit, mehr Pünktlichkeit und mehr Nachtruhe. Und das alles bei gleichbleibender Kapazität und ohne Steuergelder.



Quelle: Flughafen Zürich AG

### Mehr Sicherheit

Die Sicherheitsmarge wird erhöht: Einerseits steht in kritischen Situationen mehr Bremsweg zur Verfügung. Andererseits wird die Zahl der Kreuzungspunkte am Boden und in der Luft reduziert. Dies fordert auch der Bundesrat und hat die Pistenverlängerungen deshalb in den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) aufgenommen.

### Mehr Pünktlichkeit

Die Pünktlichkeit wird verbessert: Die regulatorisch vorgegebenen An- und Abflugkonzepte können bei schwierigen Wetterverhältnissen zuverlässiger betrieben werden. Kurzfristige und verspätungsanfällige Umstellungen der Betriebskonzepte werden reduziert.

### Mehr Nachtruhe

Die verbesserte Pünktlichkeit führt zu weniger Verspätungen und weniger Flügen in den lärm-sensiblen Abendstunden. Mit anderen Worten: Alle Anwohnerinnen und Anwohner im Kanton Zürich profitieren von mehr Nachtruhe.

Keinen Einfluss haben die Pistenverlängerungen auf die Zahl der Flugbewegungen. Diese richtet sich nach der im SIL festgeschriebenen Kapazität und ergibt sich aus dem Hauptbetriebskonzept (Nordkonzept), das von den Pistenverlängerungen nicht betroffen ist.

Die Pistenverlängerungen schaffen innerhalb des gegebenen Rahmens mehrfache Vorteile. Sie nicht zu nutzen, wäre mit Blick auf Sicherheit und Betriebsstabilität unverantwortlich. Und mit Blick auf verbesserte Pünktlichkeit, mehr Nachtruhe für alle und die Abnahme der Zahl der Lärmbetroffenen nicht nachvollziehbar.

## Drehscheibe sichert Erreichbarkeit

Wenn Gegner des Flughafens Zürich das Wort Hub in den Mund nehmen, sprechen sie den Begriff aus, als wäre er ein Schimpfwort. Hier gilt es dagegenzuhalten. Dass Zürich einen Hub oder anders ausgedrückt ein Drehkreuz hat, sichert die gute internationale Anbindung und damit die Ansiedelung von Firmen und internationalen Organisationen, die wichtige Erreichbarkeit für Wissenschaft, Forschung und Tourismus, kurz Arbeitsplätze und Wohlstand.



### Ohne Kurzstrecke kein Langstreckennetz

Doch wie funktioniert der Hub? Oliver Buchhofer, Head of Operations der Swiss, hat es kürzlich im «Zürcher Unterländer» gut auf den Punkt gebracht: «Die Kurz- und Mittelstrecke nimmt Passagiere von der Langstrecke in Kloten mit und bringt sie an die Europadestinationen. Von dort holt sie neue Gäste für die Langstrecke. Dreimal täglich. Das ergibt sechs Wellen an Flugbewegungen. Die letzten Europaverbindungen gehen gegen 17 Uhr raus und kommen gegen 21 Uhr zurück – mit den Passagieren für die späte Langstrecke nach São Paulo, Hongkong oder Johannesburg.»

Für die Schweiz ist entscheidend wichtig, dass dieses Hub-Wellensystem am wichtigsten Landesflughafen reibungslos funktioniert. Fernziele können nur über einen «Hub», eine Drehscheibe, wirtschaftlich und effizient bedient werden. Kurzstreckenflüge der Swiss führen Reisende mit Ziel «Schweiz» und Umsteigepassagiere mit Fernzielen nach Zürich. Die Umsteigepassagiere besteigen Langstreckenflüge der Swiss und ermöglichen damit die Bedienung zahlreicher Fernziele. Umgekehrt «füttern» ankommende Langstreckenpassagiere abgehende Kurzstreckenflüge. Sie ermöglichen einen attraktiven Europa-Flugplan. Ohne Umsteigepassagiere kann die Swiss nur noch eine Handvoll direkte Langstreckenflüge anbieten. Und ohne Umsteiger würde auch das Europanetz stark ausgedünnt. Beides würde die Wettbewerbsfähigkeit unserer aussenhandelsorientierten Wirtschaft, den Forschungsplatz Schweiz und den Tourismus im Kern treffen.

### Flughafen sorgt für hohe Wertschöpfung

Der Hub ist kein Selbstzweck. Der reibungslose Drehkreuzbetrieb hat hohe volkswirtschaftliche Bedeutung. Allein am Flughafen Zürich wird eine jährliche Wertschöpfung von 7 Milliarden Franken erzielt, was 4,4 Prozent des BIP des Kantons Zürich entspricht. Mehr als 300 Unternehmen beschäftigen knapp 30'000 Unternehmen am Flughafen Zürich. Rund 50 Prozent der Schweizer Exporte sind Luftfracht (gemessen am Wert). Mehr als jeder dritte ausländische Gast reist mit dem Flugzeug in die Schweiz.

Die gute internationale Erreichbarkeit ist ein zentraler Standortfaktor. Die Pistenverlängerungen tragen dazu bei, dass der Drehkreuzbetrieb betrieblich optimiert und verlässlich entwickelt werden kann.

## Klimaschutz: Es wird viel investiert – Umsetzung gemeinsam vorantreiben

Mobilität ist und bleibt wichtig – und sie muss nachhaltig werden. Aus diesem Grund engagiert sich das Komitee Weltoffenes Zürich als Partner des Swiss Green Economy Symposium respektive an dessen Innovationsforum Nachhaltige Luftfahrt.



Die Luftfahrt zu beschränken oder den Menschen sogar das Fliegen zu verbieten, wie es rotgrüne Kreise fordern, kann nicht der Weg sein. Die Menschen wollen fliegen, Freunde, Bekannte und Geschäftspartner treffen. Und die Luftfahrt ist volkswirtschaftlich bedeutsam. Die durch den privaten Flugverkehr direkt und indirekt ausgelöste Wertschöpfung beläuft sich jährlich schweizweit auf rund 30 Milliarden Franken und betrifft ca. 190'000 Arbeitsplätze.

Hans Hess, Verwaltungsratspräsident von Synhelion und Mitglied des Komitees Weltoffenes Zürich, hat am Swiss Green Economy Symposium gut aufgezeigt, wo Chancen und Risiken auf dem Weg zu einer nachhaltigen Luftfahrt bestehen. Das grösste Potenzial haben synthetische Treibstoffe, wie sie Synhelion entwickelt. Das grösste Risiko ist, dass die Skalierung nicht entschlossen genug erfolgt.

Nachdenklich stimmt das Votum von Hans Hess, wonach Investoren in der Schweiz zurückhaltend sind. So ist zu befürchten, dass Synhelion für nächste Finanzierungsrunden ins Ausland gehen muss. Das wäre schade. Vielmehr müssen wir die Transformation als Chance sehen – für Pioniergeist, für Investoren, die das Potenzial erkennen. Gerade am starken Wirtschafts-, Finanz- und Innovationsplatz Zürich.

Erfreulich ist, wie entschlossen der Flughafen Zürich und die Airline Swiss in den Klimaschutz investieren. Die Flughafen Zürich AG hat mit einem konkreten Absenkpfad dargelegt, wie das Ziel erreicht werden soll, die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis ins Jahr 2040 auf netto null zu senken. Die Swiss, Homecarrier am Flughafen Zürich, gilt branchenweit als Pionier, hat und wird Milliarden in modernere Flugzeuge investieren und hat tief in die Tasche gegriffen, um sich am ETH-Start-up Synhelion zu beteiligen. Bis 2050 will die Swiss Netto Null erreichen.

Wer es ernst meint mit dem Klimaschutz, sollte diese Bestrebungen unterstützen und insbesondere uneingeschränkt hinter dem revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz stehen, das vermehrten Einsatz von nachhaltigen Treibstoffen und keine Zweckentfremdung der Mittel vorsieht, die der Luftfahrbranche jene Gelder entzöge, die sie für die teure Transformation braucht. Zielführend ist die gezielte und verbindliche Förderung nachhaltiger Treibstoffe.

**Text:**

Andreas Schürer, Männedorf, November 2023.  
Abdruck, auch auszugsweise, unter Quellenangabe gestattet.

**Foto:**

Fotos: Reto Gratwohl

**Grafik/Gestaltung:**

Harry Bruppacher visuelle Konzepte & Grafik, Maur.

**Das Komitee «Weltoffenes Zürich»**

Vorstand: Martin Naville (Präsident), Martin Brettenthaler, Andries Diener, Silvan Eberhard, Markus Hutter.  
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, 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, Andreas Umbach, 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