

## Wie das Drehkreuz in Zürich funktioniert und warum es für den Standort so wichtig ist

### Das Wichtigste in Kürze

Flughafenkritische Organisationen haben im Kanton Zürich mit der Nachruhe-Initiative einen Angriff auf den Drehkreuzbetrieb des Flughafens Zürich lanciert. Auf nationaler Ebene werden mit dem Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL), dessen Objektblatt für den Flughafen Zürich in Überarbeitung ist, die betrieblichen Eckwerte gesetzt. Umso wichtiger ist aufzuzeigen, wie das Drehkreuz funktioniert und wie vieles davon abhängt – letztlich unser Wohlstand. Diese Thematik beleuchten wir in diesem «Standpunkt». Zudem gehen wir wie in jeder Nummer auf die Entwicklung der Ökologisierung der Luftfahrt ein.



### Drehkreuz funktioniert wie ein Hauptbahnhof

Was wollen wir? Wollen wir den Flughafen Zürich als wichtigsten Landesflughafen sichern, damit dieser dem Home-Carrier SWISS und anderen Airlines weiterhin als Infrastruktur dienen kann, um Zürich und die Schweiz langfristig mit den wichtigsten Metropolen zu verbinden? So lautet denn auch der Auftrag des Bundes. Oder wollen wir einen Regionalflughafen ohne eine starke Airline wie die SWISS – und damit als Standort in die B- oder sogar C-Klasse absteigen? Diese Frage müssen sich die Politik und die Gesellschaft bezüglich des Flughafens stellen.

Unsere Antwort ist klar: Der Standort Zürich braucht einen Flughafen und einen Home-Carrier, die Direktverbindungen in die ganze Welt sicherstellen. Dazu braucht es einen Drehkreuzbetrieb – was nichts anderes heisst, als dass wie bei einem Hauptbahnhof der Fahr- respektive der Flugplan von Langstrecken- und Kurzstreckenverbindungen gut abgestimmt ist und Passagiere von der Kurzstrecke auf die Langstrecke gebündelt werden.

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.»

Joël Mesot, Präsident der ETH Zürich, hat es kürzlich so formuliert: «Eine international vernetzte Hochschule wie die ETH Zürich ist angewiesen auf gute Flugverbindungen. Der Flughafen, ein Steinwurf entfernt von unseren zwei Zürcher Standorten im Zentrum und auf dem Hönggerberg, ist deshalb von grossem Wert.»

### Frontalangriff auf den heutigen Flugbetrieb

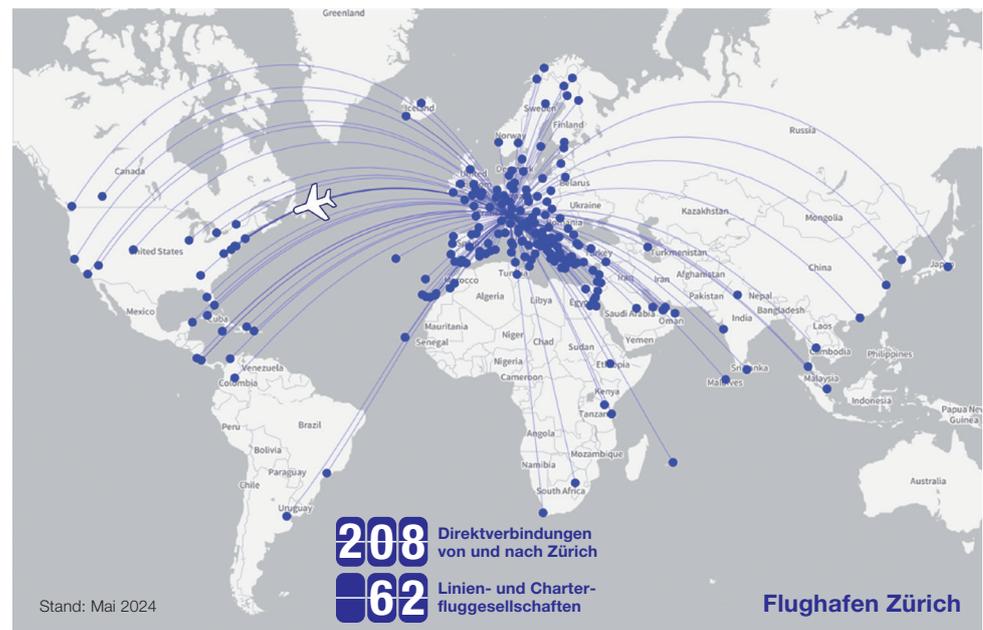
Die Alarmglocken läuten: In Zürich fordert die Nachruhe-Initiative eine Verkürzung der Betriebszeit um 30 Minuten. Die Initianten wollen Flüge am Flughafen Zürich ab 23 Uhr verbieten; heute darf die halbe Stunde von 23 bis 23.30 Uhr legal für den Verspätungsabbau genutzt werden. Wichtig zu wissen: In den letzten 25 Jahren wurden die Betriebszeiten in Zürich bereits drei Mal um insgesamt 2 Stunden reduziert.



## Für weltweiten Anschluss braucht es Umsteigepassagiere

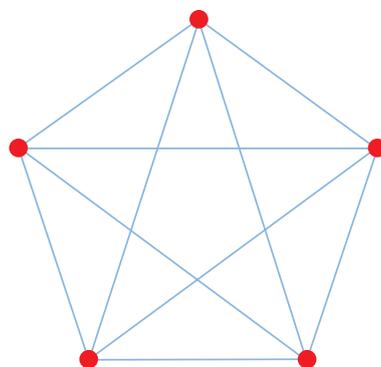
Die Nachfrage nach Flugreisen ist gross. Am Flughafen Zürich haben sich die Passagierzahlen auf sehr hohem Niveau eingependelt – sie entsprechen praktisch den Zahlen von 2019. Bald werden wieder mehr als 30 Millionen Passagiere pro Jahr über den Flughafen Zürich fliegen.

Viele Passagiere kommen aus der Schweiz – aber nicht alle. Die inländische Nachfrage ist gross, aber nicht gross genug, um Direktverbindungen in überseeische Zielmärkte in der von der Schweizer Wirtschaft nachgefragten Frequenz und Destinationsvielfalt bereitstellen zu können. Oder anders formuliert: Allein mit der inländischen Nachfrage kann der Auftrag des Bundes, dass der Flughafen Zürich und der Home-Carrier SWISS die Schweiz mit den wichtigsten Metropolen der Welt verbinden, nicht erfüllt werden. Dazu braucht es ein Drehkreuz mit Zu- und Wegbringerverkehr und mit Umsteigepassagieren.

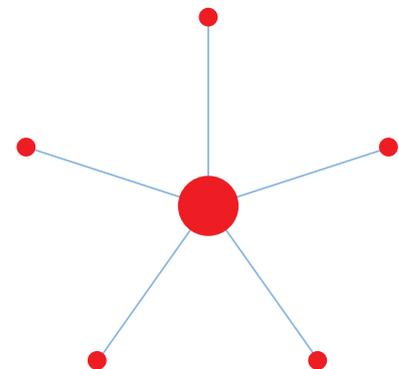


### Drehkreuz funktioniert mit sechs Wellen

Der Hauptbahnhof Zürich mit den SBB und der Flughafen Zürich mit der SWISS haben viele Gemeinsamkeiten. Beide Infrastrukturanlagen sind für eine Spitzenkapazität zu den Hauptverkehrszeiten ausgelegt und beide Verkehrsunternehmen funktionieren nach einem Taktfahrplan. Während im Schienenverkehr ein viertel-, halb- oder stündlicher Takt eingehalten werden muss, weisen die Flugpläne in der Luftfahrt einen grösseren zeitlichen Abstand auf. Hier spricht man von Wellen. An- und Abflüge der SWISS sind in insgesamt sechs Wellen organisiert, um möglichst kurze Umsteige- und attraktive Abflugzeiten garantieren zu können.



Um alle Destinationen miteinander zu verbinden, braucht ein Punkt-zu-Punkt Netz 10 Beziehungen



Um alle Destinationen miteinander zu verbinden, braucht ein Drehkreuz 5 Beziehungen

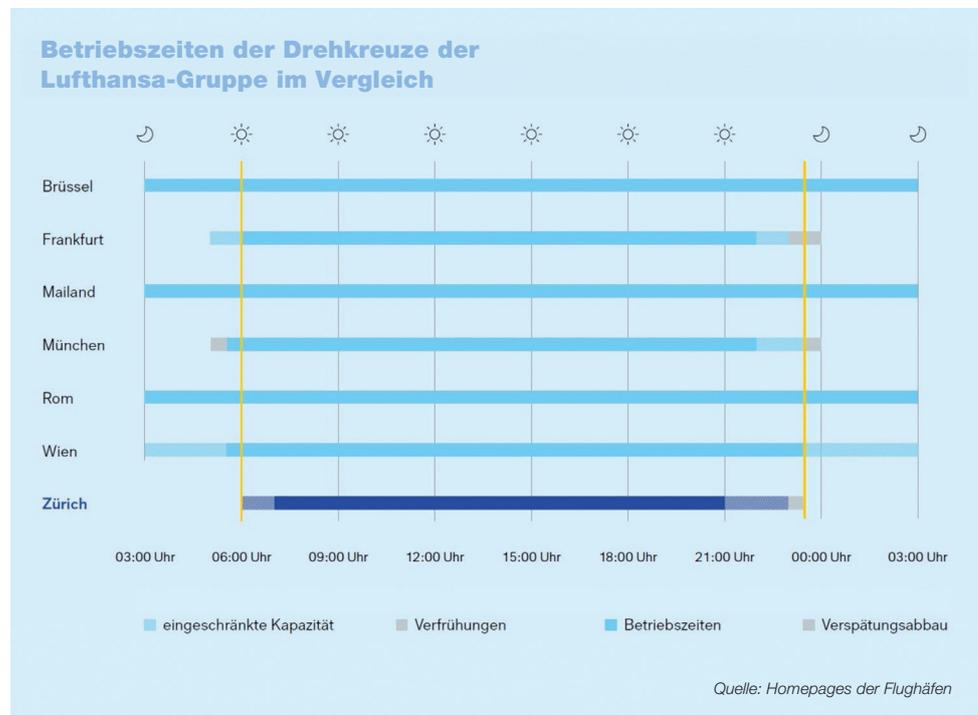
Verglichen mit einem Punkt-zu-Punkt-Konzept, bedient der Drehkreuzbetrieb die gleiche Anzahl Reiseziele deutlich effizienter: Dank der Umsteigepassagiere sowie der Fracht im Bauch der Flugzeuge können grosse Interkontinentalmaschinen ausgelastet und die Strecken wirtschaftlich betrieben werden. Mit Kurzstreckenzubringern werden auch weniger attraktive Destinationen an ein globales Verkehrsnetz angeschlossen.

# Der Flughafen Zürich hat heute schon das engste Korsett

Verschiedene Bürgerorganisationen rund um den Flughafen haben im April 2024 eine kantonale Volksinitiative eingereicht, die nach 23 Uhr fix keine Flüge mehr zulassen will. Heute dauert die Betriebszeit von 6 bis 23.30 Uhr, wobei für die halbe Stunde von 23 bis 23.30 Uhr keine Slots eingeplant werden dürfen. Für die Abwicklung verspäteter Starts oder Landungen ist keine Bewilligung nötig. Flüge in diesem Zeitraum sind rechtlich erlaubt.

Die Initiative ist inhaltlich brandgefährlich. Bemühend ist zudem, dass kurz nach dem 3. März 2024 bereits der nächste Frontalangriff auf den Flughafen Zürich folgt. Damals haben sich die Zürcher Stimmberechtigten mit 62 Prozent für die Pistenverlängerungen und damit für einen verlässlichen Flughafen Zürich ausgesprochen.

Ärgerlich ist auch, dass einmal mehr suggeriert wird, in Zürich sei der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ungenügend. Das Gegenteil ist der Fall. Das Schutzniveau ist generell hoch. Abgesehen davon, dass die Lärmbelastung aufgrund verbesserter Technologie und leiserer Flugzeuge in den letzten Jahrzehnten stark abgenommen hat, ist das Korsett in Zürich eng. So hat der Flughafen Zürich die stärksten Restriktionen aller europäischen Luftverkehrs-Drehkreuze (siehe Grafik).



## Kein Spielraum für einen Gegenvorschlag

Die Nachtruhe wurde in Zürich seit der Jahrtausendwende bereits massiv ausgedehnt. Bis zum Jahr 2000 galten Betriebszeiten von 5 bis 0.30 Uhr, danach wurden sie schrittweise gekürzt. Mit anderen Worten: Statt viereinhalb Stunden beträgt die Nachtruhe heute bereits sechseinhalb Stunden. Mehr erträgt es nicht, wenn Zürich mit der Welt gut verbunden bleiben will.

Die Initiative ist daher ein Direktangriff auf den Drehkreuzbetrieb am Flughafen Zürich. Ihre Umsetzung würde die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz und deren internationale und interkontinentale Anbindung fahrlässig aufs Spiel setzen. Das wäre verantwortungslos.

Juristisch gesehen muss die Initiative für ungültig erklärt werden, da die Betriebszeiten auf Bundesebene geregelt sind. Im Kantonsrat ist dazu allerdings eine Zweidrittelmehrheit nötig – eine hohe Hürde. Umso wichtiger ist aufzuzeigen, welche Gefahren die Initiative birgt.

Das Komitee Weltoffenes Zürich vertraut darauf, dass die Zürcherinnen und Zürcher dies im Falle einer Volksabstimmung durchschauen und die Initiative wuchtig ablehnen werden. Keinen Spielraum sieht das Komitee für einen Gegenvorschlag.

## Verlust der Drehkreuzfunktion hätte massive Folgen

Ohne Drehkreuz in Zürich und somit ohne direkte Anschlüsse an die wichtigsten kontinentalen und interkontinentalen Metropolen würden die Attraktivität des Standorts und der Wohlstand stark leiden. Nur schon die Reduktion der Betriebszeit am Flughafen Zürich um 30 Minuten hätte zur Folge, dass die letzten Flüge am Abend gänzlich wegfielen. Gemäss einer Studie des Planungs- und Beratungsbüros Intraplan stünden in diesem Fall die Wettbewerbsfähigkeit der in Zürich beheimateten Fluggesellschaften auf dem Spiel. Für eine geringe Wirkung wäre ein hoher Preis zu entrichten – gemäss Intraplan fielen 30 Prozent Langstreckenverbindungen weg, der volkswirtschaftliche Gesamtverlust wird mit rund 8'000 Arbeitsplätzen und CHF 1.6 Mia. Wirtschaftsleistung ausgewiesen.



Der Home-Carrier SWISS alleine würde um mehr als ein Drittel schrumpfen. Es gäbe weniger Flüge und Ziele in Übersee und Europa. SWISS müsste Arbeitsplätze abbauen, viel Wertschöpfung in der Region (Zulieferer) ginge verloren und die Anbindungsqualität der Schweiz würde deutlich reduziert. Mit heftigen Folgen für die gesamte Volkswirtschaft, insbesondere aber für den Wirtschaftsstandort Zürich.

Wie wichtig die volkswirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Zürich grundsätzlich ist und wie viel auf dem Spiel steht, zeigt eine Studie des Forschungs- und Beratungsbüros Infrac vom November 2022.

Einige Kennzahlen:

- Über 30'000 Mitarbeitende arbeiten direkt am Flughafen Zürich – in rund 300 Unternehmen.
- Die jährliche Wertschöpfung beträgt rund 7 Milliarden Franken.
- Rund 50 % der wertmässigen Exporte aus der Schweiz sind Luftfracht. Der grösste Anteil wird über den Flughafen Zürich abgewickelt – 2023 waren es 375'000 Tonnen.

### Gut vernetzt mit der Welt

Die sehr gute Erreichbarkeit des Wirtschaftsraums Zürich ist ein bedeutender Standortfaktor. Eine Studie von BAKBasel aus dem Jahr 2023 zeigt, wie überdurchschnittlich gut Zürich global und kontinental erreichbar ist. Von dieser Anbindung profitiert der ganze Wirtschaftsraum und namentlich zum Beispiel auch Winterthur – die Erreichbarkeit ist besser als in Metropolen wie Barcelona, Wien, Mailand oder Madrid (siehe Diagramm).

Globale Erreichbarkeit, internationaler Vergleich 2022



Indexiert, 100 = Mittel aller einbezogenen Ursprungsregionen im Jahr 2002

Quelle: BAK Economics, TransSol

## Klimaschutz: Machbarkeit bewiesen – nun muss skaliert werden

Das Ziel ist gesetzt: Bis 2050 soll die Luftfahrt das Ziel von Netto-Null für Treibhausgasemissionen erreichen. Für die Skalierung in der Produktion von nachhaltigem Treibstoff ist nun ein Kraftakt nötig.



«Nachhaltigere Mobilität durch Partnerschaften»: Das Motto des Swiss Green Economy Symposiums 2024, an dem das Komitee Weltoffenes Zürich als Partner auftrat, brachte es gut auf den Punkt. Damit die Ökologisierung der Luftfahrt gelingt, braucht es Kooperationen – und Entschlossenheit.

Regine Sauter (Bild), Präsidentin von Aviationsuisse und FDP-Nationalrätin, sagte einleitend, dass es Schnittmengen zu finden gelte zwischen Ökonomie und Ökologie. «Die Schweizer Luftfahrt muss uns auch künftig sicher und zuverlässig mit der Welt verbinden. Sie muss aber auch ökologisch nachhaltig werden.»

Die Airline SWISS setzt sich das Ziel, bis 2050 Netto-Null zu erreichen – wie die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO). SWISS und der Flughafen Zürich gehören zu den Pionieren. Beide arbeiten mit dem ETH-Spin-off Synhelion zusammen, das eine einzigartige Technologie zur Herstellung von Solartreibstoff entwickelt hat. SWISS hat sich 2022 im Rahmen einer Finanzierungsrunde an Synhelion beteiligt. Die Technologie funktioniert, das ist bewiesen: Im Juni eröffnete Synhelion im deutschen Jülich die weltweit erste industrielle Anlage. Ab 2025 ist der Bau einer ersten kommerziellen Anlage in Spanien geplant. SWISS wird dann als erste Airline mit dem dort produzierten Solartreibstoff fliegen.

Hans Hess (Bild links), Verwaltungsratspräsident von Synhelion und Mitglied des Komitees Weltoffenes Zürich, betonte, dass nun skaliert werden müsse, um Wirkung zu erzielen. Der Bau der nötigen Anlagen werde Milliarden kosten. Enttäuschend sei, dass es in dieser Scale-Up-Phase in der Schweiz hapere. «Wir haben in der Schweiz eine ausgezeichnete Forschung und immer bessere Start-up-Förderung. Wenn die Besten aber skalieren wollen, ist die Finanzierung eine schwierige Hürde.» In den nächsten Jahren müsse eine neue Infrastruktur zur CO<sub>2</sub>-Reduktion für Generationen gebaut werden und er zähle darauf, dass die Finanzbranche dabei engagiert mit Eigen- und Fremdkapital mithelfe.

Ron Abegglen (Bild rechts), Director Public Affairs bei SWISS, strich hervor, dass die Politik im revidierten CO<sub>2</sub>-Gesetz mit der Beimischquote für Sustainable Aviation Fuels (SAF) gute Rahmenbedingungen geschaffen habe. Ziel müsse nun sein, dass bis in fünf Jahren eine signifikante Menge an SAF zur Verfügung stehe. Zudem müsse bei den Kundinnen und Kunden die Bereitschaft gewonnen werden, für nachhaltigen Treibstoff einen Mehrpreis zu zahlen.

**Text:**

Andreas Schürer, Männedorf, Oktober 2024.  
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, 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.

**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