

# Schweizer Luftfahrt

## Studienbericht

April 2026

# IMPRESSUM

Schweizer Luftfahrt, April 2026

Auftrag: Aviationsuisse

Ausführung: Sotomo, Binzstrasse 23, 8045 Zürich.

Projektteam: Nadja Rohner, Lisa Frisch

---

<b>1</b>	<b>Schweizer Luftfahrt</b>	<b>4</b>
1.1	Zu dieser Studie	4
1.2	In Kürze	6

---

<b>2</b>	<b>Fliegen ist In</b>	<b>10</b>
2.1	Flugstolz statt Flugscham	10
2.2	Hauptgrund fürs Fliegen ist die Reisezeit	16

---

<b>3</b>	<b>Wirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt</b>	<b>23</b>
3.1	Warenexport per Luftfracht wird unterschätzt	23
3.2	Spaltung bei zukünftiger Ausrichtung der Luftfahrt	27
3.3	Flughafen Zürich kommt Schlüsselrolle zu	30

---

<b>4</b>	<b>Die Schweiz rund um ihre Flughäfen</b>	<b>34</b>
4.1	Wohnen um den Flughafen	34
4.2	Nachtruhesperre soll weder ausgeweitet noch verkürzt werden	40

---

<b>5</b>	<b>Emissionen und Klima</b>	<b>47</b>
5.1	Hauptverantwortung liegt bei internationaler Politik	47
5.2	Emissionsreduktion durch Innovation	52

---

<b>6</b>	<b>Methodik</b>	<b>60</b>
6.1	Datenerhebung und Methoden	60
6.2	Stichprobe innerhalb der Flughafenregionen	61

# Schweizer Luftfahrt

## 1.1 ZU DIESER STUDIE

Kaum ein Verkehrsmittel steht so sinnbildlich für globale Vernetzung wie das Flugzeug. Zugleich wurde das Fliegen im letzten Jahrzehnt zum Projektionsfeld gesellschaftlicher Auseinandersetzungen – zwischen Klimaschutz, Flugscham und Zugstolz. Und dennoch, die Schweizer Bevölkerung fliegt viel und gerne. Nach dem pandemiebedingten Einbruch hat sich die Nachfrage inzwischen wieder deutlich erholt und liegt heute über dem Niveau von vor Covid-19. Zudem ist die Luftfahrt für die Schweiz als exportorientierter und stark international verflochtener Standort von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung. Auch in puncto Versorgungssicherheit ist die Schweiz auf eine leistungsfähige internationale Anbindung angewiesen. So steht die Branche im Spannungsfeld zwischen einer wachsenden Nachfrage und Massnahmen zum Klima- und Umweltschutz.

Vor diesem Hintergrund hat Aviationsuisse das Forschungsinstitut Sotomo beauftragt, die Haltung der Schweizer Bevölkerung zur Luftfahrt zu untersuchen. Die Studie beleuchtet, was die Menschen persönlich mit dem Fliegen verbindet, welche Emotionen eine Flugreise auslöst und ob die Luftfahrt heute eher als Chance oder als Belastung für die Schweiz gesehen wird. Sie untersucht, welche volkswirtschaftliche Bedeutung die Menschen der Luftfahrt beimessen, welche Qualitäten Flugha-

fenregionen haben und wie die Bevölkerung zu den aktuellen Nachtflugregelungen steht, die im internationalen Vergleich als besonders streng gelten. Ausserdem soll das Spannungsfeld zwischen einer steigenden Nachfrage und den Erwartungen an die Dekarbonisierung des Luftverkehrs beleuchtet werden. Würde die Bevölkerung für eine Flugreise mehr bezahlen, wenn die Gelder für klimafreundliches Fliegen investiert werden?

Die Ergebnisse zeichnen eine Bevölkerung, die klar positiv auf das Fliegen blickt. Der Stolz auf die Luftfahrt überwiegt die Scham beim Buchen einer Flugreise. Eine Mehrheit sieht die Luftfahrt als Chance für die Schweiz und misst ihr eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung bei. Bei der Frage, wie auf eine allfällige steigende Nachfrage im Luftverkehr reagiert werden soll, zeigt sich die Bevölkerung aber zurückhaltend. Die Nachtflugsperrungen sollen weder ausgeweitet noch verkürzt werden. Offener wäre man gegenüber einem Ausbau der Flughafeninfrastruktur, um mehr Flüge zu ermöglichen. Ein Dilemma deutet sich bei der Dekarbonisierung der Luftfahrt an: Vielflieger, die den grössten Teil der zusätzlichen Kosten tragen müssten, zeigen die geringste Zahlungsbereitschaft für klimafreundliche Innovationen, währenddem Wenigflieger vermehrt auch moderate oder höhere Beiträge bezahlen würden. Sollte es zu einer Flugticketabgabe kommen, sollten die finanziellen Mittel primär zurück in die Aviatik fliessen, um so klimafreundliche Innovationen voranzutreiben.

Für die von Sotomo durchgeführte Online-Befragung wurden zwischen dem 22. Januar und dem 5. Februar 2026 insgesamt 3734 Personen befragt. Darunter wurden 1210 Anwohnerinnen und Anwohner der Landesflughäfen Zürich, Basel-Mulhouse-Freiburg und Genf befragt, um Aussagen über die Flughafenregionen machen zu können. Die Ergebnisse sind repräsentativ für die sprachintegrierte Wohnbevölkerung der Deutschschweiz und der französischsprachigen Schweiz ab 18 Jahren.

## 1.2 IN KÜRZE

### Fliegen ist In

**Flugstolz statt Flugscham:** In der Bevölkerung überwiegt klar der Stolz auf die Schweizer Luftfahrt (55 %) gegenüber der Scham bei der Buchung einer Flugreise (28 %, Abb. 3). Knapp zwei Drittel der Bevölkerung bewerten Flugreisen positiv (61 %, Abb. 1) und sehen die Luftfahrt eher als Chance (67 %) denn als Belastung (24 %, Abb. 5). Die meisten verbinden die Luftfahrt allem voran mit Ferienreisen (73 %), auf Platz zwei folgt die Umwelt- und Klimabelastung (43 %, Abb. 4). Damit befindet sich das Fliegen im Spannungsfeld zwischen persönlichem Nutzen und gesellschaftlichen Klimakosten. Etwas mehr als die Hälfte sieht das Fliegen als besonderes Erlebnis (28 %) oder normales Verkehrsmittel (24 %). Die andere Hälfte sieht es als notwendiges Übel (19 %), oder versucht Flüge zu vermeiden (29 %, Abb. 2).

**Effizienz als Hauptgrund fürs Fliegen:** Zwei Drittel der Bevölkerung haben in den letzten zwei Jahren eine private Flugreise unternommen, gut ein Drittel ist sogar mindestens drei Mal geflogen (Abb. 6). Besonders häufig nutzen jüngere Generationen das Flugzeug (Abb. 7). Ausschlaggebend für die Wahl des Flugzeugs gegenüber Zug oder Bus ist klar die Effizienz: Für 76 Prozent ist die Reisezeit der wichtigste Grund fürs Fliegen (Abb. 8). Entsprechend werden Direktverbindungen (76 %) und eine gute Erreichbarkeit der Flughäfen (61 %) als wichtig eingestuft (Abb. 10).

### Wirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt

**Warenimport und -export per Luftfracht wird unterschätzt:** Die Luftfahrt genießt in der Bevölkerung eine breite wirtschaftliche Anerkennung: Vier Fünftel schreiben ihr eine wichtige Rolle für die Schweizer Wirtschaft zu (Abb. 11). Beim konkreten Nutzen für die Wirtschaft wird die Bedeutung des Tourismus überschätzt und die des Warenimports und -exports unterschätzt (Abb. 12). Tatsächlich erfolgt rund die Hälfte des wertmässigen Warenexports (52.1 %, 205.3 Milliarden Franken)

per Luftfracht – die Bevölkerung schätzt diesen Anteil jedoch im Schnitt deutlich tiefer auf 36.9 Prozent (Abb. 13). Zwei von drei Personen unterschätzen damit die zentrale Rolle der Luftfahrt für den Export (Abb. 14).

**Knappe Mehrheit für Stärkung des Flugbetriebs:** Trotz hoher Anerkennung ihrer wirtschaftlichen Bedeutung sieht die Bevölkerung durchaus ein Spannungsfeld mit Klima und Umwelt. 52 Prozent sprechen sich für eine Stärkung des Flugbetriebs zur Sicherung der internationalen Anbindung und Wettbewerbsfähigkeit aus. Demgegenüber bevorzugen 45 Prozent strengere Regulierungen zum Schutz von Klima und Umwelt (Abb. 15). Angesichts der mehrheitlich positiven Haltung gegenüber Flugreisen (61 %, Abb. 1) und der regen Flugaktivität der Schweizerinnen und Schweizer (Abb. 6) zeigt sich hier eine gewisse Spannung zwischen individuellem Verhalten und der weiteren Entwicklung der Luftfahrt: Das individuelle Fliegen ist bei einigen beliebter als der Ausbau des Flugbetriebs.

**Flughafen Zürich kommt Schlüsselrolle zu:** Das interkontinentale Drehkreuz in Zürich wird von 79 Prozent der Bevölkerung als wirtschaftlich bedeutend eingeschätzt (Abb. 16) und gilt mit vielen Direktflügen als zentral für die globale Anbindung der Schweiz. Auch der internationale Flughafen Genf und der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg werden als relevant wahrgenommen: Während Genf für knapp zwei Drittel eine grosse Rolle spielt, ist die Einschätzung beim EuroAirport Basel mit 43 Prozent etwas verhaltener (Abb. 17). Insgesamt geniessen die Schweizer Flughäfen ein hohes Ansehen – fast die Hälfte der Bevölkerung bewertet sie im europäischen Vergleich sogar als besser (Abb. 18).

### Wohnen um den Flughafen

**Hohe Wohnqualität in Flughafennähe:** Die Flughafenregionen überzeugen durch ihre Standortqualitäten: Über 90 Prozent der Anwohnenden sind mit Verkehrsanbindung und Dienstleistungsangebot zufrieden, 78 Prozent mit den Arbeitsplatzmöglichkeiten (Abb. 19). Diese Faktoren werden rund um die Flughäfen besser bewertet als in der übrigen Schweiz. Die Lärmbelastung durch den Flugverkehr am eigenen Wohnort

wird hingegen von der Flughafenbevölkerung als grössere Belastung wahrgenommen als in der restlichen Schweiz (Abb. 22). Je nach Flughafenregion fühlen sich 34 bis 43 Prozent durch Fluglärm belastet, währenddem sich damit die Mehrheit der Anwohnenden nicht belastet fühlt. Insgesamt zeigt sich: Die Vorteile in Flughafennähe zu wohnen überwiegen.

**Nachtruhesperre geniesst breite Akzeptanz:** Die im internationalen Vergleich strengen Nachtflugregelungen sind der Bevölkerung bekannt und werden mehrheitlich positiv bewertet (Abb. 23; Abb. 24). 57 Prozent halten die aktuelle Regelung für genau richtig, während sich nur ungefähr ein Fünftel Anpassungen in die eine oder andere Richtung wünschen (Abb. 25). Auch die lokale Bevölkerung der Flughafenregionen steht hinter den aktuellen Nachtflugregelungen (Abb. 26). Die Bevölkerung spricht sich damit klar für den Status quo aus.

**Ausbau der Infrastruktur statt Anpassung der Betriebszeiten:** Sollte die Nachfrage nach Flugreisen und Güterverkehr weiter steigen, zeigt sich die Bevölkerung offen für einen Ausbau der Flughafeninfrastruktur: Eine knappe Mehrheit von 52 Prozent spricht sich für entsprechende Erweiterungen aus (Abb. 28). Anpassungen sollen jedoch innerhalb der bestehenden Betriebszeiten erfolgen. Weder eine Ausweitung der Betriebszeiten bei erhöhter Nachfrage noch eine Verschärfung der Nachtflugsperrre auf Kosten eines reduzierten Flugangebots findet eine Mehrheit (Abb. 26). Die Bevölkerung bevorzugt damit eine Entwicklung der Luftfahrt über Kapazitätsausbau statt über Veränderungen der Betriebszeiten.

### Klimaschutz in der Luftfahrt

**Verantwortung primär international verortet:** Die Bevölkerung sieht die Hauptverantwortung für den Klimaschutz in der Luftfahrt klar auf internationaler Ebene (72 %, Abb. 29). Nationale Politik (44 %) und Airlines (46 %) werden ebenfalls in die Pflicht genommen, während individuelle Reisende etwas seltener genannt werden (38 %). Dabei zeigen sich Unterschiede je nach Flugverhalten: Wenigflieger schreiben eher auch Konsumenten und nationaler Politik Verantwortung zu, während Vielflieger dies seltener tun (Abb. 30). Auch bei direkter

Gegenüberstellung von nationaler und internationaler Politik spricht sich eine klare Mehrheit (69 %) dafür aus, Klimaregeln international zu koordinieren, um Wettbewerbsnachteile zu vermeiden, während nationale Alleingänge nur von einer Minderheit (27 %) unterstützt werden (Abb. 31).

**Emissionsreduktion durch Innovation:** Das Engagement der Luftfahrtbranche zur Dekarbonisierung überzeugt die Bevölkerung bisher wenig: 60 Prozent halten es für unglaubwürdig (Abb. 32). Dennoch besteht Einigkeit darüber, wie Emissionen zielführend reduziert werden sollen, nämlich durch technologische Innovationen wie effizientere Flugzeuge (77 %) und nachhaltige Treibstoffe (71 %, Abb. 33). Marktbasierte Instrumente wie CO<sub>2</sub>-Kompensation oder Emissionshandel finden hingegen deutlich weniger Zustimmung. Entsprechend werden auch CO<sub>2</sub>-Abgaben mehrheitlich als wenig wirksam eingeschätzt (71 %, Abb. 34).

**Finanzielle Mittel aus allfälliger Flugticketabgabe sollen primär in Aviatik fliessen:** Drei Viertel der Bevölkerung wäre bereit, für klimafreundliche Innovationen im Luftverkehr einen kleinen bis moderaten Aufpreis auf Flugtickets zu bezahlen (Abb. 35). Würde eine Flugticketabgabe eingeführt, sollen die Mittel primär in Innovationen innerhalb der Luftfahrt fließen, etwa in klimafreundliche Treibstoffe (51 %) oder effizientere Flugzeuge (47 %, Abb. 36). Gleichzeitig besteht auch Unterstützung für Investitionen ausserhalb der Branche, etwa in Klima- und Naturschutz (42 %) oder den öffentlichen Verkehr (37 %). Welche Verwendung bevorzugt wird, ist stark parteipolitisch geprägt (Abb. 37).

# Fliegen ist In

Wie steht die Schweizer Bevölkerung zum Fliegen? Sind Flugreisen ein besonderes Erlebnis oder ein notwendiges Übel? Und welche Gründe sind ausschlaggebend für die Wahl des Flugzeugs gegenüber bodengebundenen Verkehrsmitteln? Die Ergebnisse zeigen, dass Fliegen mehrheitlich positiv gesehen wird und allen voran mit Ferienreisen in Verbindung gebracht wird. Hauptgrund fürs Fliegen ist die kurze Reisezeit. Entsprechend wichtig sind der Bevölkerung Direktflüge und eine gute Erreichbarkeit der Flughäfen.

## 2.1 FLUGSTOLZ STATT FLUGSCHAM

Kaum ein Verkehrsmittel steht so sinnbildlich für globale Vernetzung wie das Flugzeug. Zugleich wurde das Fliegen im letzten Jahrzehnt zum Projektionsfeld gesellschaftlicher Auseinandersetzungen – zwischen Klimaschutz, Flugscham und Zugstolz. Und dennoch, die Schweizer Bevölkerung fliegt weiterhin viel und gerne. Nach dem pandemiebedingten Einbruch hat sich die Nachfrage inzwischen wieder deutlich erholt und liegt heute über dem Niveau von vor Covid-19<sup>1</sup>.

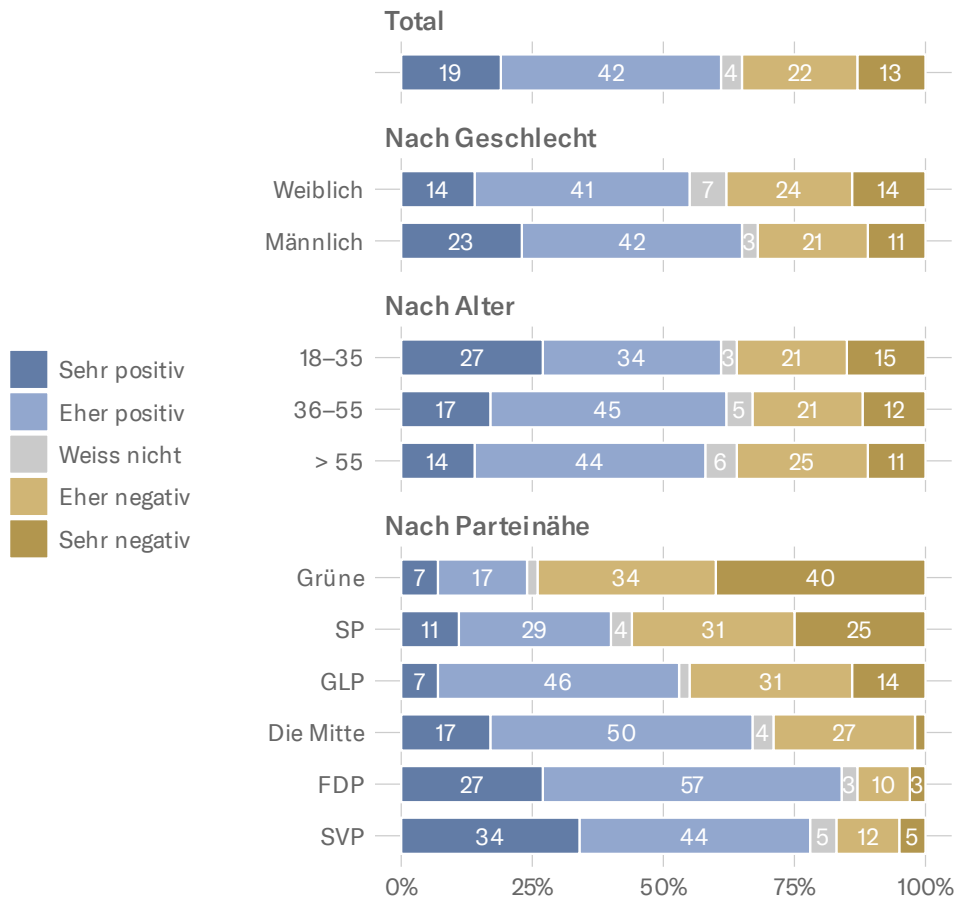
---

<sup>1</sup>BFS 2026, Zivilluftfahrt im Jahr 2025

# Schweizer Luftfahrt

## Bewertung von Flugreisen (Abb. 1)

«Wie bewerten Sie persönlich Flugreisen?»



Wie also blickt die Schweiz heute auf das Fliegen? Abbildung 1 zeigt, Flugreisen werden von knapp zwei Drittel der Bevölkerung (61 %) positiv bewertet. Rund ein Fünftel beurteilt Flugreisen sogar sehr positiv. Demgegenüber steht eine Minderheit von einem guten Drittel, die Flugreisen negativ sehen. Dabei ist der Blick von Männern auf das Fliegen häufiger positiv (65 %) als jener von Frauen (55 %). Zwischen den Generationen lässt sich nur ein leichter Trend erkennen. Unter 55-Jährige bewerten das Fliegen etwas positiver (61 % für 18–35-Jährige und 62 % für 36–55-Jährige), als über 55-Jährige (58 %).

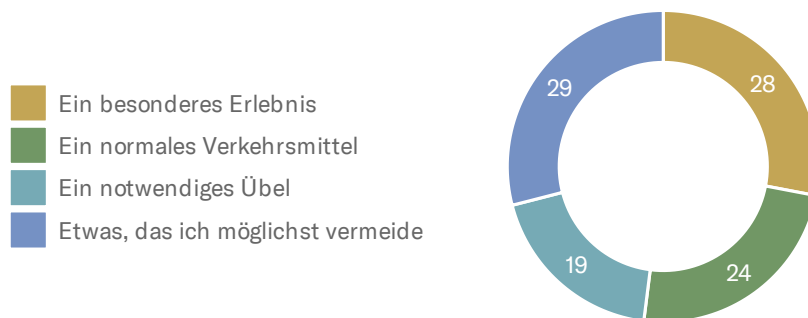
Besonders ausgeprägt sind die Unterschiede entlang der politischen Orientierung: Eine deutliche Mehrheit der Anhängerschaften von Mitte (67 %), FDP (84 %) und SVP (78 %) sehen Flugreisen positiv. Dagegen bewerten die Wählerschaften der

## Schweizer Luftfahrt

Grünen (74 %) und der SP (56 %) Flugreisen mehrheitlich negativ. Hier deutet sich an, wie das rechtsbürgerliche Milieu eher individuelle Mobilitätsfreiheit, wirtschaftliche Interessen und eine geringere staatliche Steuerung höher gewichten, während die Wählerschaften der Grünen und der SP ökologische und klimapolitische Regulierung priorisieren. Eine Sonderrolle nehmen die Grünliberalen ein, die sich sowohl das Klima als auch individuelle Freiheiten und technischen Fortschritt auf die Fahne schreiben. Ihre Wählerschaft ist entsprechend gespalten, 53 Prozent bewerten das Fliegen positiv, 44 Prozent dagegen negativ. Diese Unterschiede zeigen, wie stark die Bewertung des Flugreisens mit der politischen Gesinnung verknüpft ist.

### Bedeutung des Fliegens (Abb. 2)

«Welche Bedeutung hat das Fliegen für Sie am ehesten?»



Gefragt nach der persönlichen Bedeutung des Fliegens spaltet sich die Bevölkerung in vier Gruppen: 28 Prozent empfinden das Fliegen als besonderes Erlebnis, während 24 Prozent das Flugzeug eher nüchtern als normales Verkehrsmittel sehen, das sie an ihr Ziel bringt. Eine etwas kleinere Gruppe betrachtet das Fliegen als notwendiges Übel (19 %), und für die letzte Gruppe sind Flüge etwas, das sie möglichst zu vermeiden suchen (29 %, Abb. 2). Beim Thema Fliegen scheinen in der Bevölkerung also positive wie negative Emotionen aufzukommen. Für etwas mehr als die Hälfte hat das Fliegen eine positive Bedeutung oder gilt als normalisiert. Wirklich vermeiden will das Fliegen nur eine Minderheit.

# Schweizer Luftfahrt

## Emotionen zur Schweizer Luftfahrt (Abb. 3)

«Empfinden Sie Scham, wenn Sie eine Flugreise buchen?»; «Sind Sie stolz auf die Schweizer Luftfahrt?»

Stolz auf Schweizer Luftfahrt

Scham bei Buchung einer Flugreise

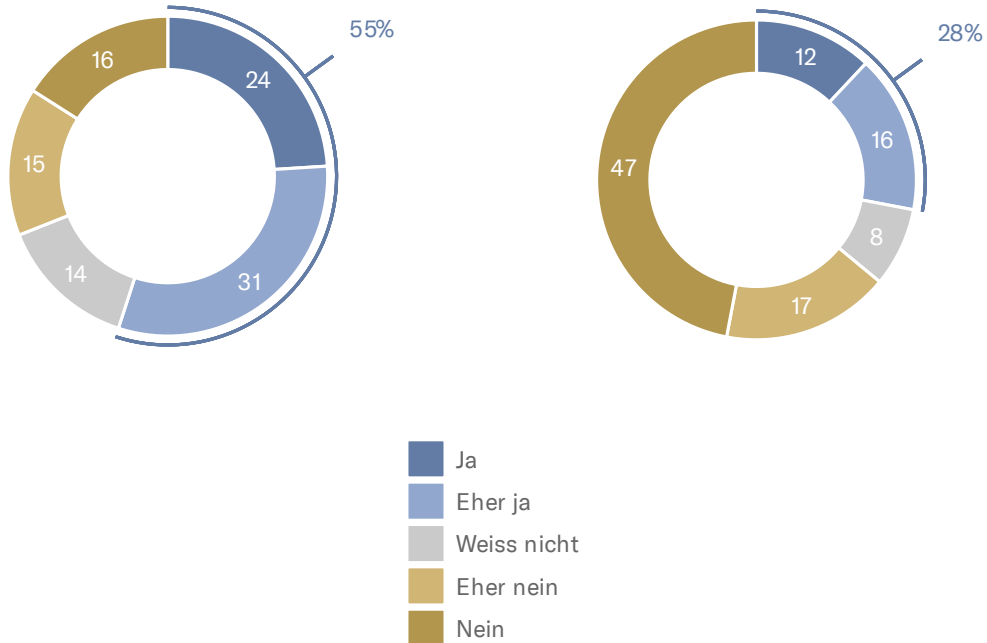
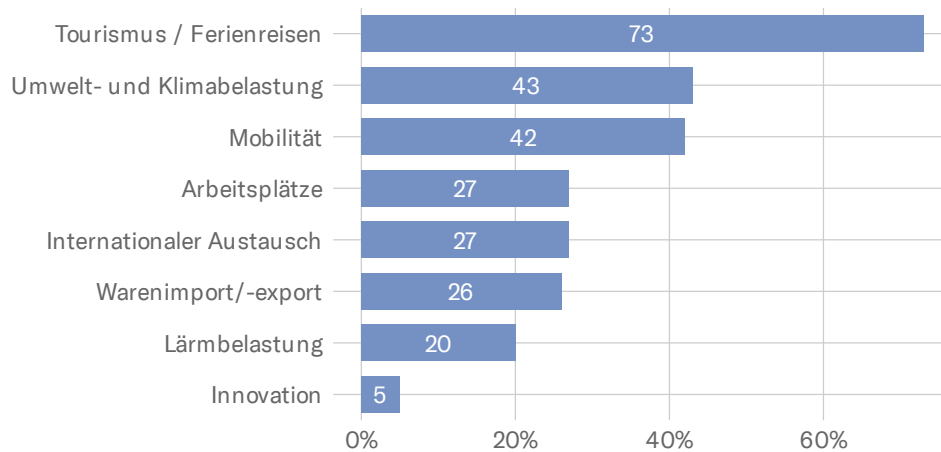


Abbildung 3 kontrastiert zwei Emotionen gegenüber der Luftfahrt. Sind Schweizerinnen und Schweizer stolz auf ihre Luftfahrt, oder empfinden sie Scham, wenn sie eine Flugreise buchen? 55 Prozent der Befragten geben an, stolz auf die Schweizer Luftfahrt zu sein. Nur 28 Prozent schämen sich, wenn sie eine Flugreise buchen, 64 Prozent schämen sich hingegen nicht. Damit ist der Anteil derer, die Stolz auf die Schweizer Luftfahrt empfinden, fast doppelt so gross wie der Anteil derer, die sich fürs Flugbuchen schämen.

# Stolz auf die Schweizer Luftfahrt ist fast doppelt so verbreitet wie Flugscham.

## Assoziationen mit der Schweizer Luftfahrt (Abb. 4)

«Was verbinden Sie ganz besonders mit der Schweizer Luftfahrt?»



Welche Assoziationen haben die Menschen mit der Luftfahrt? Abbildung 4 zeigt, allen voran wird der Tourismus genannt: 73 Prozent der Befragten verbinden mit dem Fliegen eine Reise in die Ferien. Mit deutlichem Abstand folgt auf dem zweiten Platz die Umwelt- und Klimabelastung (43 %) und knapp dahinter die Mobilität (42 %). Damit stehen sich in der Wahrnehmung der Bevölkerung persönliche Nutzenaspekte (Ferien, Mobilität) und Klimabelastung unmittelbar gegenüber. Insgesamt wird die Luftfahrt heute aber stärker als individuelle Möglichkeit gesehen denn als gesellschaftliche Herausforderung.

Andere wichtige Aspekte der Luftfahrt, wie Arbeitsplätze, internationaler Austausch und Versorgung durch den Warenimport sowie Beitrag durch den Warenexport, werden dagegen nur von rund einem Viertel der Bevölkerung genannt. Auch die Lärmbelastung

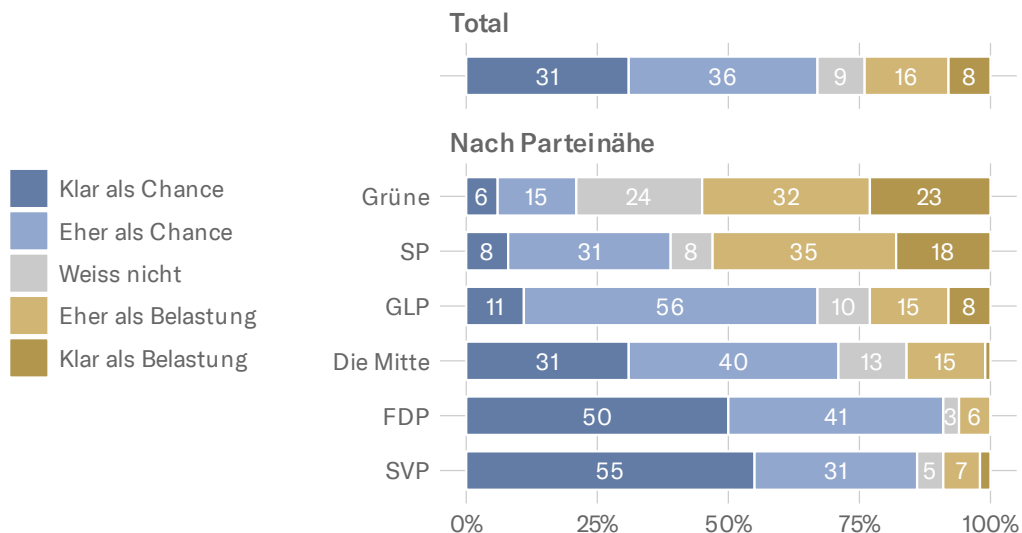
## Schweizer Luftfahrt

lastung wird nur von einem Fünftel der Befragten primär mit der Schweizer Luftfahrt in Verbindung gebracht. Das Schlusslicht macht die Innovation – lediglich fünf Prozent assoziieren diesen Begriff ganz besonders mit der Luftfahrt. In den Augen der Bevölkerung steht damit das Reisen im Zentrum der Luftfahrt, während deren volkswirtschaftliche und technologische Bedeutung nur für eine Minderheit im Fokus ist.

Eine mehrheitlich positive Grundhaltung gegenüber dem Fliegen spiegelt sich auch in der Frage wider, ob die Luftfahrt eher als Chance oder Belastung gesehen wird. Insgesamt sehen gut zwei Drittel der Befragten die Luftfahrt als Chance für die Schweiz (31 % klar als Chance, 36 % eher als Chance; Abb. 5). Nur für ein knappes Viertel ist die Luftfahrt vor allem eine Belastung. Die Luftfahrt wird damit nicht nur individuell geschätzt, sondern auch kollektiv legitimiert: Für eine klare Mehrheit überwiegt ihr wahrgenommener Nutzen für den Standort Schweiz gegenüber möglichen gesellschaftlichen oder ökologischen Kosten.

### Luftfahrt: Chance oder Belastung für die Schweiz (Abb. 5)

«Sehen Sie die Luftfahrt eher als Chance oder als Belastung für die Schweiz?»



# Zwei Drittel der Bevölkerung sehen die Luftfahrt als Chance für die Schweiz.

Trotz klarer Tendenz in der Gesamtbevölkerung spaltet diese Frage die Parteilandschaft stark (Abb. 5). Während die Anhängerschaften der GLP (67 %), der Mitte (71 %), der FDP (91 %) und der SVP (86 %) die Luftfahrt grossmehrheitlich als Chance sehen, empfinden die Wählenden der Grünen (55 %) und der SP (53 %) die Luftfahrt mehrheitlich als Belastung. Links-grüne Wählerinnen und Wähler sehen also vor allem die ökologischen Belastungen, während bei bürgerlichen und liberalen Wählerschichten wirtschaftliche Chancen und Standortvorteile die Wahrnehmung dominieren.

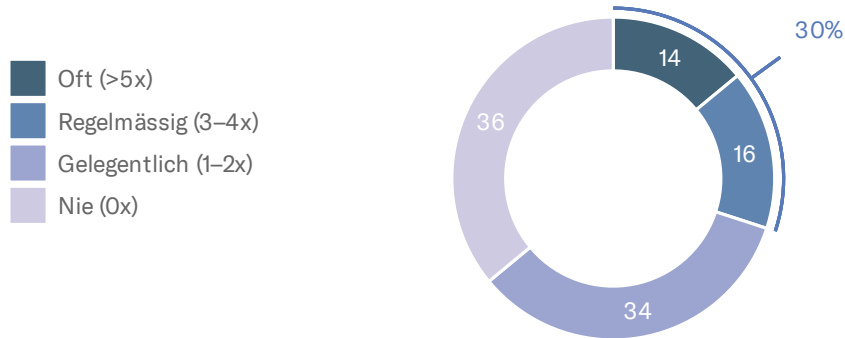
## 2.2 HAUPTGRUND FÜRS FLIEGEN IST DIE REISEZEIT

Wie häufig sind Schweizerinnen und Schweizer in den letzten zwei Jahren für private Zwecke geflogen? Abbildung 6 zeigt, dass knapp ein Drittel der Bevölkerung in diesem Zeitraum mindestens drei Flugreisen unternommen haben, wobei Hin- und Rückflug als eine Reise zählen. Ein weiteres Drittel ist gelegentlich geflogen (ein bis zwei Mal), währenddem ein letztes Drittel (36 %) in den letzten zwei Jahren gar nicht geflogen ist. Insgesamt haben somit knapp zwei Drittel der Bevölkerung in diesem Zeitraum mindestens eine private Flugreise unternommen.

# Schweizer Luftfahrt

## Private Flugreisen in den letzten zwei Jahren (Abb. 6)

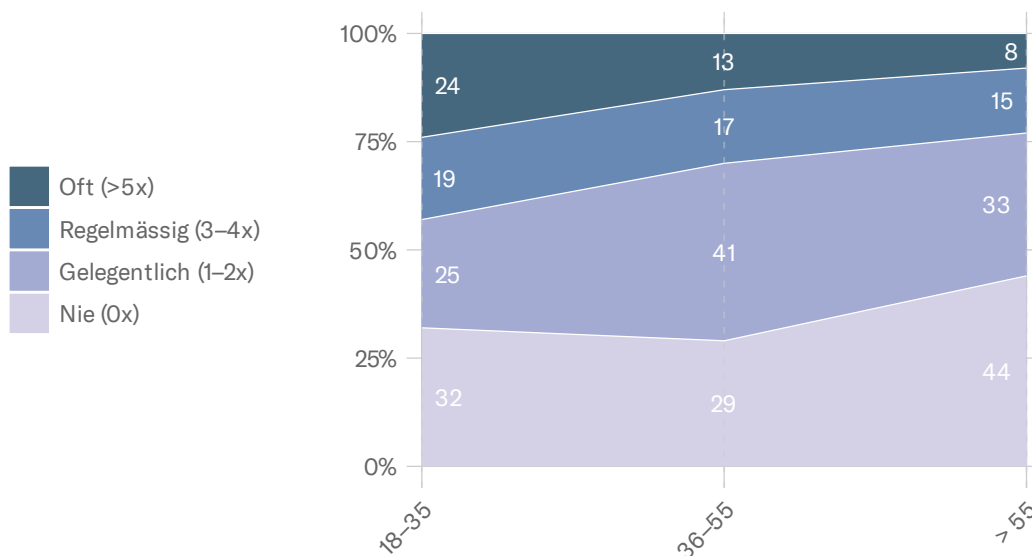
«Wie häufig haben Sie in den letzten 2 Jahren ein Flugzeug für eine der folgenden Reisen benutzt?» Geschäftlich / Privat; Dargestellt werden nur private Reisen



Jüngere Generationen fliegen dabei häufiger als ältere Generationen (Abb. 7). Fast ein Viertel der 18- bis 35-Jährigen ist in den letzten zwei Jahren mehr als fünf Mal für private Zwecke geflogen, während nur acht Prozent der über 55-Jährigen so häufig fliegen.

## Flugzeugnutzung der letzten 2 Jahre – nach Alter (Abb. 7)

«Wie häufig haben Sie in den letzten 2 Jahren ein Flugzeug für eine der folgenden Reisen benutzt?» Geschäftlich / Privat; Dargestellt werden nur private Reisen



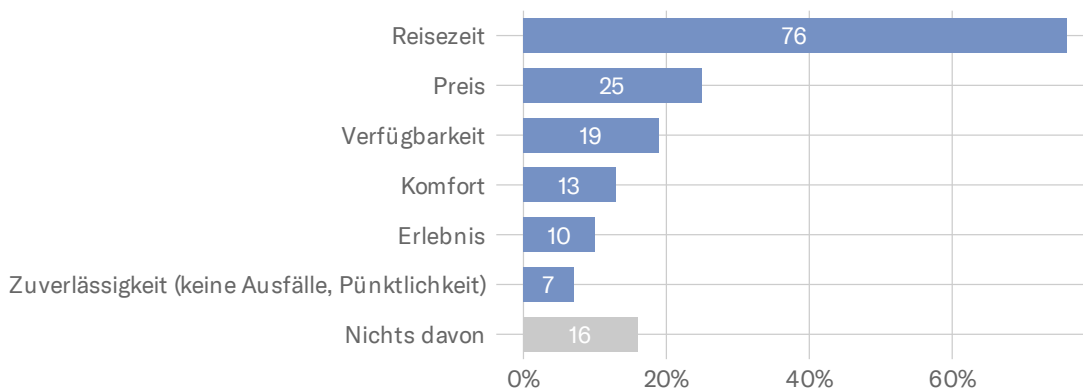
## Schweizer Luftfahrt

Umgekehrt gibt von den über 55-Jährigen beinahe die Hälfte (45 %) an, in den letzten zwei Jahren gar nicht geflogen zu sein, während dieser Anteil in der jüngsten Altersgruppe nur bei 32 Prozent liegt.

Die wichtigsten Gründe für die Wahl des Flugzeugs gegenüber bodengebundenen Verkehrsmitteln wie Bus oder Zug stehen primär in Zusammenhang mit Effizienzüberlegungen (Abb. 8). Mit grossem Abstand wird die Reisezeit am häufigsten (76 %) als ausschlaggebender Faktor für die Wahl des Flugzeugs genannt. Der Preis spielt dagegen nur für ein Viertel der Befragten eine entscheidende Rolle, während die Verfügbarkeit und Komfort für weniger als ein Fünftel entscheidend sind. Die Wahl des Verkehrsmittels scheint damit in erster Linie zeitökonomisch motiviert.

### Gründe für die Wahl des Flugzeugs (Abb. 8)

«Was sind für Sie die wichtigsten Gründe, sich für das Flugzeug anstelle eines bodengebundenen Verkehrsmittels (z.B. Bus oder Zug) zu entscheiden?»



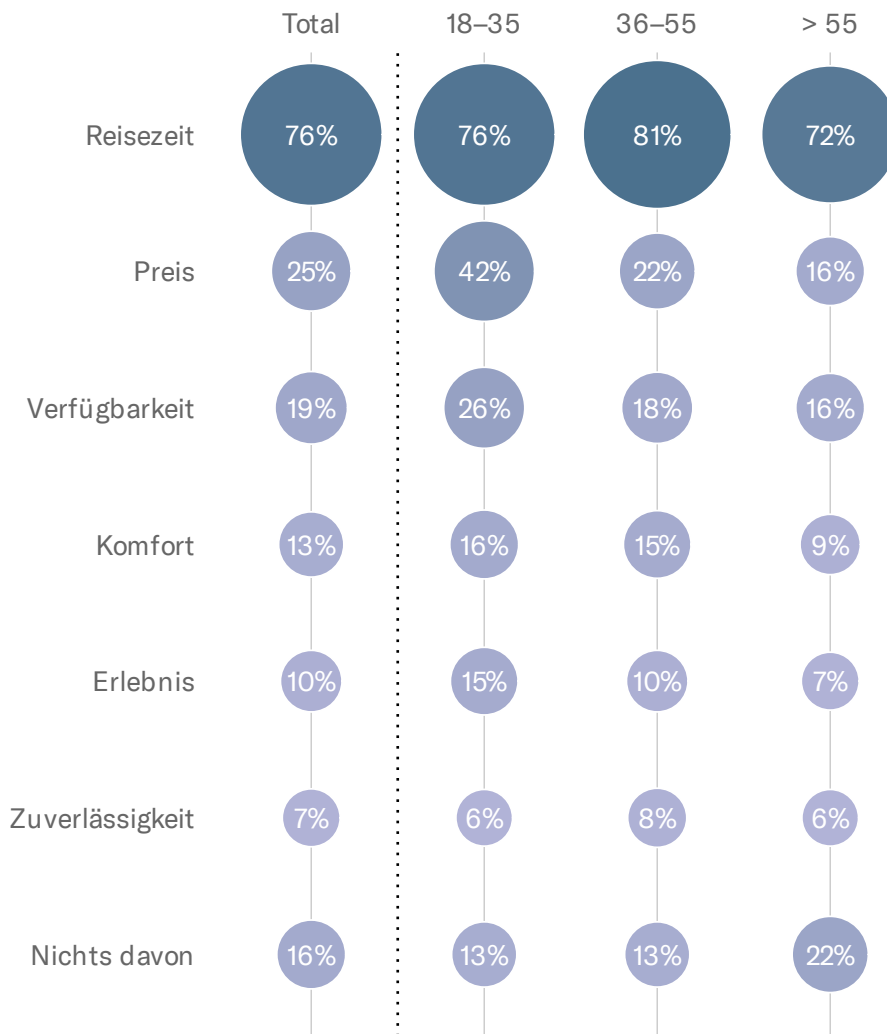
Dabei unterscheiden sich die Gründe fürs Fliegen durchaus zwischen den Generationen (Abb. 9). Zwar wird bei Jung und Alt die Reisezeit als häufigster Grund fürs Fliegen genannt, wer jedoch zwischen 18 und 35 Jahren alt ist, nennt zudem verhältnismässig häufig den Preis als ausschlaggebenden Faktor (42 %). Dieser wird von den über 36-Jährigen nur halb so häufig genannt. Jüngere Erwachsene fliegen viel (siehe Abb. 7), verfügen aber häufig über ein geringeres Einkommen und sind deshalb stärker auf ko-

## Schweizer Luftfahrt

stengünstige Reisemöglichkeiten angewiesen. Für sie spielt darum zusätzlich zur Reisezeit auch der Preis eine wichtige Rolle.

### Gründe für die Wahl des Flugzeugs – nach Alter (Abb. 9)

«Was sind für Sie die wichtigsten Gründe, sich für das Flugzeug anstelle eines bodengebundenen Verkehrsmittels (z.B. Bus oder Zug) zu entscheiden?»



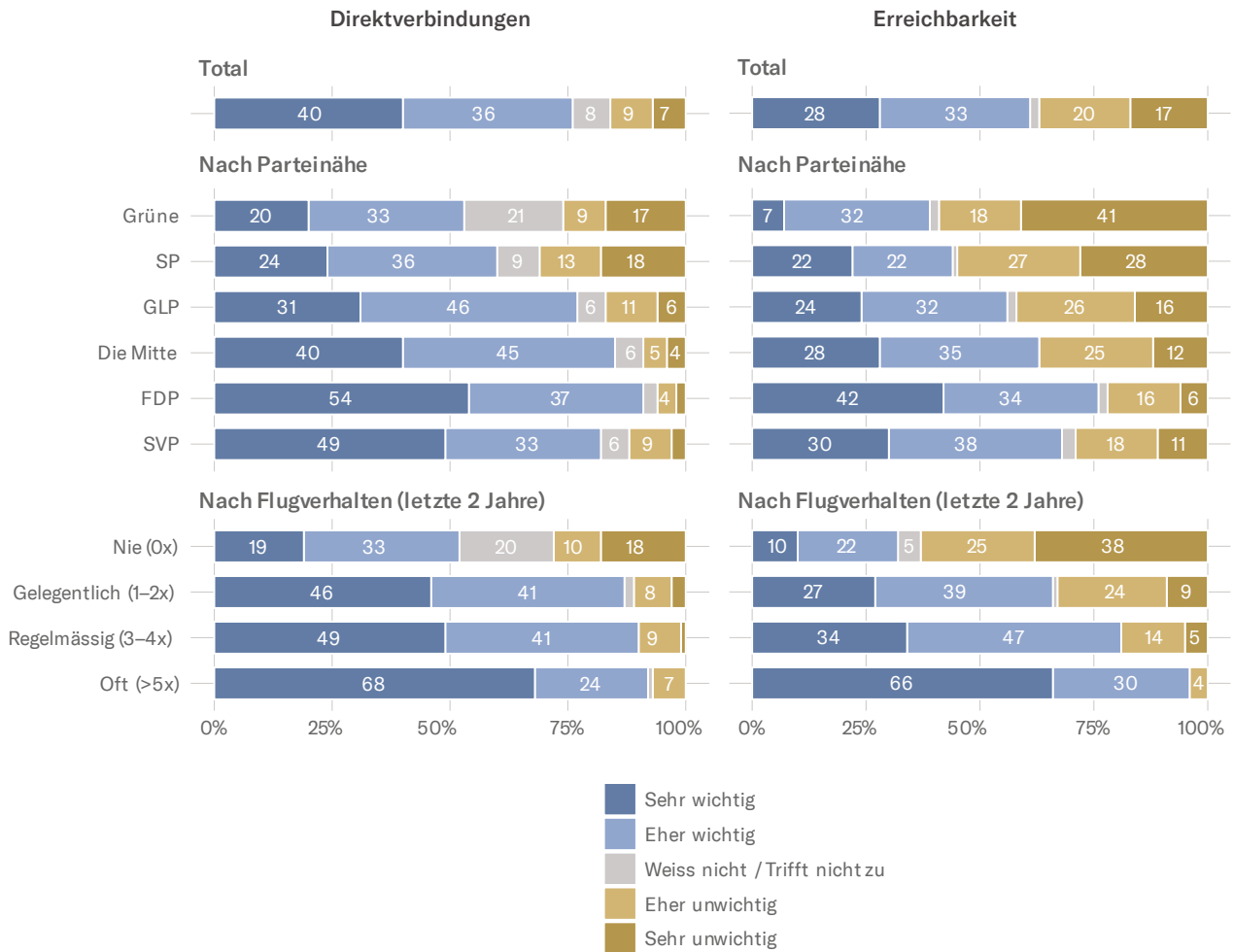
Weil die Reisezeit so eine grosse Bedeutung für die Bevölkerung hat, stellt sich die Frage, wie wichtig Direktverbindungen (Nonstop-Flüge) aus der Schweiz und eine gute Erreichbarkeit der Schweizer Flughäfen sind. Direktverbindungen werden von drei Viertel der Befragten als wichtig eingestuft, wobei 36 Prozent sie als eher wichtig und 40 Prozent als sehr wichtig sehen (Abb. 10). Eine gute Erreichbarkeit des Flughafens ist für Schweizerinnen und Schweizer ebenso mehrheitlich relevant

## Schweizer Luftfahrt

(61 %), bleibt aber in ihrer Wichtigkeit etwas hinter der Bedeutung von Direktverbindungen zurück. Lieber scheint man einen längeren Weg zum Flughafen auf sich zu nehmen, als während einer Flugreise einmal umsteigen zu müssen.

### Bedeutung von Direktflügen und der Erreichbarkeit des Flughafens (Abb. 10)

«Wie wichtig sind Ihnen Direktverbindungen (Nonstop-Flüge) aus der Schweiz zu Ihrem Zielort?» und «Wie wichtig ist Ihnen eine gute Erreichbarkeit des Flughafens?»



Die Wichtigkeit der Direktverbindungen zieht sich durch die gesamte Parteienlandschaft, denn für eine Mehrheit aller grossen Anhängerschaften spielen Nonstop-Flüge eine wichtige Rolle. Trotzdem sind sie im mitte-rechts Lager wichtiger als im links-grünen Milieu. Während mehr als drei Viertel der Wählerinnen und Wähler der GLP, Mitte, FDP und SVP Direktverbindungen als wichtig erachten, sind es bei den Grünen und der SP etwas mehr als die Hälfte. Ein vergleichbarer, jedoch

schwächer ausgeprägter Trend zeigt sich bei der Erreichbarkeit der Flughäfen. Für mehr als die Hälfte des mitte-rechts Lagers ist die Erreichbarkeit der Schweizer Flughäfen wichtig. Im links-grünen Milieu würden dem nur rund 40 Prozent der Befragten zustimmen.

## Direktverbindungen aus der Schweiz und eine gute Erreichbarkeit der Flughäfen sind einer klaren Mehrheit wichtig.

Auch das eigene Flugverhalten prägt die Wichtigkeit von Direktverbindungen und Erreichbarkeit der Flughäfen (Abb. 10). Wer in den letzten zwei Jahren mindestens einmal geflogen ist, stuft Direktverbindungen (87 %) und eine gute Erreichbarkeit (66 %) grossmehrheitlich als wichtig ein. Mit zunehmender Flughäufigkeit steigt dieser Anteil weiter an. Für 92 Prozent der Personen, die in den letzten zwei Jahren mehr als fünf Mal geflogen sind, sind Direktverbindungen wichtig. Eine gute Erreichbarkeit der Flughäfen stufen sogar 96 Prozent der Vielflieger als wichtig ein. Bemerkenswert ist jedoch, dass selbst unter denjenigen, die in den letzten zwei Jahren nicht geflogen sind, 52 Prozent das Fliegen ohne Zwischenhalt und 32 Prozent eine gute Erreichbarkeit der Flughäfen als wichtig bewerten. Dies deutet darauf hin, dass infrastrukturelle Erwartungen an den Luftverkehr über die tatsächliche oder regelmässige Nutzung hinaus verbreitet sind. Eine mögliche Erklärung dafür könnte sein, dass auch Personen, die selten oder nicht fliegen, Direktverbindungen als vorteilhaft einschätzen, da diese im Vergleich zu Verbindungen mit Umsteigen tendenziell einen geringeren Klima-Fussabdruck aufweisen.

## Schweizer Luftfahrt

Insgesamt zeigt sich im ersten Kapitel eine positive Grundhaltung der Bevölkerung gegenüber der Luftfahrt. Fliegen ist in der Gesellschaft weit verbreitet und wird von einer deutlichen Mehrheit positiv bewertet und als Chance gesehen. Dabei überwiegt der Stolz auf die Schweizer Luftfahrt gegenüber der Scham bei der Buchung einer Flugreise. Zwei Drittel der Bevölkerung sind in den letzten zwei Jahren privat geflogen, wobei die Reisezeit der zentrale Entscheidungsfaktor für die Wahl des Flugzeugs gegenüber bodengebundenen Verkehrsmitteln ist. Entsprechend geniessen Direktverbindungen und eine gute Erreichbarkeit der Flughäfen hohe Priorität.

# Wirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt

Für die Schweiz als offene Volkswirtschaft mit starker internationaler Verflechtung ist eine leistungsfähige Luftverkehrsinfrastruktur von grosser Bedeutung. Wie blickt die Bevölkerung auf die Rolle der Luftfahrt für die Schweizer Wirtschaft? Wie wichtig ist ein interkontinentales Drehkreuz für die Schweiz als Exportnation, deren Versorgung auch von Importen massgeblich abhängig ist? Dieses Kapitel zeigt, dass die Bevölkerung dem Luftverkehr zwar eine grosse Bedeutung zuschreibt, gleichzeitig aber dessen Rolle für den Export deutlich unterschätzt.

## 3.1 WARENEXPORT PER LUFTFRACHT WIRD UNTERSCHÄTZT

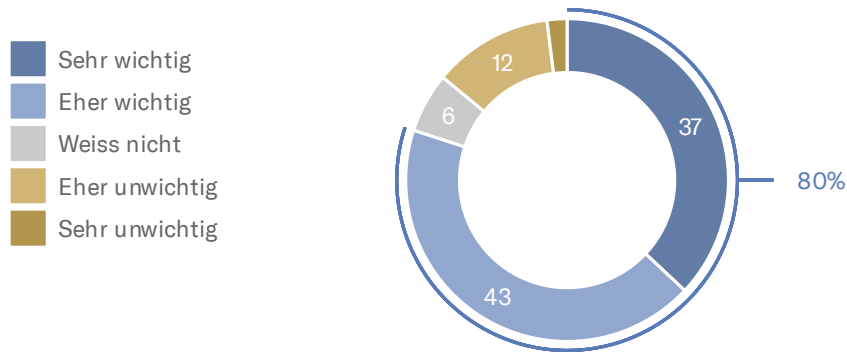
Die Luftfahrt spielt eine wichtige Rolle in der Schweizer Volkswirtschaft. Der Betrieb der Infrastruktur und das Angebot an Verkehrsdienstleistungen der Luftfahrt generieren Wertschöpfung, zahlreiche Arbeitsplätze sowie Import- und Exportmöglichkeiten. So beliefen sich die volkswirtschaftlichen Effekte im Jahr 2024 – jene Wertschöpfung, die direkt und indirekt durch Unternehmen an den Landesflughäfen erzielt wurde – auf 12,1

## Schweizer Luftfahrt

Milliarden Franken. Dies entspricht einem Anteil von 1,5 Prozent am Schweizer Bruttoinlandprodukt<sup>2</sup>.

### Bedeutung der Luftfahrt für die Schweizer Wirtschaft (Abb. 11)

«Wie wichtig ist aus Ihrer Sicht die Luftfahrt für die Schweizer Wirtschaft?»



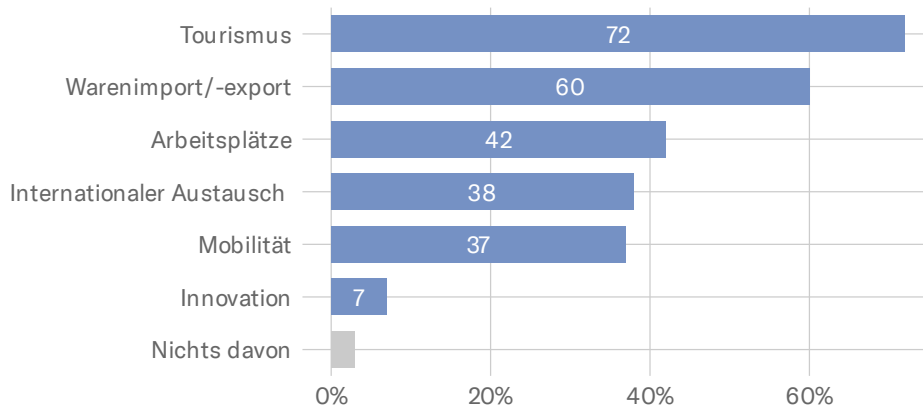
Für vier Fünftel der Bevölkerung spielt die Luftfahrt grundsätzlich eine wichtige Rolle für die Schweizer Wirtschaft (Abb. 11). Lediglich 14 Prozent würden dem widersprechen und die Luftfahrt als unwichtig einstufen. Die ökonomische Bedeutung der Luftfahrt ist also in der öffentlichen Wahrnehmung breit anerkannt.

<sup>2</sup>INFRAS 2025, Volkswirtschaftliche Bedeutung der Zivilluftfahrt in der Schweiz

## Schweizer Luftfahrt

### Nutzen der Luftfahrt für die Schweizer Wirtschaft (Abb. 12)

«In welchen Bereichen sehen Sie den grössten Nutzen der Luftfahrt für die Schweizer Wirtschaft?»



Den grössten Nutzen der Luftfahrt für die hiesige Wirtschaft sieht die Bevölkerung allen voran im Tourismus (72 %, Abb. 12). Erst danach folgen Warenimporte und -exporte (60 %). Neben Tourismus und Aussenhandel werden auch Arbeitsplätze (42 %), internationaler Austausch (38 %) sowie Mobilität (37 %) von jeweils mehr als einem Drittel der Bevölkerung als wichtig für die Wirtschaft genannt. Dass die Schweizer Wirtschaft auch durch die Innovationskraft der Luftfahrt profitieren könnte, findet hingegen nur eine sehr kleine Minderheit (7 %).

**Die wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus wird überschätzt, die des Warenimports und Exports unterschätzt.**

Die Luftfahrt wird primär mit dem Tourismus in Verbindung gebracht, wohl auch, weil die Bevölkerung selbst für Ferien-

## Schweizer Luftfahrt

reisen das Flugzeug nutzt und deshalb für sie dieser Nutzen besonders präsent ist. Die Bedeutung des Tourismus wird dabei überschätzt, während die Rolle der Warenimporte und -exporte klar unterschätzt wird. Tatsächlich sind die Versorgung der Schweiz durch Warenimporte – unter anderem für die Industrie – sowie der Export der im Inland produzierten Waren für die Volkswirtschaft von weit grösserer Bedeutung als die Wertschöpfung durch den Tourismus<sup>3</sup>.

### Wertmässiger Anteil Schweizer Warenexporte per Luftfracht (Abb. 13)

«Wie hoch schätzen Sie den wertmässigen Anteil der Schweizer Warenexporte, die per Luftfracht transportiert werden?»

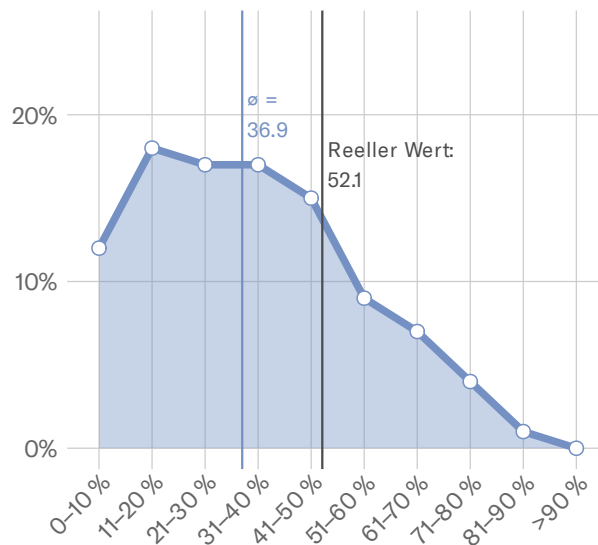


Abbildung 13 zeigt, wie stark die Rolle der Luftfahrt beim Güterverkehr unterschätzt wird. Im Jahr 2024 wurden gerundet 52 Prozent der wertmässigen Exporte per Luftfracht transportiert, das entspricht einem finanziellen Wert von 205,3 Milliarden CHF<sup>4</sup>. Die Bevölkerung schätzt den wertmässigen Anteil der Waren, die per Luftfracht exportiert wurden, jedoch im Durchschnitt auf 37 Prozent.

<sup>3</sup>INFRAS 2025, Volkswirtschaftliche Bedeutung der Zivilluftfahrt in der Schweiz

<sup>4</sup>INFRAS 2025, Volkswirtschaftliche Bedeutung der Zivilluftfahrt in der Schweiz

### Wertmässiger Anteil Schweizer Warenexporte per Luftfracht (Abb. 14)

«Wie hoch schätzen Sie den wertmässigen Anteil der Schweizer Warenexporte, die per Luftfracht transportiert werden?»

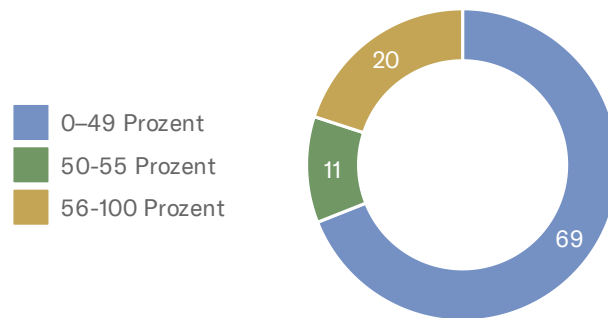


Abbildung 14 zeigt, dass zwei Drittel der Bevölkerung die Bedeutung der Luftfahrt für den Warenexport unterschätzen, indem sie den wertmässigen Anteil unter 50 Prozent ansetzen. Nur elf Prozent liegen mit ihrer Einschätzung nahe am tatsächlichen Wert von rund 52 Prozent, während 20 Prozent die Rolle der Luftfracht überschätzen. Obwohl also der Schweizer Luftfahrt in der breiten Bevölkerung eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung zugeschrieben wird, unterschätzen die meisten dessen Wichtigkeit beim Warenexport.

### 3.2 SPALTUNG BEI ZUKÜNFTIGER AUSRICHTUNG DER LUFTFAHRT

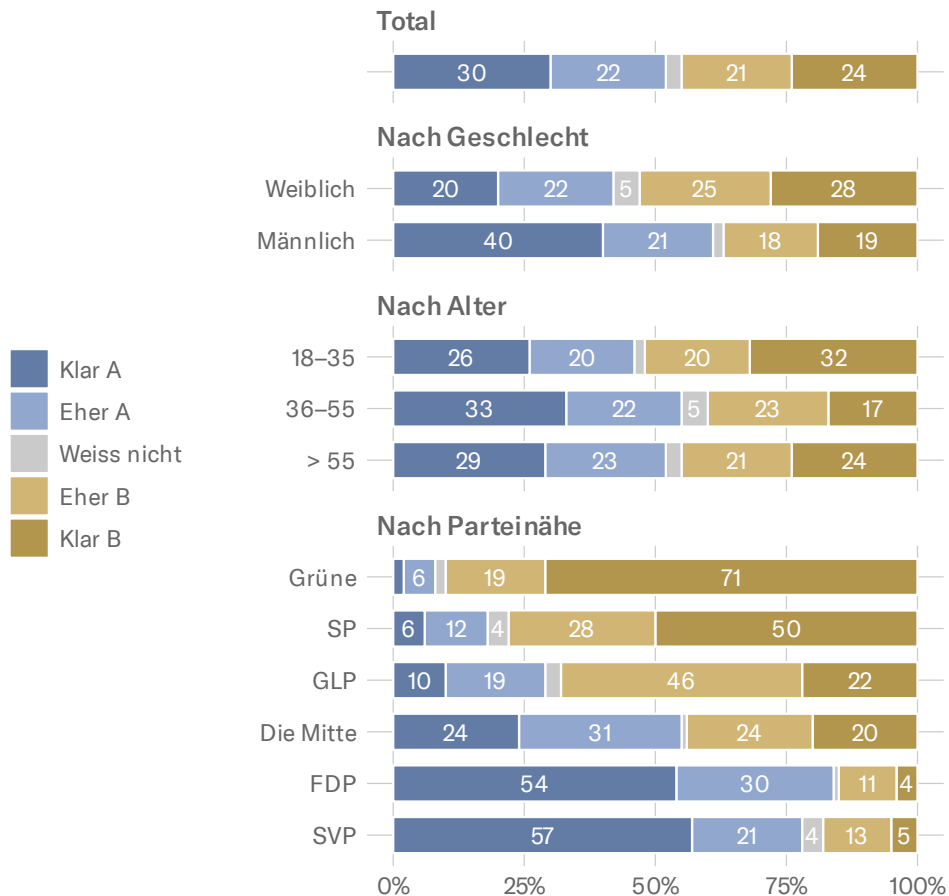
Trotz der breiten Übereinstimmung über die die grosse Bedeutung der Luftfahrt für die Wirtschaft zeigt sich die Bevölkerung bei der zukünftigen Ausrichtung der Luftfahrt gespalten (Abb. 15). Eine knappe Mehrheit von 52 Prozent spricht sich für eine Stärkung des Flugbetriebs aus, damit die Schweiz gut an internationale Destinationen angebunden bleibt und die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit gesichert werden kann. Demgegenüber befürworten 45 Prozent eine stärkere Regulierung des Flugbetriebs, um Klima-, Umwelt- und Lärmbelastung zu reduzieren. Hier wird das Spannungsfeld zwischen ökonomischen und ökologischen Interessen deutlich.

## Schweizer Luftfahrt

mischen und ökologischen Zielen in der Bevölkerung sichtbar, in der Tendenz fallen aber die ökonomischen Ziele stärker ins Gewicht.

### Stärkung oder Regulierung des Flugbetriebs (Abb. 15)

«Was präferieren Sie für die Flughäfen in der Schweiz? [A] Der Flugbetrieb soll gestärkt werden, damit die Schweiz gut an internationale Destinationen angebunden bleibt, und die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit gesichert wird. [B] Der Flugbetrieb soll stärker reguliert werden, um Klima-, Umwelt- und Lärmbelastung zu reduzieren.»



Frauen (53 %) und jüngere Generationen (52 %) sprechen sich dabei mehrheitlich für eine stärkere Regulierung aus. Männer und über 36-Jährige tendieren hingegen mehrheitlich zu einer Stärkung des Flugbetriebs. Die jüngere Generation, die in den letzten zwei Jahren am häufigsten geflogen ist (Abb. 7), steht damit für ein verbreitetes gesellschaftliches Muster: Die Vorteile moderner Technologien werden stark genutzt, währenddem gleichzeitig eine stärkere Begrenzung ihrer Auswirkungen gefordert wird.

Besonders ausgeprägt sind die Differenzen ausserdem entlang der politischen Orientierung. Wer dem rechten Lager nahesteht, plädiert deutlich für eine Stärkung des Flugbetriebs. Mehr als drei Viertel der Anhängerschaften von FDP (84 %) und SVP (78 %) sprechen sich dafür aus. Die Wählenden der Mitte zeigen sich gespalten: 55 Prozent wünschen sich eine Stärkung des Flugbetriebs, 44 Prozent priorisieren eine Regulierung zugunsten von Klima, Umwelt und einer geringeren Lärmbelastung. Wer den links-grünen Parteien nahesteht, spricht sich klar für eine stärkere Regulierung des Luftverkehrs aus: 90 Prozent der Grünwählenden, 78 Prozent der SP-Wählenden und 68 Prozent der Grünliberalen wünschen sich beim Thema Luftfahrt einen Fokus auf Klima und Umwelt. Die Frage der zukünftigen Ausrichtung der Luftfahrt ist damit stark politisiert.

# Zwischen Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Regulierung für Klimaschutz zeigt sich die Bevölkerung gespalten.

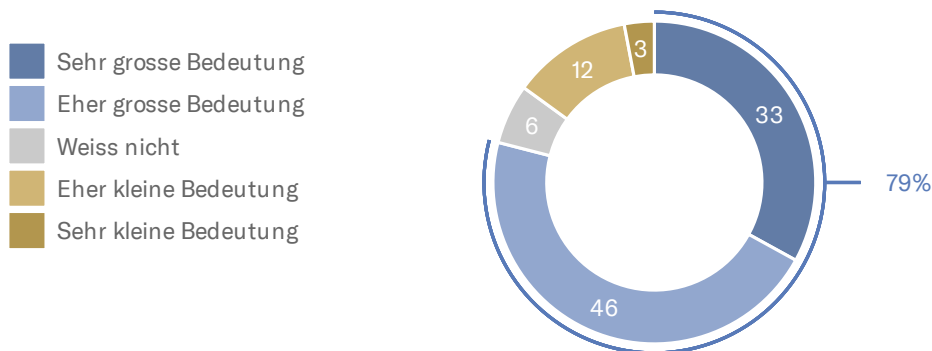
Angesichts der mehrheitlich positiven Haltung gegenüber dem Fliegen und der hohen Flugaktivität ist die Spaltung bei der Zukunftsfrage der Luftfahrt bemerkenswert. Viele Menschen fliegen selbst und sehen die Vorteile der Luftfahrt. Gleichzeitig wünscht sich fast die Hälfte strengere Regeln. Hier zeigt sich eine Bevölkerung im Widerspruch – die internationale Anbindung soll erhalten bleiben, doch Klima- und Umweltfragen sollen stärker berücksichtigt werden.

### 3.3 FLUGHAFEN ZÜRICH KOMMT SCHLÜSSELROLLE ZU

Mit Blick auf die internationale Anbindung der Schweiz kommt dem interkontinentalen Drehkreuz am Flughafen Zürich eine zentrale Rolle zu. Ein solches Drehkreuz bietet viele Direktflüge an und operiert oft mit hoher Frequenz, um effizientes Umsteigen zu ermöglichen. An kleineren Flughäfen ist es hingegen wirtschaftlich oft nicht rentabel für Fluggesellschaften, Direktflüge zu einer grossen Zahl von Destinationen anzubieten<sup>5</sup>. Stattdessen erfolgt die Anbindung über interkontinentale Drehkreuze, welche die Nachfrage bündeln und so ein breiteres Streckennetz überhaupt erst ermöglichen.

#### Wirtschaftliche Bedeutung des interkontinentalen Drehkreuzes am Flughafen Zürich (Abb. 16)

«Was denken Sie, welche Bedeutung hat die Verfügbarkeit eines interkontinentalen Drehkreuzes am Flughafen Zürich für die Schweizer Wirtschaft?»



Fragt man die Bevölkerung, welche Bedeutung ein interkontinentales Drehkreuz am Flughafen Zürich für die Schweizer Wirtschaft hat, sagen 79 Prozent der Befragten, eine grosse Bedeutung (Abb. 16). Nur eine kleine Minderheit von 15 Prozent sieht die Rolle des Drehkreuzes Zürich als weniger wichtig. Die Möglichkeit von Direktverbindungen wird als relevanter Standortfaktor wahrgenommen. Ein interkontinentales Drehkreuz

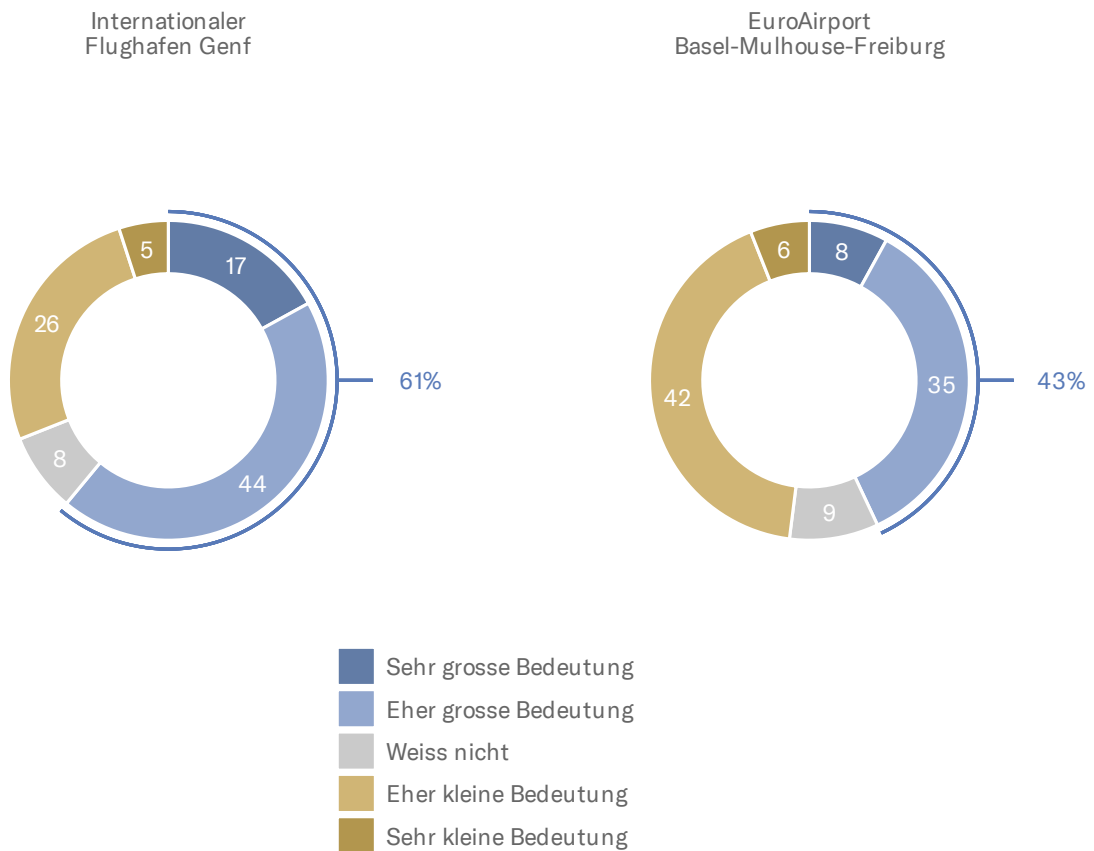
<sup>5</sup>Flughafen Zürich 2022, Luftverkehrsdrehkreuz (Hub) und Wellensystem

wie in Zürich steht dabei sinnbildlich für eine Schweiz, die global vernetzt und ohne grössere Umwege erreichbar ist.

# Dem interkontinentalen Drehkreuz am Flughafen Zürich wird von 79 Prozent eine grosse Bedeutung zugesprochen.

## Wirtschaftliche Bedeutung der Flughäfen in Genf und Basel (Abb. 17)

«Was denken Sie, welche Bedeutung hat der internationale Flughafen Genf für die Schweizer Wirtschaft?»; «Was denken Sie, welche Bedeutung hat der internationale EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg für die Schweizer Wirtschaft?»



## Schweizer Luftfahrt

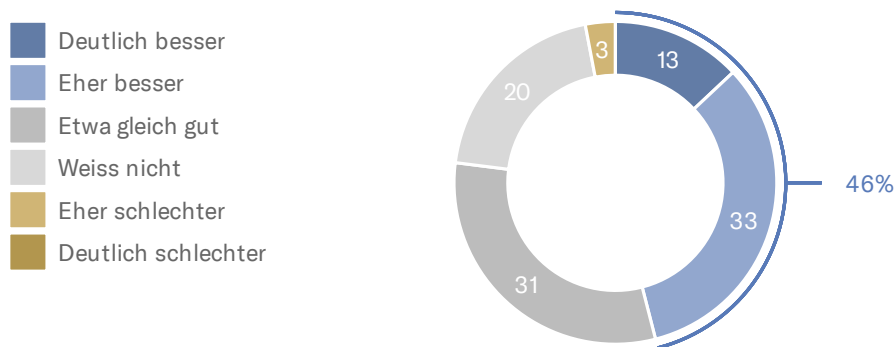
Während das interkontinentale Drehkreuz in Zürich innerhalb des Schweizer Luftfahrtsystems eine besondere Stellung einnimmt, leisten auch die Landesflughäfen in Basel und Genf Beiträge zur internationalen Anbindung ihrer jeweiligen Region. Dem internationalen Flughafen Genf wird von knapp zwei Drittel der Bevölkerung eine grosse Bedeutung für die Schweizer Wirtschaft zugeschrieben. Eine vergleichsweise kleinere Rolle spielt der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg in der Wahrnehmung der Bevölkerung. 43 Prozent sehen durchaus eine grosse Bedeutung dieses Flughafens für die Schweizer Wirtschaft, fast ebenso viele würden dies aber auch eher verneinen (42 %) (Abb. 17).

Der internationale Flughafen Genf ist stark in globale politische und diplomatische Netzwerke eingebettet. Mit Organisationen wie den Vereinte Nationen UNO, der Weltgesundheitsorganisation WHO oder der Welthandelsorganisation WTO ist Genf Sinnbild für eine internationale Schweiz. Der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg ist dagegen trinational organisiert. Seine Wertschöpfung verteilt sich auf die Schweiz, Frankreich und Deutschland – was aus Sicht der Bevölkerung seine Bedeutung für die Schweiz etwas relativieren könnte.

## Schweizer Luftfahrt

### Bewertung von Schweizer Flughäfen im europäischen Vergleich (Abb. 18)

«Wie bewerten Sie Schweizer Flughäfen im Vergleich zu anderen europäischen Flughäfen?»



Wie werden die Schweizer Landesflughäfen im Vergleich zu anderen europäischen Flughäfen bewertet? Abbildung 18 zeigt, dass knapp die Hälfte der Bevölkerung (46 %) die Flughäfen der Schweiz besser bewertet als die Flughäfen im europäischen Ausland. Fast ein Drittel sieht aber auch keinen Unterschied zwischen Schweizer und europäischen Flughäfen. Kaum jemand ist der Ansicht, dass Schweizer Flughäfen im europäischen Vergleich schlechter abschneiden (3 %). Insgesamt deutet dies auf ein hohes Vertrauen in die Leistungsfähigkeit und Qualität der Schweizer Flughäfen hin.

Die Schweizer Luftfahrt ist in der Bevölkerung als wirtschaftlich bedeutsam anerkannt und wird mehrheitlich als Chance wahrgenommen. Gleichzeitig werden die ökonomischen Zusammenhänge, insbesondere im Bereich der wertmässigen Bedeutung der Warenexporte durch die Luftfracht unterschätzt. Während zentrale Nutzenaspekte wie Tourismus, Aussenhandel, Beschäftigung sowie die Bedeutung der Landesflughäfen für die Schweizer Wirtschaft breit anerkannt werden, herrscht Uneinigkeit über die zukünftige Ausrichtung des Flugbetriebs. Das Meinungsbild variiert dabei vor allem entlang politischer Linien.

# Die Schweiz rund um ihre Flughäfen

In diesem Kapitel stehen die Flughafenregionen im Mittelpunkt. Welche Qualitäten schätzen die Anwohnenden der Flughafenregionen und wie steht es um die Wohnqualität rund um die Flughäfen im Vergleich zur restlichen Schweiz? Wie werden die Lärmbelastung durch den Flugverkehr wahrgenommen und die aktuellen Nachtruhesperren bewertet? Die Ergebnisse machen deutlich, dass die aktuellen Nachtflugregelungen weder ausgeweitet noch verkürzt werden sollen – auch nicht im Falle einer wachsenden Nachfrage am Flugverkehr. Offener ist man gegenüber einem Ausbau der Flughafeninfrastruktur.

## 4.1 WOHNEN UM DEN FLUGHAFEN

Es gibt viele Gründe, in den Flughafenregionen der Schweiz zu wohnen. Abbildung 19 zeigt, dass die Anwohnenden<sup>6</sup> der Schweizer Flughäfen fast allesamt mit dem Naherholungsangebot und der Verkehrsanbindung zufrieden sind (je 94 %).

---

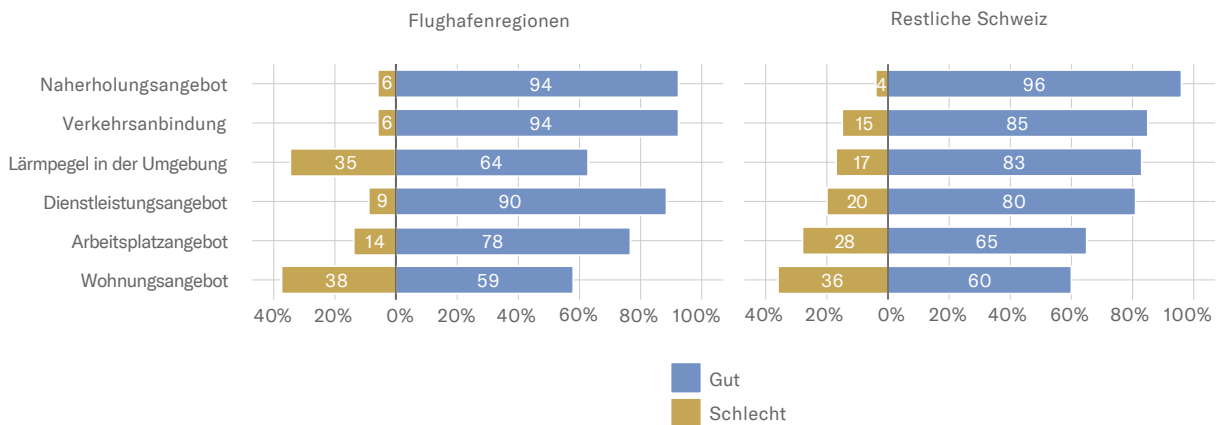
<sup>6</sup>Als Anwohnende gelten Personen, die innerhalb eines Umkreises von fünf Kilometern um den Flughafen oder innerhalb des Lärmperimeters wohnen (siehe auch Methodik).

## Schweizer Luftfahrt

Auch das Dienstleistungsangebot (90 %) und die Arbeitsplatzmöglichkeiten (78 %) werden von einer grossen Mehrheit der Flughafenwohnenden positiv bewertet. Diese drei Wohnqualitäten – Verkehrsanbindung, Dienstleistungsangebot und Arbeitsplatzangebot – werden in den Flughafenregionen sogar häufiger positiv bewertet als in der übrigen Schweiz.

### Qualitäten des Wohnortes – Nach Wohnort (Abb. 19)

«Wie beurteilen Sie folgende Qualitäten Ihres Wohnortes?»



Kritischer als in der restlichen Schweiz wird der Lärmpegel in der Umgebung der Flughäfen beurteilt: 35 Prozent der Anwohnenden bewerten diesen als schlecht, während dies nur halb so viele in der übrigen Schweiz tun. Gleichzeitig sind es aber auch knapp zwei Drittel der Flughafenwohnenden, die sich an der Lärmbelastung nicht stören oder nicht davon betroffen sind. Ähnlich wird auch das Wohnungsangebot kritischer beurteilt: Sowohl in den Flughafenregionen wie auch in der restlichen Schweiz wird dieses von nur 6 von 10 Personen positiv bewertet.

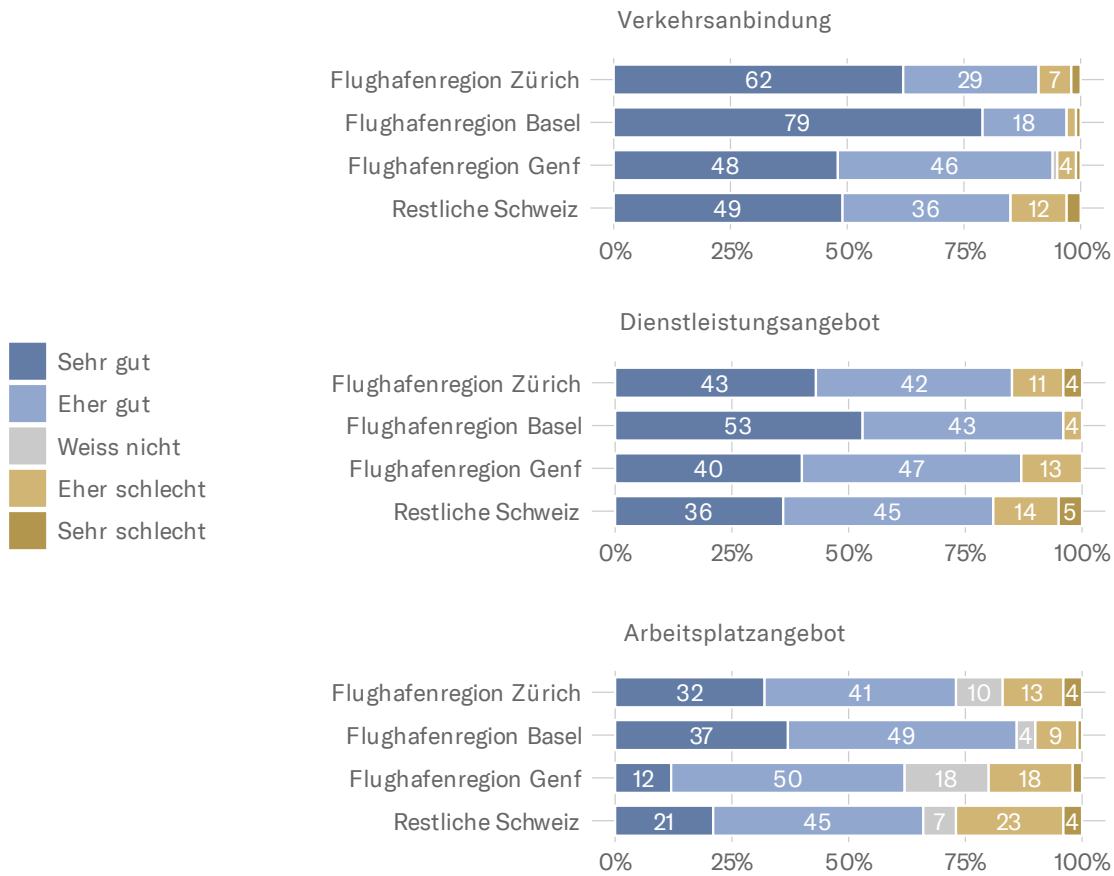
# Flughafenregionen überzeugen durch Verkehrsanbindung, Dienstleistungsangebot und Jobmöglichkeiten.

Abbildung 20 schlüsselt einige Wohnqualitäten nach den drei Schweizer Flughafenregionen auf. Die Anwohnenden aller drei Flughafenregionen heben dabei die gute Verkehrsanbindung ihres Wohnorts besonders hervor. Rund um den Flughafen Basel bewerten 97 Prozent der Anwohnenden die Verkehrsanbindung als gut oder sehr gut. Rund um den Flughafen Genf sind 94 Prozent mit der Anbindung zufrieden. Es folgen die Anwohnenden des Flughafens Zürich, unter denen sich 91 Prozent gut angebunden fühlen. In der übrigen Schweiz zeigen ebenfalls die allermeisten eine hohe Zufriedenheit mit der Anbindung ihres Wohnorts (insgesamt 85 %) – doch der Anteil Unzufriedener ist höher als in den Flughafenregionen (15 %).

# Schweizer Luftfahrt

## Qualitäten des Wohnortes – nach Flughafenregion (Abb. 20)

«Wie beurteilen Sie folgende Qualitäten Ihres Wohnortes?»; Dargestellt werden Verkehrsanbindung, Dienstleistungsangebot und Arbeitsplatzangebot



Auch das Dienstleistungsangebot schätzen Flughafenwohnende, ganz besonders in der Region Basel-Mulhouse: 96 Prozent zeigen sich zufrieden mit dem Angebot in ihrem Wohnort. Die Flughafenregionen Zürich und Genf schneiden mit 9 von 10 Zufriedenen mit dem dortigen Dienstleistungsangebot leicht besser ab als die restliche Schweiz, wobei die Unterschiede insgesamt gering bleiben.

Auch das Arbeitsplatzangebot in den Wohnorten rund um die Schweizer Flughäfen wird mehrheitlich positiv beurteilt. Besonders hoch ist die Zufriedenheit in der Region des EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, wo 86 Prozent der Anwohnenden die Jobmöglichkeiten als gut einschätzen. Es folgt die Flughafenregion Zürich mit einem ebenfalls hohen Wert von 73 Prozent Zufriedenen. Damit schneiden die Arbeitsplatzmöglichkeiten

## Schweizer Luftfahrt

in den Regionen Basel und Zürich aus Sicht der Bevölkerung besser ab als in der restlichen Schweiz (66 %). Eine Ausnahme bildet die Region rund um den Flughafen Genf: Hier bewerten lediglich 62 Prozent das Arbeitsplatzangebot positiv – und damit etwas weniger als in der übrigen Schweiz.

### Nutzung des Flughafen-Dienstleistungsangebots – nach Flughafenregion (Abb. 21)

«Wie häufig nutzen Sie das Dienstleistungsangebot im und um den Flughafen, auch wenn sie nicht fliegen?»

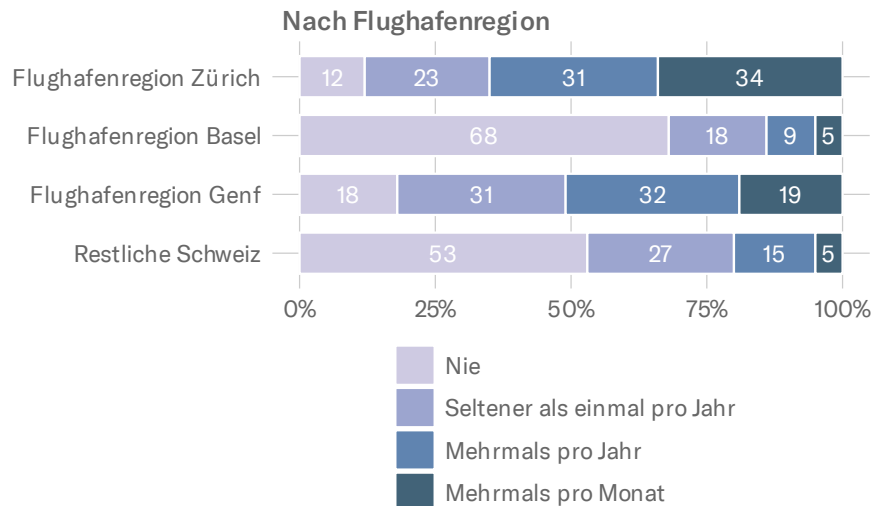
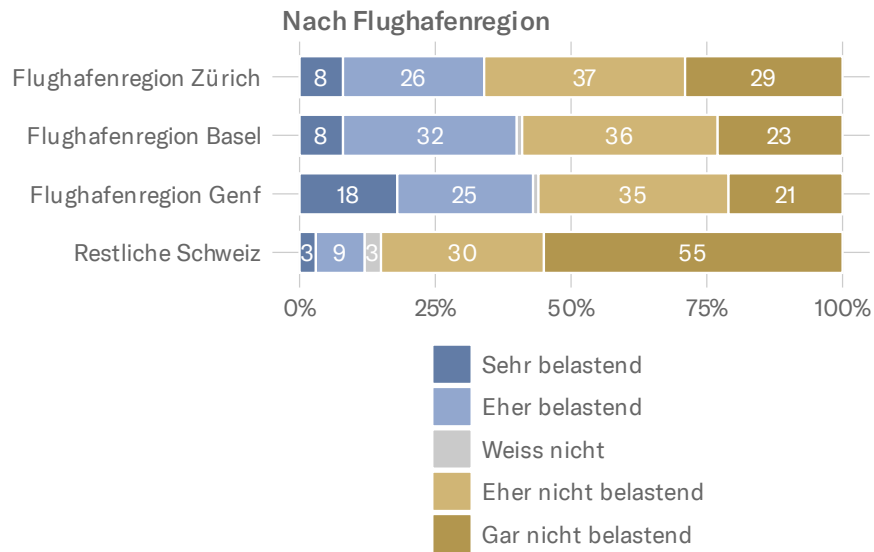


Abbildung 21 zeigt, dass das Dienstleistungsangebot rund um die Flughäfen von der lokalen Bevölkerung nicht nur geschätzt, sondern auch aktiv genutzt wird – selbst ohne Flugreise. In der Flughafenregion Zürich wird das bestehende Dienstleistungsangebot am intensivsten genutzt, mehr als ein Drittel der Anwohnenden greift mehrmals pro Monat darauf zurück. In Genf fällt dieser Anteil mit knapp einem Fünftel etwas tiefer aus. Damit zeigt sich, dass Flughäfen von der Bevölkerung nicht nur als Verkehrsinfrastruktur, sondern auch als eigenständige Dienstleistungszentren wahrgenommen und entsprechend genutzt werden. Eine Ausnahme bildet die Region rund um den Flughafen Basel. Hier nimmt die grosse Mehrheit das Angebot kaum in Anspruch – 86 Prozent geben an, es nie oder seltener als einmal pro Jahr zu nutzen. Dies dürfte unter anderem damit zu tun haben, dass in der Flughafenregion Basel nur Personen befragt wurden, die in der Schweiz wohnen. Für diese ist die Stadt Basel mit ihrem Dienstleistungsangebot sehr naheliegend.

# Schweizer Luftfahrt

## Lärmbelastung durch den Flugverkehr (Abb. 22)

«Wie empfinden Sie die Lärmbelastung durch den Flugverkehr an Ihrem Wohnort?»



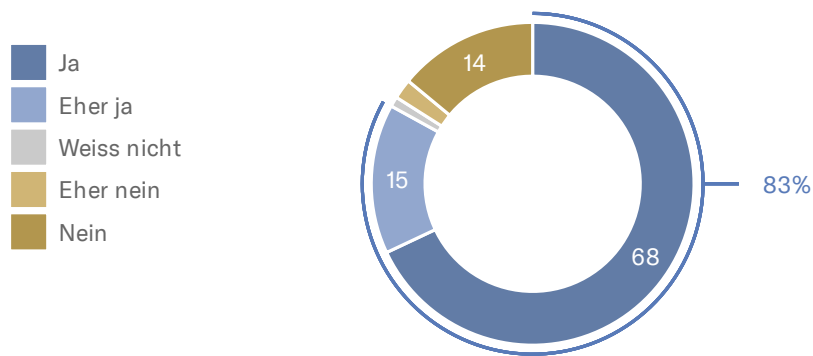
Wohnen rund um den Flughafen hat also viele Vorteile. Die Flughafenregionen sind aber auch von einer erhöhten Lärmexposition durch die startenden und landenden Flugzeuge betroffen. Abbildung 22 zeigt, wie die Anwohnenden den Fluglärm an ihrem Wohnort wahrnehmen. Dabei zeigt sich zunächst, dass in allen drei Flughafenregionen mindestens 56 Prozent der Anwohnerinnen und Anwohner angeben, sich eher nicht oder gar nicht durch Fluglärm belastet zu fühlen. Zum Vergleich: In der restlichen Schweiz sind es 85 Prozent der Bevölkerung, die sich am eigenen Wohnort durch den Flugverkehr nicht belastet fühlen. Am geringsten wird die Lärmbelastung in der Flughafenregion Zürich wahrgenommen, nur jede Dritte Person fühlt sich durch Fluglärm gestört. In der Region um den Flughafen Genf wird der Fluglärm kritischer beurteilt, ein Viertel der Befragten empfindet ihn als eher belastend, weitere 18 Prozent als sehr belastend. Dies könnte mit den im schweizweiten Vergleich längsten Betriebszeiten zusammenhängen, und mit der unmittelbaren Nähe des Flughafens zu dicht besiedelten Gebieten.

## 4.2 NACHTRUHESPERRE SOLL WEDER AUSGEWEITET NOCH VERKÜRZT WERDEN

Im internationalen Vergleich verfügt die Schweiz über strenge Nachtflugregelungen. Dieser Umstand ist einer grossen Mehrheit der Bevölkerung bewusst, nur 16 Prozent geben an, dies nicht gewusst zu haben (Abb. 23). Die Nachtflugregelungen sind dabei lokal unterschiedlich<sup>7</sup>. Trotz dieser regionalen Unterschiede ist allen Standorten gemein, dass die Regelungen im internationalen Vergleich als restriktiv gelten.

### Nachtflugregelungen im internationalen Vergleich (Abb. 23)

«In der Schweiz gelten im internationalen Vergleich deutlich strengere Nachtflugregelungen. Wussten Sie das?»



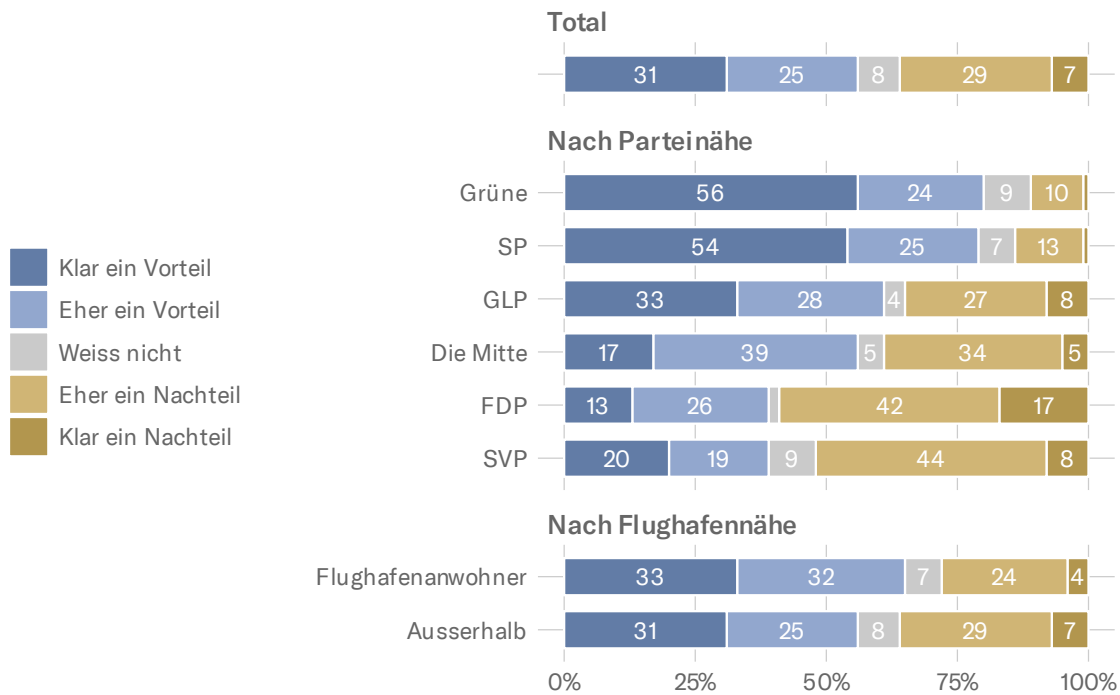
Die vergleichsweise strengen Nachtflugregelungen werden von einer Mehrheit der Schweizer Bevölkerung (56 %) als Vorteil eingeschätzt (Abb. 24) Der damit verbundene Lärmschutz wird somit mehrheitlich geschätzt. Nur ein gutes Drittel betrachtet die restriktiven Regeln als Nachteil für die Schweiz und gewichtet damit die wirtschaftlichen Nachteile wie etwa die geringere Anzahl möglicher Flüge pro Tag höher.

<sup>7</sup> Grundsätzlich gelten Nachtruhesperren für Starts und Landungen an allen drei Landesflughäfen von 00:00 Uhr bis 06:00 Uhr. In Zürich und Basel sogar ab 23:00 Uhr mit einer halben Stunde Kulanz zum Verspätungsabbau bis 23:30 Uhr. Dieser Kulanzbereich gilt auch für Genf aber von 00:00 Uhr bis 00:30 Uhr. Ausserdem dürfen in Basel Landungen bereits ab 05:00 Uhr erfolgen.

# Schweizer Luftfahrt

## Nachtflugregelungen: Vor- oder Nachteil für die Schweiz (Abb. 24)

«Sind die strengen Nachtflugregelungen ein Vor-/Nachteil für die Schweiz?»



Auffällig ist, dass die Beurteilung der Nachtflugregelungen weniger entlang der direkten Betroffenheit (Flughafennähe) verläuft, sondern stärker parteipolitisch gefärbt ist. Anhängerinnen und Anhänger links-grüner Parteien sehen die Nachtflugregelungen klar als Vorteil, während die Wählerschaft rechtsbürgerlicher Parteien diese eher als Nachteil einstufen. Aufgeschlüsselt nach der Nähe des Wohnorts zum Flughafen, zeigen sich hingegen nur moderate Unterschiede: 65 Prozent der Flughafenwohnenden stufen die strengen Nachtflugregelungen als Vorteil ein, verglichen mit 56 Prozent der übrigen Bevölkerung. Die Akzeptanz scheint somit nicht primär von der direkten Lärmbetroffenheit bestimmt zu werden, sondern eher durch ideologische Prinzipien.

# Schweizer Luftfahrt

## Bewertung der Nachtruhe-Sperre (Abb. 25)

«Wie bewerten Sie die aktuelle Nachtruhe-Sperre?»; Hilfstext: Schweizer Flughäfen unterliegen Nachtruhe-Sperren, um die Lärmbelastung zu begrenzen. Vereinfacht gilt an den grossen Flughäfen eine Nachtruhe ungefähr zwischen 23:30 / 24 Uhr und 06:00 Uhr (mit standortabhängigen Abweichungen und Ausnahmen)

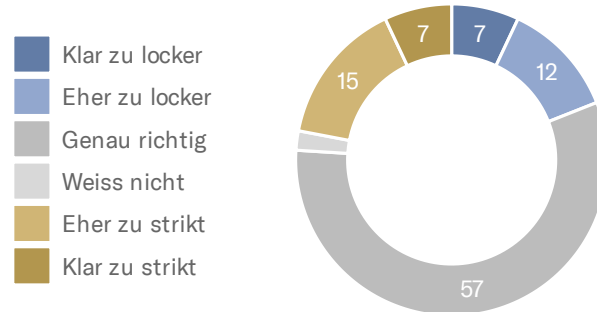
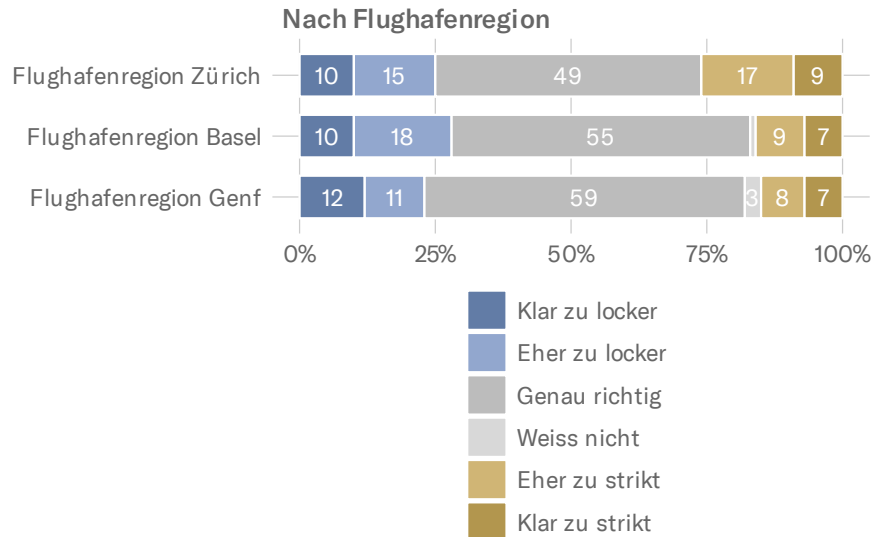


Abbildung 25 zeigt, wie die Bevölkerung gegenüber der aktuellen Nachtruheregelung eingestellt ist. 57 Prozent der Bevölkerung beurteilen die momentanen Regelungen als genau richtig. Nur jeweils eine kleine Minderheit findet die Nachtruheregelungen in der Schweiz zu locker (19 %) oder zu strikt (22 %). Eine Veränderung der Nachtruheregelung würde entsprechend aktuell keine Mehrheit in der Bevölkerung finden, weder in die eine noch in die andere Richtung.

# Schweizer Luftfahrt

## Bewertung der Nachtruhe-Sperre – nach Flughafenregionen (Abb. 26)

«Wie bewerten Sie die aktuelle Nachtruhe-Sperre?»; Hilfstext: Schweizer Flughäfen unterliegen Nachtruhe-Sperren, um die Lärmbelastung zu begrenzen. Vereinfacht gilt an den grossen Flughäfen eine Nachtruhe ungefähr zwischen 23:30 / 24 Uhr und 06:00 Uhr (mit standortabhängigen Abweichungen und Ausnahmen)



Besonders die Bevölkerung der Flughafenregionen Genf (59 %) und Basel (55 %) bewertet die Nachtflugregelung genau richtig (Abb. 26). In diesen beiden Regionen sehen sogar rund ein Viertel der Befragten die bestehenden Nachtflugregelungen als zu locker, während nur rund 15 Prozent die Regelungen zu strikt finden. Auch unter den Anwohnenden des Flughafens Zürich ist die häufigste Antwort, die aktuelle Nachtflugregelung sei genau richtig (49 %). Ein Viertel findet die Regelung aber auch zu locker und ein weiteres Viertel sieht diese als zu strikt.

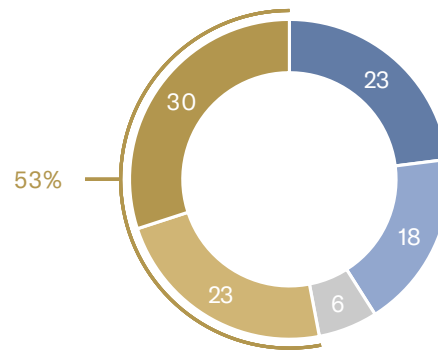
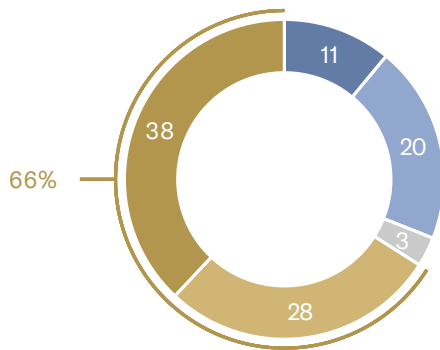
# Schweizer Luftfahrt

## Betriebszeiten und Flugangebot (Abb. 27)

«Sollten die Betriebszeiten ausgeweitet werden dürfen, wenn die Nachfrage im Flugverkehr steigt?»; «Würden Sie auf Kosten eines reduzierten Flugangebotes (ca. 30% weniger Langstreckenverbindungen) eine längere Nachtflugsperrung unterstützen?»

Erweiterung Betriebszeiten bei steigender Nachfrage im Flugverkehr

Verlängerte Nachtflugsperrung auf Kosten eines reduzierten Flugangebots



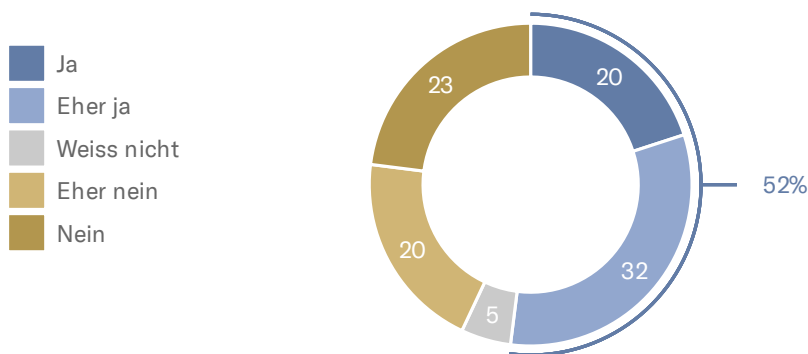
Vor dem Hintergrund der breiten Zufriedenheit mit den aktuellen Nachtruheregulungen stellt sich die Frage, wie die Luftfahrtbranche auf eine allfällige wachsende Nachfrage im Passagier- und Güterverkehr reagieren soll. Abbildung 27 zeigt, auch im Falle einer steigenden Nachfrage im Flugverkehr wird eine Ausweitung der Betriebszeiten abgelehnt: Zwei Drittel sprechen sich dagegen aus. Nur eine Minderheit von knapp einem Drittel würde eine Verlängerung der Betriebszeiten befürworten.

# Betriebszeiten sollen weder ausgeweitet noch verkürzt werden.

Fragt man die Bevölkerung, ob sie längere Nachtflugsperrungen unterstützen würde, selbst wenn das mit einem reduzierten Flugangebot einhergehen würde, reagiert ebenfalls eine Mehrheit in der Bevölkerung mit Ablehnung. Gut die Hälfte der Befragten spricht sich gegen striktere Nachtflugsperrungen aus. 41 Prozent zeigen sich aber auch offen dafür. Insgesamt zeigt Abbildung 27, dass die Bevölkerung weder bereit ist, die Betriebszeiten auszuweiten, noch sie zu verkürzen – auch wenn dies eine Auswirkung auf das Flugangebot hat. Diese Befunde passen zu den vorherigen Ergebnissen (siehe Abb. 26), dass die Bevölkerung mehrheitlich mit der aktuellen Nachtruhesperre zufrieden ist und keine Änderung wünscht.

## Infrastrukturausbau an Flughäfen (Abb. 28)

«Sollte die Infrastruktur an den Flughäfen in der Schweiz ausgebaut werden, wenn die Nachfrage nach Flugreisen und Güterverkehr weiter wächst?»



Mehr Offenheit zeigt die Bevölkerung beim Infrastrukturausbau der Flughäfen, um so auf eine allfällige wachsende Nachfrage im

Flugverkehr reagieren zu können (Abb. 28). Eine knappe Mehrheit von 52 Prozent spricht sich für einen Ausbau der Flughafeninfrastruktur aus, wenn die Menschen mehr fliegen oder mehr Güter transportiert werden. Anpassungen scheinen damit eher über Erweiterungen der Kapazität innerhalb des bestehenden Zeitregimes akzeptiert zu werden als über Veränderungen der Betriebszeiten.

## 52 Prozent unterstützen den Ausbau der Flughafeninfrastruktur bei wachsender Nachfrage im Flugverkehr.

Das Kapitel zeigt, dass die Bevölkerung die Wohnqualität den Flughafenregionen insgesamt ähnlich positiv oder sogar besser bewertet als in der Gesamtschweiz. Der Fluglärm spielt überraschenderweise für eine Mehrheit der Flughafenanwohnenden eine untergeordnete Rolle. Trotzdem sollen die im internationalen Vergleich strengen Nachtflugregelungen nicht angerührt werden, sie gelten für eine Mehrheit der Schweizer Bevölkerung als genau richtig. Weder eine Ausweitung der Flugzeiten noch eine strengere Regelung findet eine Mehrheit. Sollte die Nachfrage im Flugverkehr steigen, zeigt sich die Bevölkerung offen für einen Infrastrukturausbau aus, sofern die Nachfrage weiter steigt.

# Emissionen und Klima

In diesem Kapitel geht es um den Klimaschutz in der Luftfahrt und wie Emissionsreduktionen innerhalb der Branche am besten umgesetzt werden sollen. Bei wem sieht die Bevölkerung die Hauptverantwortung für den Klimaschutz in der Luftfahrt? Durch welche Massnahmen sollen Emissionsreduktionen erreicht werden? Die Ergebnisse zeigen, dass Klimaschutz im Luftverkehr primär international koordiniert werden soll. Während an der Wirksamkeit von CO<sub>2</sub>-Abgaben gezweifelt wird, wäre eine Mehrheit der Bevölkerung bereit, einen Aufpreis für Projekte zu bezahlen, welche die Dekarbonisierung der Luftfahrt vorantreiben. In welche Projekte die Mittel fliessen sollen, darüber scheiden sich die Meinungen.

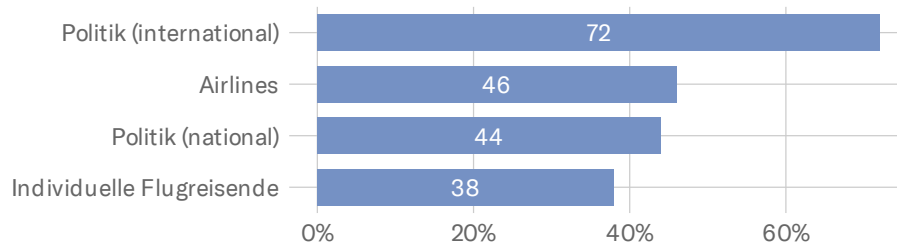
## 5.1 HAUPTVERANTWORTUNG LIEGT BEI INTERNATIONALER POLITIK

Die zivile Luftfahrt in der Schweiz befindet sich in einem Spannungsfeld zwischen einer rasch steigenden Nachfrage und einem anhaltenden Druck zur Reduktion der Treibhausgase. Der Klimawandel und die damit verbundenen ökologischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Folgen zählen zu den grössten globalen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts.

Zur Einhaltung des 1.5-Grad-Ziels sind Emissionsreduktionen in allen Sektoren erforderlich<sup>8</sup>. Der Luftverkehr trägt dabei mit einem Anteil von 2.5 Prozent zu den globalen Kohlenstoffemissionen bei<sup>9</sup>. Die Luftfahrtbranche verfolgt entsprechende Dekarbonisierungsstrategien, etwa über technologische Innovationen oder nachhaltige Treibstoffe.

### Verantwortung für Klimaschutz in der Luftfahrt (Abb. 29)

«Bei wem liegt Ihrer Meinung nach die Hauptverantwortung für den Klimaschutz in der Luftfahrt?»



Der Klimaschutz bewegt sich im Spannungsfeld zwischen internationaler Koordination, nationaler Regulierung, Branchenverantwortung und individuellem Verhalten. Abbildung 29 zeigt, wo die Bevölkerung die Hauptverantwortung für den Klimaschutz verortet. Die internationale Politik wird von 72 Prozent der Bevölkerung als zentrale Handlungsmacht gesehen. 44 Prozent sprechen sich dafür aus, dass die Hauptverantwortung bei der nationalen Politik liegt. Weitere 46 Prozent nennen Airlines und damit die Branche selbst. Das Schlusslicht bilden bei dieser Frage die individuellen Flugreisenden, nur 38 Prozent sehen die Hauptverantwortung bei ihnen. Damit deutet sich ein geteiltes Verantwortungsverständnis an, bei dem mehrere Ebenen gleichzeitig als zuständig wahrgenommen werden. Die häufige Nennung der internationalen Politik verweist jedoch auf die Erwartung, dass Klimaschutz im Luftverkehr primär über multilaterale Koordination erfolgen soll.

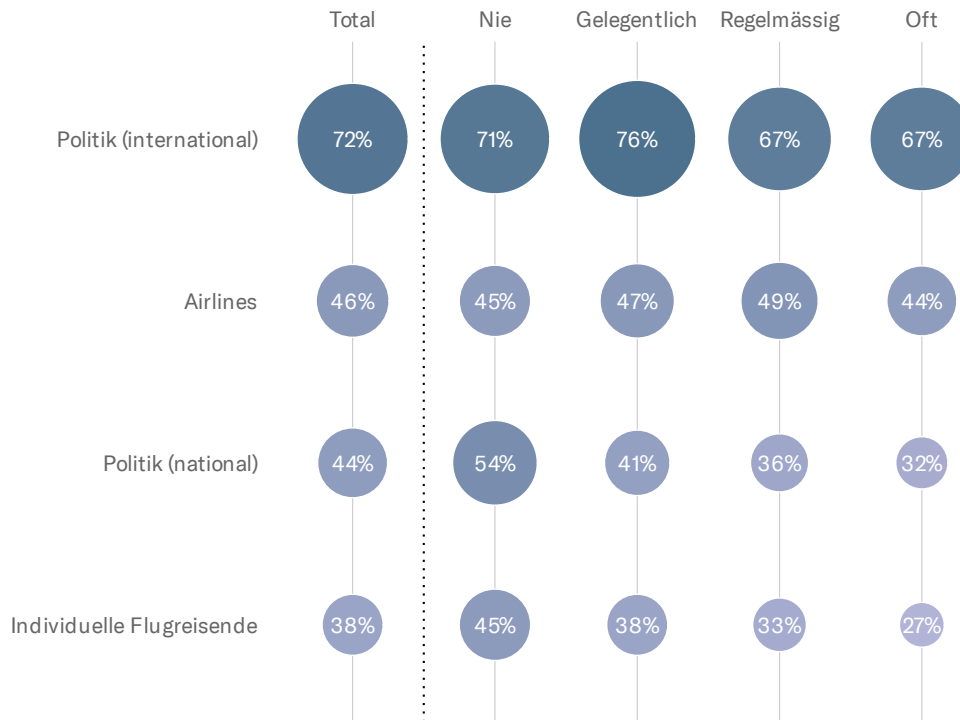
<sup>8</sup>IPCC (2023), Synthesis Report

<sup>9</sup>International Energy Agency (2023), Aviation

## Schweizer Luftfahrt

### Verantwortung für Klimaschutz in der Luftfahrt – nach Flugverhalten (Abb. 30)

«Bei wem liegt Ihrer Meinung nach die Hauptverantwortung für den Klimaschutz in der Luftfahrt?»



Schlüsselt man die Ergebnisse nach eigenem Flugverhalten auf, zeigen sich insbesondere hinsichtlich der Verantwortung der nationalen Politik und der individuellen Flugreisenden unterschiedliche Meinungen (Abb. 30). Wer selten oder nie fliegt, schreibt sowohl der nationalen Politik (54 %) als auch den individuellen Reisenden (45 %) häufiger die Hauptverantwortung zu. Dies zeigt, dass die Wenigflieger individuelle Verhaltensänderungen sowie strengere nationale Regulierung stärker befürworten. Umgekehrt konstatieren Vielflieger die Hauptverantwortung häufiger auf internationaler politischer Ebene (67 %) oder bei der Branche selbst (44 %), nur eine kleine Minderheit (27 %) von ihnen sieht die Hauptverantwortung bei den Konsumenten. Wer viel fliegt, schiebt die Verantwortung für den Klimaschutz also eher von sich weg als Personen, die wenig fliegen.

# Nichtflieger sehen die Hauptverantwortung für den Klimaschutz häufiger bei den Konsumenten als Vielflieger.

Einstellungen zu Klimaregeln in der Luftfahrt (Abb. 31)

«Welchen der folgenden Aussagen stimmen Sie zu? [A] Klimaregeln sollen ausschliesslich international oder multinational festgelegt werden, damit für alle Länder die gleichen Bedingungen gelten. [B] Die Schweiz soll zusätzliche nationale Klimaregeln für die Luftfahrt einführen, auch wenn Schweizer Airlines dadurch einen Wettbewerbsnachteil haben könnten.»

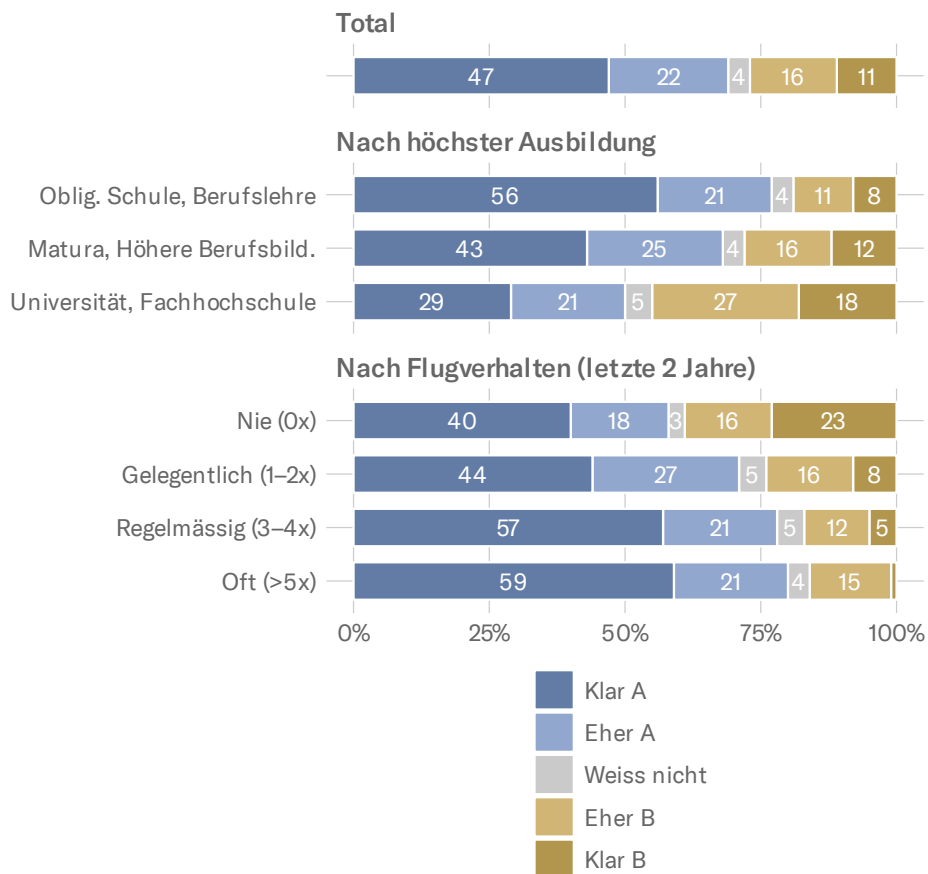


Abbildung 31 geht der Frage auf den Grund, ob klimabedingte Regulierungen für die Luftfahrt nur in internationaler Abstimmung oder auch auf nationaler Ebene beschlossen werden sol-

len. Gut zwei Drittel der Bevölkerung stimmen der Aussage zu, dass Klimaregeln im Luftverkehr ausschliesslich international oder multinational festgelegt werden sollen, damit für alle Länder die gleichen Bedingungen gelten und für die Schweiz keine Wettbewerbsnachteile entstehen. Nur 27 Prozent sprechen sich dafür aus, dass die Schweiz auch nationale Klimaregeln einführen sollte, selbst wenn dadurch Wettbewerbsnachteile für die hiesigen Airlines entstehen könnten. Auch hier zeigt sich wieder eine klare Präferenz der Bevölkerung: Ja zum Klimaschutz, aber primär in internationaler Abstimmung.

## Klimaschutz im Luftverkehr soll primär international koordiniert werden, nicht im nationalen Alleingang.

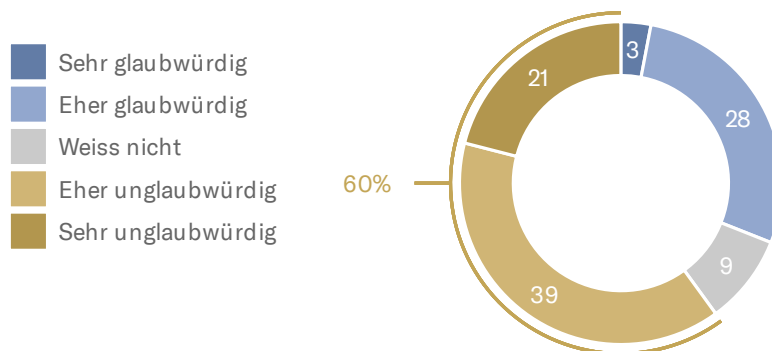
Bemerkenswert ist, wie unterschiedlich die Bildungsmilieus der Schweiz auf diese Frage blicken. Je höher die formale Bildung, desto eher wird die Einführung zusätzlicher nationaler Klimaregeln unterstützt. Personen mit Universitäts- oder Fachhochschulabschluss sprechen sich mit 45 Prozent am häufigsten von allen Bildungsmilieus für nationale Regelungen aus. In Milieus mit tieferem Bildungsniveau nimmt dagegen nur jede fünfte Person Regulierungen auf nationaler Ebene zu. Auch Personen, die in den letzten zwei Jahren nicht geflogen sind, befürworten häufiger nationale Regulierungen (39 %) als Vielflieger (16 %). Insgesamt überwiegt jedoch die Haltung, dass Klimaschutz im Luftverkehr primär international koordiniert werden soll, und nicht im nationalen Alleingang.

## 5.2 EMISSIONSREDUKTION DURCH INNOVATION

Wie im vorherigen Kapitel gezeigt, findet knapp die Hälfte der Bevölkerung, dass auch die Luftfahrtbranche eine Verantwortung am Klimaschutz trägt. Die konkreten Massnahmen, welche von der Branche umgesetzt wurden, scheinen bei der Bevölkerung bisher wenig überzeugt zu haben. Abbildung 32 zeigt, dass eine Mehrheit in der Bevölkerung (60 %) das Engagement der Luftfahrtbranche zur Dekarbonisierung als unglaubwürdig einstuft. Nur ein knappes Drittel empfindet die Bemühungen der Luftfahrtbranche als glaubhaft. Diese Einschätzung deutet auf ein Vertrauensdefizit gegenüber der Luftfahrtbranche hin. Die bisherigen Klimabemühungen sind der Bevölkerung offenbar nicht bekannt oder werden als unzureichend wahrgenommen.

### Glaubwürdigkeit des Dekarbonisierungsengagements der Luftfahrtbranche (Abb. 32)

«Wie glaubwürdig oder unglaubwürdig finden Sie das Engagement der Luftfahrtbranche zur Dekarbonisierung?»



# 60 Prozent empfinden das Engagement der Luftfahrtbranche zur Dekarbonisierung als unglaubwürdig.

Dennoch gibt es einige Initiativen der Luftfahrtbranche zu Gunsten der Emissionsreduktion, welche die Bevölkerung zielführend findet. Allen voran werden technologische Innovationen innerhalb der Luftfahrtbranche genannt (Abb. 33): 77 Prozent der Befragten nennen effizientere Flugzeuge, während 71 Prozent nachhaltige Treibstoffe (Sustainable Aviation Fuels) besonders zielführend finden. Die Hälfte der Befragten setzt auf direktere Flugrouten. CO<sub>2</sub>-Kompensation (18 %) und Emissionshandel (3 %) werden deutlich seltener genannt. Technische Innovationen empfinden die grosse Mehrheit also deutlich vielversprechender auf dem Weg zu emissionsärmeren Fliegen als markt-basierte oder kompensatorische Instrumente.

## Zielführende Initiativen zur Emissionsreduktion (Abb. 33)

«Welche Initiativen der Luftfahrtbranche zu Gunsten der Emissionsreduktion finden Sie besonders zielführend?»

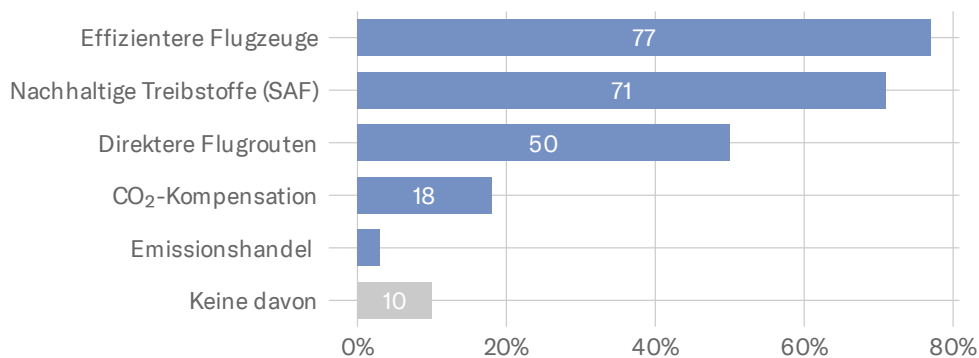
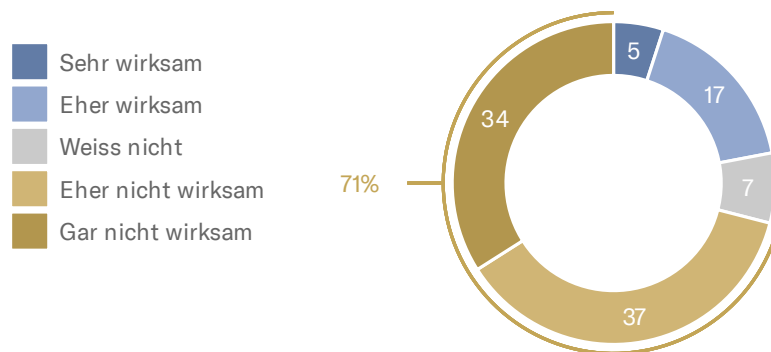


Abbildung 34 unterstreicht dies und zeigt, dass die Bevölkerung grossmehrheitlich CO<sub>2</sub>-Abgaben für Flugreisen für nicht wirksam halten (71 %). Dies deutet darauf hin, dass viele Befragte CO<sub>2</sub>-Abgaben eher als symbolische Massnahme wahrnehmen und ihnen nur begrenztes Potenzial für effektiven Klimaschutz zuschreiben.

### Zielführende Initiativen zur Emissionsreduktion (Abb. 34)

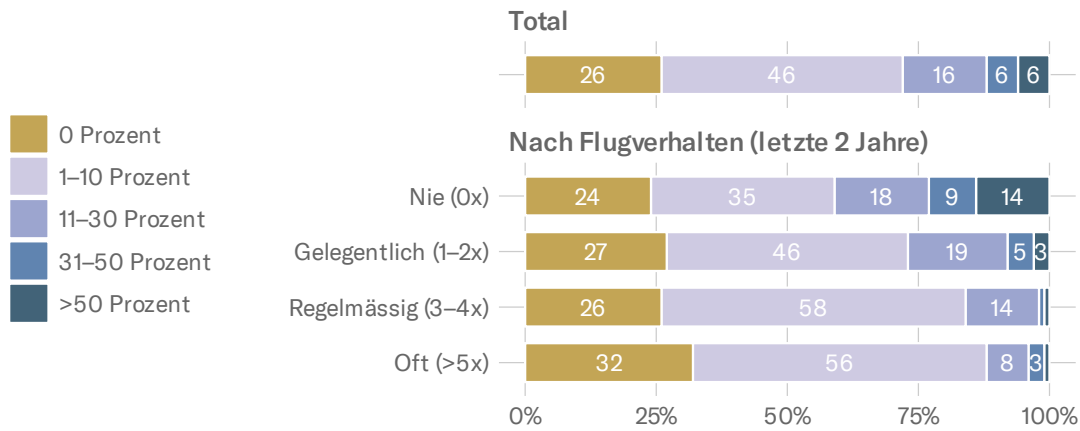
«Wie bewerten Sie die Wirksamkeit von CO<sub>2</sub>-Abgaben für Flugreisen, um Klimaschäden zu kompensieren?»



Will die Luftfahrtbranche Emissionen reduzieren, braucht sie finanzielle Mittel, mit denen die Dekarbonisierung des Fliegens vorangetrieben werden kann. Wie viel mehr sind Reisende bereit für ein Flugticket zu zahlen, um damit klimafreundliche Innovationen im Luftverkehr zu unterstützen? Die Mehrheit der Bevölkerung (74 %) wäre grundsätzlich bereit, für klimafreundliche Innovationen im Luftverkehr wie nachhaltige Treibstoffe einen kleinen bis moderaten Aufpreis zu entrichten (Abb. 35). Am häufigsten äussern die Befragten eine Bereitschaft, einen Aufpreis zwischen einem und zehn Prozent zu zahlen. 28 Prozent würden sogar einen Aufpreis von mehr als 11 Prozent des Ticketpreises bezahlen. Ein Viertel der Befragten lehnt hingegen jeglichen Aufpreis ab.

Zahlungsbereitschaft für klimafreundliche Innovationen pro Ticketpreis (Abb. 35)

«Wie viel mehr wären Sie bereit für klimafreundliche Innovationen im Luftverkehr (z.B. Sustainable Aviation Fuels) pro Ticketpreis zu bezahlen?»



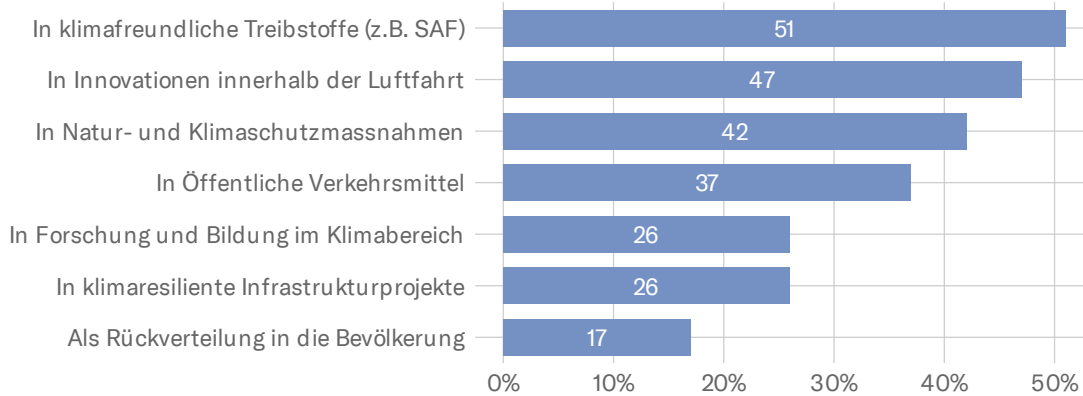
# Vielflieger zeigen die geringste Zahlungsbereitschaft für klimafreundliche Innovationen.

Schlüsselt man die Ergebnisse nach eigenem Flugverhalten auf, zeigt sich: Wer selbst kaum oder nie fliegt, unterstützt höhere Abgaben, während Vielflieger sensibler auf Mehrkosten reagieren und entsprechend geringere Zahlungsbereitschaft signalisieren. Ausgerechnet jene, die den grössten Teil der zusätzlichen Kosten tragen müssten, zeigen die geringste Zahlungsbereitschaft. Damit stösst die Finanzierung der Dekarbonisierung genau bei den Hauptverursachern auf Widerstand.

### Investitionszwecke aus Flugticketabgabe (Abb. 36)

«Sollte es zu einer Flugticketabgabe kommen, worin sollten finanzielle Mittel investiert werden?»

Vollständige Labels der abgekürzten Optionen in der Abbildung: «In Innovationen innerhalb der Luftfahrt (z.B. effizientere Flugzeuge)», «In Natur- und Klimaschutzmassnahmen (z.B. Biodiversitätsförderung)», «In Infrastrukturprojekte zur Anpassung an den Klimawandel (z.B. Hitzeschutz)»



Mit der grundsätzlich vorhandenen Zahlungsbereitschaft stellt sich die Frage nach der konkreten Ausgestaltung der Finanzierung von klimafreundlichen Innovationen. Eine mögliche Form ist die Flugticketabgabe, also eine zweckgebundene Abgabe pro Flugticket, deren Einnahmen zur Finanzierung von Klimaschutzmassnahmen im Luftverkehr oder anderen Bereichen eingesetzt werden. Wenn eine Flugticketabgabe eingeführt würde, präferiert rund die Hälfte der Bevölkerung, dass die Mittel in Innovationen innerhalb der Luftfahrt investiert werden, wie beispielsweise in effizientere Flugzeuge und nachhaltige Treibstoffe (Abb. 36). Die beiden meistgenannten Optionen sehen also eine Rückführung der finanziellen Mittel in die Aviatik vor.

**Die finanziellen Mittel einer  
Flugticketabgabe sollen  
primär zurück in die Aviatik  
fliessen.**

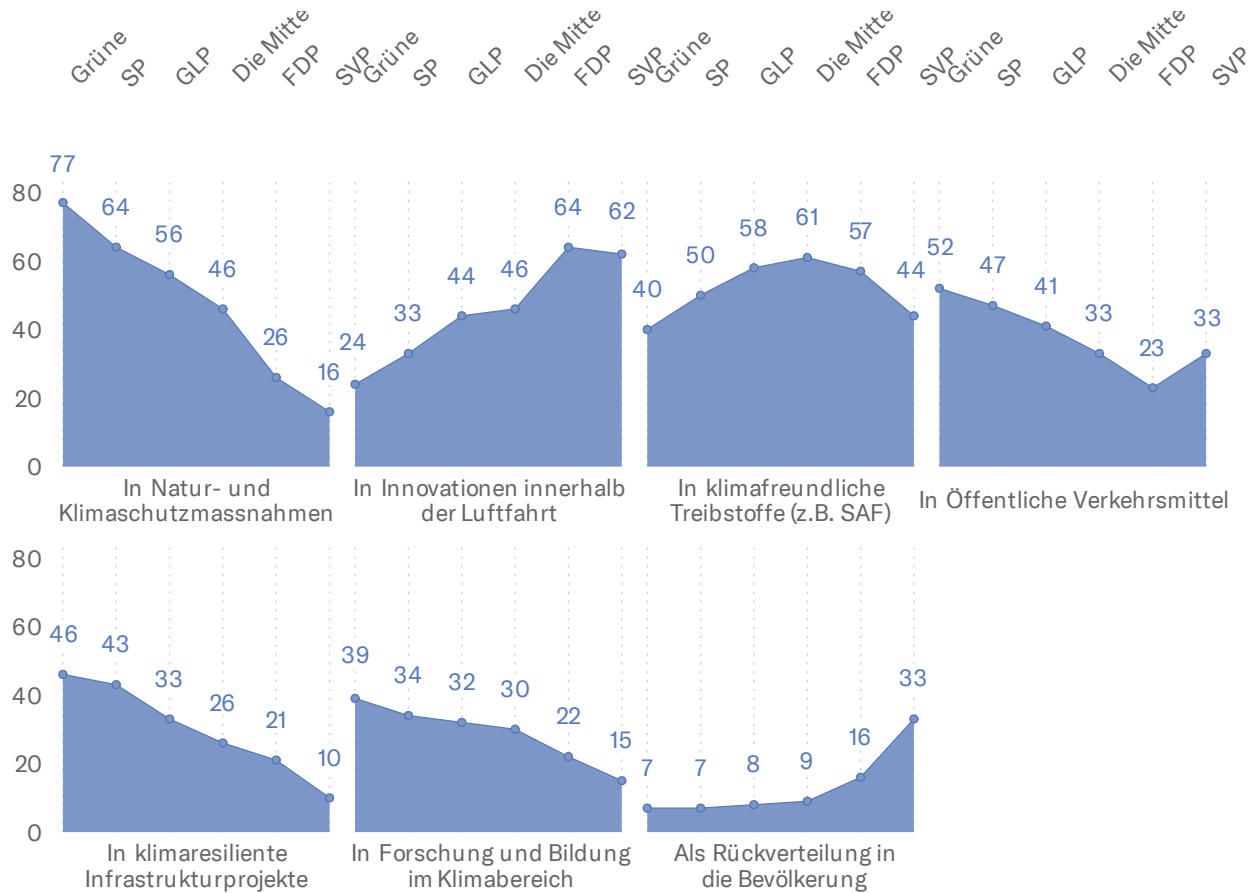
Gleichzeitig findet auch die Finanzierung von Massnahmen ausserhalb der Luftfahrt Unterstützung. 42 Prozent sprechen sich dafür aus, die Einnahmen in Natur- und Klimaschutzmassnahmen zu investieren, 37 Prozent befürworten eine Verwendung für den öffentlichen Verkehr. Jeweils rund ein Viertel der Befragten würde die Mittel zudem in Forschung und Bildung oder in klimaresiliente Infrastrukturprojekte lenken. Am seltensten wird eine direkte Rückverteilung der Mittel an die Bevölkerung genannt (17 %).

Die Präferenzen für die Verwendung der durch die Flugticketabgabe generierten finanziellen Mittel sind stark parteipolitisch geprägt (Abb. 37). Am ausgeprägtesten divergieren die Meinungen bei Investitionen in Natur- und Klimaschutzmassnahmen, etwa zur Förderung der Biodiversität. Während sich unter der Anhängerschaft der SVP nur 16 Prozent dafür aussprechen, sind es in der Wählerschaft der Grünen 77 Prozent. Ähnlich, jedoch weniger markant, verhält sich das links-rechts Gefälle bei Investitionen in Infrastrukturprojekte zur Anpassung an den Klimawandel, in öffentliche Verkehrsmittel sowie in Forschung und Bildung im Klimabereich.

## Schweizer Luftfahrt

### Investitionszwecke aus Flugticketabgabe – Nach Parteinähe (Abb. 37)

«Sollte es zu einer Flugticketabgabe kommen, worin sollten finanzielle Mittel investiert werden?»



Der umgekehrte Trend findet sich bei Innovationen innerhalb der Luftfahrt. Knapp zwei Drittel der Rechtswählenden befürworten diese Verwendung, während sie im links-grünen Spektrum nur von weniger als einem Drittel unterstützt wird. Investitionen in klimafreundliche Treibstoffe stossen vor allem bei den Liberalen und der Mitte auf Zustimmung, währenddem die Rückverteilung an die Bevölkerung grundsätzlich geringe Unterstützung findet, jedoch am ehesten von der Wählerschaft der SVP befürwortet wird.

Die Bevölkerung verortet die Hauptverantwortung für den Klimaschutz im Luftverkehr primär auf internationaler Ebene, um gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen. Es werden jedoch auch die nationale Politik, Airlines und individuelle Reisende in die Verantwortung genommen. Die Umsetzung durch die

Branche genießt jedoch begrenztes Vertrauen. Bei der Emissionsreduktion setzt die Bevölkerung klar auf technologische Innovationen innerhalb der Branche – insbesondere auf effizientere Flugzeuge und nachhaltige Treibstoffe. Marktbasierende Instrumente wie Emissionshandel oder CO<sub>2</sub>-Kompensation werden deutlich zurückhaltender bewertet. Eine Mehrheit ist zudem bereit, für klimafreundliche Innovationen wie nachhaltige Treibstoffe einen moderaten Aufpreis zu bezahlen. Die Mittel einer möglichen Flugticketabgabe sollen prioritär in Innovationen innerhalb der Luftfahrt fließen, wobei die konkreten Investitionspräferenzen stark parteipolitisch geprägt sind. Gleichzeitig wird das bisherige Engagement der Luftfahrtbranche zur Dekarbonisierung mehrheitlich als unglaubwürdig eingeschätzt. Insgesamt zeigt sich, dass Klimaschutz im Luftverkehr grundsätzlich unterstützt wird und dabei international verortet und technologisch gedacht wird.

# Methodik

## 6.1 DATENERHEBUNG UND METHODEN

Die Daten wurden zwischen dem 22. Januar und 5. Februar 2026 erhoben. Die Grundgesamtheit der Befragung bildet die sprachlich integrierte Wohnbevölkerung der Deutschschweiz und der französischsprachigen Schweiz. Die Befragung erfolgte über das Online-Panel von Sotomo und Bilendi. Nach Bereinigung und Kontrolle der Daten konnten die Angaben von 2524 Personen ausserhalb der Flughafenregionen, sowie die Angaben von 1210 Anwohnerinnen und Anwohnern der Flughagenregionen für die Auswertung verwendet werden. Dabei teilen sich die Angaben der Personen, die in Flughafenregionen wohnen wie folgt auf:

- Zürich: 673
- Basel: 296
- Genf: 241

Da sich die Teilnehmenden der Umfrage selbst rekrutieren (opt-in), können Verzerrungen in der Zusammensetzung der Stichprobe auftreten. Es werden deshalb statistische Gewichtungungsverfahren angewendet, damit die Stichprobe hinsichtlich zentraler soziodemographischer Merkmale der Bevölkerung entspricht. Folgende Merkmale wurden bei der Gewichtung berücksichtigt: Geschlecht, Alter, Bildung, politische Orientierung, Sprachregion und Flughafenregion. Dieses Vorgehen gewährleistet eine hohe Repräsentativität der Wohnbevölkerung der Schweiz. Für die vorliegende Gesamtstichprobe beträgt das 95-Prozent-Konfidenzintervall (für 50-Prozent-Anteil)  $\pm 1.6$  Prozentpunkte.

## 6.2 STICHPROBE INNERHALB DER FLUGHAFENREGIONEN

Aufgrund der Thematik und unterschiedlicher Betroffenheiten je nach Wohnort wurden Anwohnerinnen und -anwohner der Landesflughäfen Zürich, Basel-Mulhouse-Fribourg und Genf (wohnhaft innerhalb der Schweiz) in der Stichprobe gezielt stärker berücksichtigt. In den gewichteten Daten ist die Bevölkerung der Gesamtschweiz jedoch repräsentativ abgebildet. Die Kriterien dafür wurden folgendermassen festgelegt:

- Anwohnerinnen und Anwohner innerhalb von 5km Entfernung zum Flughafen
- Von Fluglärm betroffene Anwohnerinnen und Anwohner (auch ausserhalb der 5km-Zone). Dazu wurden die jeweiligen Schallschutzperimeter der Flughäfen beachtet.

**SOTCMO**