



Business-Jets sind kein Luxusspielzeug

Die Geschäftsfliegerei droht aus Zürich zu verschwinden. Damit spielt die Schweiz mit ihrer wirtschaftlichen Anbindung. Denn in den Jets sitzen meist nicht Milliardärssprösslinge, sondern Firmenchefs. Von Michael von Ledebur

Um den Ruf der Privatfliegerei steht es nicht zum Besten. Es dominiert das Bild schwerreicher Prominenter, die sich hoch über den Wolken im Ledersessel fläzen. Wenn die Schönen und Reichen Zürich bald nicht mehr direkt ansteuern können – wen kümmert's? Nur ist dies ebenso kurzsichtig, wie das Bild von der Geschäftsfliegerei falsch ist. Es geht nicht darum, die Launen von ein paar Privilegierten zu befriedigen, sondern um die Anbindung des Wirtschaftsstandorts Zürich. Während der Anteil Geschäftsreisender im Linienverkehr unter zwanzig Prozent liegt, ist es bei der Geschäftsfliegerei gerade umgekehrt. In vier von fünf Jets sitzen gemäss Schätzungen von Brancheninsidern Wirtschaftsführer: ausländische CEO, die ihre Schweizer Niederlassung besuchen, oder Schweizer Firmenchefs auf dem Weg in fremde Märkte, zu Destinationen, die über den Linienverkehr nicht oder nur umständlich erreichbar sind. Reiner Freizeitverkehr ist rar, was bei Preisen von vielen tausend Franken pro Flugstunde auch nicht verwunderlich ist.

Behörde hat geschlampt

Wer die Entwicklung der Zürcher, ja der Schweizer Volkswirtschaft im Blick hat, kann deshalb nicht einfach achselzuckend abtun, was sich rund um den ehemaligen Militärflugplatz Dübendorf abspielt. Dort soll eigentlich ein Flugplatz für Business-Jets entstehen, wobei auch die Luftwaffe und der Innovationspark auf dem Areal Platz finden. Aber seit dem Marschhalt, den der Bund Ende November ausgegeben hat, ist das nicht mehr so sicher. Sollte die Alternative Dübendorf scheitern, sind die Tage der Geschäftsfliegerei in Zürich gezählt. Am Flughafen Zürich haben Linien- und Charterflugzeuge Vorrang. Im Sommer ist bereits ein Viertel der Zeitfenster für die Business-Fliegerei gesperrt, bei steigender Tendenz. Für eine Branche, die von Flexibilität lebt, ist dies problematisch. Für die Business-Jets gibt es keine Alternative zu Dübendorf. Bern, das bisweilen genannt wird, ist keine Option. CEO bestiegen den Business-Jet nicht wegen des Champagners, sondern wegen der Effizienz. Oft werden nicht die gros-

Was andernorts Standard ist, droht in den Mühlen der hiesigen Planungsabläufe zermahlen zu werden.

sen internationalen Destinationen angesteuert, sondern Flugplätze in unmittelbarer Nähe zum Produktionsstandort: Farnborough statt London, Egelsbach statt Frankfurt. Obenhin gehören Zürich und auch Genf weltweit zu den wenigen Flughäfen, die Business-Jets überhaupt landen lassen. Für gewöhnlich haben diese ihre eigenen Flugplätze.

Was andernorts Standard ist, droht in den Mühlen der hiesigen Planungsabläufe zermahlen zu werden. Ausgerufen hat der Bund den Planungsstopp in Dübendorf aus zwei Gründen. Erstens hat sich gezeigt, dass das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) geschlampt hat, als es den Business-Betrieb auf dem ehemaligen Militärflugplatz 2013 ausschrieb. Dem Flugplatzbetreiber fehlt gemäss gegenwärtiger Rechtslage nämlich ein wesentliches Recht. Er darf die Luftsäulen anliegender Liegenschaften nicht in derjenigen Höhe überfliegen lassen, die für einen Betrieb notwendig ist. Er müsste sich mit jedem einzelnen Grundeigentümer juristisch einigen. Das ist ein Ding der Unmöglichkeit. Man staunt, dass dem Bund ein derart eklatanter Fehler unterlaufen konnte und dass der Missstand seither unentdeckt blieb.

Zweitens hat der Bund Sorge über die zukünftige Flugsicherung geäussert, weil sich die Lufträume von Kloten und Dübendorf, acht Kilometer voneinander entfernt, überlappten. Dieses zweite Argument ist jedoch zweifelhaft. Das Uvek verweist auf eine Stellungnahme der Zürcher Regierung, die sich um die Kapazität am Zürcher Flughafen sorge. Tatsächlich wäre es widersinnig, wenn die Business-Fliegerei in Kloten dem Linienverkehr von Dübendorf her aber in die Quere käme. Selbstverständlich braucht es Absprache zwischen den Flugsicherungen der beiden Flughäfen.

Aber dass es dabei grössere Hindernisse gebe, was das der Bund suggeriert, ist unglaubhaft. Weltweit werden Business-Jet-Flugplätze direkt neben grossen Flughäfen betrieben, von New York über London bis Paris. Während des WEF lässt sich das Privatflugzeugaufkommen in Dübendorf reibungslos abwickeln. Die Flugsicherung Skyguide sagt seit Jahren, dass sie eine Verlagerung nach Dübendorf

begrüsse. Dies auch aus Sicherheitsgründen, wobei es nur indirekt um die Business-Jets geht, die gleich operieren wie Linien-Jets. Die Flugsicherung möchte vor allem die Hobbyfliegerei nicht mehr in Kloten haben. Diese soll mit den Business-Jets nach Dübendorf zügeln, was aber nur möglich ist, wenn das Projekt zustande kommt.

In Dübendorf soll es durchschnittlich achtzig Flugbewegungen geben, die sich über den ganzen Tag verteilen, während Kloten als internationales Drehkreuz wellenförmig mit einigen Spitzenzeiten funktioniert. Das Problem sollte deshalb nicht grösser gemacht werden, als es ist. Auch die Kalamität der fehlenden Überflugrechte lässt sich relativ einfach lösen, indem man Dübendorf eine Konzession erteilt. Der Flugplatz wäre damit in der Lage, die Überflugrechte durchzusetzen, wobei gewisse Liegenschaftsbesitzer zu entschädigen wären.

Der vom Bund ausgerufenen Marschhalt in Dübendorf ist gerechtfertigt, vor allem angesichts der festgestellten rechtlichen Unsicherheiten. Grundsätzliche Kritik diesbezüglich wäre nicht an Departementsvorsteherin Simonetta Sommaruga (sp.), sondern eher an deren Vorgängerin Doris Leuthard (cvp.) zu richten. Dennoch hat das Uvek mit seiner Kommunikation irritiert. Diese lässt eben doch vermuten, dass die Förderung eines Business-Jet-Flughafens keine Herzensangelegenheit der Verkehrsministerin ist. Allerdings sollte man Sommaruga an ihren Taten messen. Es ist zwingend nötig, dass das Uvek an Dübendorf eine Konzession vergibt. Ein Gutachten, das das Uvek beim Bundesamt für Justiz in Auftrag gegeben hat, zeigt, dass die Konzessionsvergabe rechtlich zulässig und sogar angezeigt wäre. Allerdings muss das Verfahren innerhalb eines Jahres eingeleitet werden, da sonst juristische Komplikationen drohen. Der Weg über die Konzession wäre folgerichtig. Der Bund hat sich bei verschiedenen Gelegenheiten klar zur Auslagerung der Geschäftsfliegerei nach Dübendorf bekannt, unter anderem im Luftfahrtpolitischen Bericht.

Gegner wittern Morgenluft

Der grundsätzlich richtige Marschhalt bringt es mit sich, dass die Gegner des Projekts Morgenluft wittern. Weil sich der Prozess um mehrere Jahre verzögern wird, sprechen sie von einem Zeitfenster, in dem es Einfluss zu nehmen gelte – mit dem Ziel, den Business-Airport zu verhindern. Die Anrainergemeinden weheln für ihr mit beträchtlichem Aufwand selbst erwonnenem Alternativkonzept, das deutlich weniger Flüge vorsieht. Sie schiessen dafür Geld ein und haben eigens eine AG gegründet. Nicht Business-Jets sollen in Dübendorf landen, sondern historische und reparaturbedürftige Flugzeuge. Nun kann man den Gemeindeexekutiven zwar nicht vorwerfen, sich für das Wohl der Anwohner ins Zeug zu legen. Doch diese Bemühungen wirken zunehmend hilflos, weil sie sich völlig ausserhalb der Planung des Bundes bewegen. Dieser hat am Flughafen nun einmal das Sagen. Grösser scheint die Gefahr für das Vorhaben auf dem kantonalen oder nationalen politischen Parkett. Zwar beschränken sich die Einflussmöglichkeiten der linken Parteien derzeit auf verbalen Widerstand – im Kantonsrat haben SP und Grüne entsprechende Erklärungen abgegeben. Aber es ist nicht absehbar, wie sich der politische Diskurs auf den komplizierten, nun ins Stocken geratenen Planungsprozess auswirken könnte. Die Grünen sprechen vom Flugplatz als der «grössten Magerwiese des Kantons», die am besten brachliegen sollte. Ginge es nach der SP, würde er zum Erholungsraum für die Bevölkerung. In Zeiten der Klimakrise sei es ohnehin unverantwortlich, einen neuen Flugplatz zu begründen.

Diese Argumente sind zweifellos en vogue und nicht ohne weiteres abzutun. Aber sie greifen zu kurz. Es ist schlicht nicht zielführend, aus Gründen des Klimaschutzes lokal auf eine radikale Einschränkung der Fliegerei zu drängen. Sehr viel aussichtsreicher sind die Bemühungen, die Luftfahrt auf nachhaltigen Treibstoff umzustellen. Es dürfte gerade die Privatfliegerei sein, die diesen Schritt als Erste vollzieht, weil in dieser Branche die Maschinen deutlich rascher ersetzt werden. Und unbestritten wäre die Landreserve im Herzen des Glattlands grundsätzlich für viele Nutzungen attraktiv – auch als Naherholungsgebiet. Ein Teil des Flugplatzes wird gemäss den Plänen des Bundes ja tatsächlich nicht mehr aviatisch genutzt, wenn auch nicht als Erholungsgebiet, sondern als Innovationspark. Falsch ist es aber, so zu tun, als würde hier eine letzte Landreserve zum Flugplatz umgebaut. Geflogen wird in der «Wiege der Schweizer Luftfahrt» bekanntlich seit über hundert Jahren. Bis 2005 starteten und landeten hier Militärfjets, die ungleich lauter waren, als es die modernen Geschäftsflugzeuge wären.

Die Anrainergemeinden werben mit einem Flugplatz «fürs Volk». Das ist bezeichnend und geschickt gewählt, weil es sich gegen fliegende Objekte richtet, die vermeintlich nur einigen wenigen Reichen zugutekommen. Verschwendet aber die Geschäftsfliegerei, werden Zehntausende Arbeitsplätze vernichtet, die direkt oder indirekt an der Branche hängen. Sehr viel mehr Arbeitsplätze und das Wohl vieler hängen an der Standortattraktivität Zürichs. Die Geschäftsfliegerei kann für sich in Anspruch nehmen, diesem Zweck direkter zu dienen als jeder andere Zweig der Luftfahrt. Sie braucht Platz.