



Landung eines Jumbo-Frachters in Dübendorf: Gemäss dem benachbarten Flughafen Zürich dürfe der Flugplatz nicht zu einem Innovationspark ohne Piste werden. Bild: Archiv

# Forschung braucht eine Piste

**FLUGPLATZ.** Kapazitätsengpässe an den Landesflughäfen und gesetzliche Restriktionen behindern das Wachstum der Geschäftsaviatik in der Schweiz. Die Branche zählt auf baldige Lösungen – wie zum Beispiel auf die Öffnung Dübendorfs im Zeitraum der nächsten sechs bis sieben Jahren.

TONI SPITALE

Zahlreiche internationale Multis und Finanzdienstleister haben ihren Hauptsitz in der Schweiz, was dazu führt, dass hierzulande europaweit am meisten Geschäftsflüge abgefertigt werden. Die Branche generiert 17 000 direkte sowie indirekte Arbeitsplätze und erwirtschaftet einen jährlichen Gesamtumsatz in der Höhe von 3,7 Milliarden Franken.

Doch von Euphorie war am ersten nationalen Business Aviation Forum, zu dem der europäische Dachverband der Branche (EBAA) vor kurzem nach Bern eingeladen hatte, nicht viel zu spüren. Das Hauptproblem: Die Branche ortet Wachstumspotential, das sie aber aufgrund von Kapazitätsengpässen an den Landesflughäfen und gesetzlichen Einschränkungen nicht ausschöpfen

kann. Einig waren sich die Referenten und Teilnehmenden lediglich darin, dass Alternativen und Lösungen her müssen, und zwar schnell.

## Infrastruktur erhalten

In den Fokus rückte immer wieder die Piste in Dübendorf. Das Projekt ziviles Flugfeld in Dübendorf wurde von mehreren Referenten, auch von solchen aus entfernteren Landesteilen, als ein Schritt in die richtige Richtung bezeichnet. Giovanni Russo von der Flughafen Zürich AG sprach von einer guten Alternative für die von Kloten aus operierenden Geschäftsaviatik. Angesichts eines erwarteten Wachstums im Bereich des Linienfluggeschäfts, werde es in Kloten künftig noch mehr Slot-Restriktionen für die übrige Aviatic geben. Deshalb müsse die Infrastruktur in Dübendorf erhalten bleiben und der Flugplatz dürfe nicht zu einem Innovationspark ohne Piste werden. «Wenn wir nun schnell vorwärts machen, könnte Dübendorf ab 2022/23 in Betrieb gehen», zeigte sich der Vertreter vom Flughafen Zürich zuversichtlich. Sein Unternehmen sei zwar an der Flugplatz Dübendorf AG nicht finanziell beteiligt, unterstütze aber das geplante Vorhaben vollumfänglich.

Urs Brüttsch, Projektleiter und Geschäftsführer der Flugplatz Dübendorf AG, erinnerte in seinen Ausführungen

unter anderem auch an den wirtschaftlichen Aspekt: Das Schliessen von Flughäfen führe zu einer Schwächung der Wirtschaft und gefährde folglich unseren Wohlstand. Es sei im Weiteren auch illusorisch zu glauben, dass in diesem Land irgendwo eine neue Piste geschweige denn ein neuer Flugplatz gebaut werden könne. «Wir kommen daher nicht darum herum, die bereits vorhandenen Kapazitäten zu nutzen und Dübendorf für die Zivlaviatik offen zu halten», brachte es Brüttsch auf den Punkt. Ferner stellte er klar, dass das heutige Pistensystem in der Schweiz noch aus den 1970er-Jahren stamme und ungleich zu Strasse und Schiene mit der Entwicklung der letzten Jahre nicht mehr Schritt gehalten habe. Unterstützung erhielt Brüttsch von Andreas Wittmer von der Hochschule St. Gallen. Kapazitätsengpässe betreffen aber nicht nur die Privatfliegerei, sondern sämtliche Bereiche der Mobilität in unserem Land, betonte der Aviatic-Spezialist.

## Reduzierter Betrieb in Dübendorf

Alex Bristol von der Flugsicherung Skyguide teilte die Auffassung, dass ohne die vorhandenen politischen Einschnitte die Kapazität am Zürcher Flughafen über Nacht um 30 bis 40 Prozent erhöht werden könnte. «Die Herausforderung liegt nun in der Frage, wie die Politik dazu bewegt werden kann, dieses Poten-

tial zu öffnen.» Auch Bristol begrüsst die Öffnung der Piste in Dübendorf. Aufgrund der Nähe zum Landesflughafen und den damit verbundenen Restriktionen in der Luft müsste sich Dübendorf aber mit Kapazitätseinschränkungen arrangieren – dies insbesondere während den Spitzenzeiten in Kloten.

Ob man denn die Geschäftsaviatik nicht etwa auch auf andere Regionalflugplätze verteilen könnte, auf denen noch Kapazitätsreserven bestehen, tauchte als Frage in der allgemeinen Diskussion auf? Diese Möglichkeit erachtete Peter Hartmann vom Anbieter Premium Jet als wenig realistisch. Die meisten Kunden befänden sich in der Region Zürich. «Wenn ich einen Kunden aus Zug bitten müsste, von Altenrhein aus zu fliegen, dann könnte ich meine Firma dicht machen.» Schnelligkeit und kurze Wege seien in diesem Geschäft heute wettbewerbsentscheidend, hob Hartmann hervor. Giovanni Russo vom Flughafen Zürich warnte gar vor einer mittel- bis langfristigen Kapazitätsreduktion für die Geschäftsfliegerei in der Region, sollte kein Ausbau möglich sein.

## Enges Korsett für die Glattalpiste

Die Hoffnung der Branche beruht ganz offensichtlich auf dem Glattal mit der Piste Dübendorf als Teil der vom Bund vorgegebenen Dreifachnutzung des Flugplatzareals. «Wir befinden uns momentan inmitten der Planungsphase», bestätigte der Projektleiter Urs Brüttsch am Rande des offiziellen Tagungsprogramms. Es gehe nun darum, die Grundlagen für die Sachplanung zu erarbeiten. Dazu zählten unter anderem Erschliessungskonzepte, die Energieversorgung, Natur- und Landschaftsschutz sowie die Flugverfahren inklusive der definitiven Pistenkonfiguration. «Es ist ein sehr enges Korsett, in dem wir uns bewegen können.» Der Projektleiter ist überzeugt, dass auch der Innovationspark von der zivilaviatischen Nutzung profitieren wird: «Forschung und Entwicklung brauchen eine Piste. Der Idealfall wäre, so hofft Brüttsch, dass ein ausländischer Geschäftsmann mit dem Businessjet in Dübendorf landet und in wenigen Schritten das Sitzungszimmer jener Firma erreicht, in die er gerne investieren würde.» Die Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf werde zweifelsohne auf den gesamten Wirtschaftsraum Zürich ausstrahlen.

## «Nicht nur Champagner und Canapés»

Konsterniert stellten ihre Vertreter und Repräsentanten in Bern auch fest, dass die Privatfliegerei unter einem Imageproblem leidet. «Die grosse Öffentlichkeit nimmt uns nach wie vor negativ wahr und glaubt, dass wir nur den Reichen zudienen», fasste Matthias Gantenbein vom Berner Flughafen zusammen. In Tat und Wahrheit würden aber Flüge von «Stars und Sternchen» nur einen Bruchteil des Geschäfts ausmachen. Manuel Müller von Jet Aviation in Basel relativierte: «Unser typischer Kunde besteigt um sechs Uhr morgens den Flieger, jettet zuerst nach London an eine Sitzung, dann nach Norwegen und bevor er um 22 Uhr wieder zu Hause ist, um seinen Kindern einen «Gute-Nacht-Kuss» zu geben, steht noch ein Meeting in Dä-

nemark auf dem Programm – mit dem Businessjet unterwegs sein ist nicht nur Champagner und Canapés, sondern in 90 Prozent der Fälle anstrengender Geschäftsalltag.»

### Zweifel über Imagekorrektur

«Wir bieten nicht nur Spielzeuge für reiche Leute, sondern wir bringen Investment und Arbeitsplätze in die Schweiz», ergänzte Gantenbein und rückte einmal mehr die wirtschaftliche Bedeutung der Branche in den Fokus. Einerseits schaffe die Branche überdurchschnittlich bezahlte Arbeitsplätze, was den Steuerfiskus freue und andererseits Sorge sie dafür, dass potentielle ausländische Investoren ohne Zeitverlust direkt in die Region ihres Interesses eingeflogen würden,

wo sie Investments tätigten und Arbeitsplätze schufen. Andere Teilnehmer hegten Zweifel darüber, ob eine Imagekorrektur überhaupt möglich ist: «Fakt ist doch, dass die allgemeine Öffentlichkeit nie Verständnis für die Privatfliegerei aufbringen wird, weil diese eben nur von einem kleinen Teil der Bevölkerung genutzt werden kann», fand der Vertreter des Flughafens Belp. Dieselbe Befürchtung teilte auch Manuel Müller von Jet Aviation: «Wenn man bereits infrage stellt, ob der Bundesrat einen eigenen Jet haben soll oder nicht, dann haben wir noch einen langen Weg vor uns, um all die Leute rund um Dübendorf zu überzeugen, warum dort ausländische Investoren landen und Schweizer Wirtschafts-exponenten starten sollten.» (ts)