

Interview mit Nationalrat Hans-Ueli Vogt, Präsident PGLR

«Südstarts sind sinnvoll»

Der 2015 neu gewählte Zürcher SVP-Nationalrat Hans-Ueli Vogt hat den zurückgetretenen Max Binder als Präsidenten der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt (PGLR) abgelöst. Der 47-jährige Politiker und Uni-Professor engagiert sich für den Luftfahrtstandort Schweiz, ist ein Befürworter von Südstarts in Zürich und setzt sich für eine moderne Luftwaffe ein, wie er im Interview mit SkyNews.ch erklärt.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

Weshalb haben Sie das Präsidium der Parlamentarischen Gruppe Luft- und Raumfahrt übernommen?

Die Grundvoraussetzung war mein Interesse und die Faszination für die Fliegerei. Zum einen habe ich meinen Militärdienst in der Luftwaffe geleistet, und ich bin in der Nähe des Flugplatzes Dübendorf aufgewachsen. Zum andern interessiert mich, was auf der Welt passiert, und ich reise gerne, da kommt man sofort mit der Luftfahrt in Berührung. Die Luftfahrt verbindet Kontinente und Leute miteinander, und so können Handelsbeziehungen aufgebaut werden. Als liberaler Wirtschaftspolitiker ist mir aber auch die Bedeutung einer funktionierenden Verkehrs-Infrastruktur im Allgemeinen sehr bewusst. Und im Kanton Zürich als Standort des einzigen Luftverkehrsdrehkreuzes der Schweiz und als Wirtschaftsmotor spielt die Luftfahrt-

Infrastruktur eine besonders wichtige Rolle. Ich habe darum einen persönlichen, aber auch einen politischen Bezug zur Luftfahrt.

Was war Ihre Funktion in der Armee?

In Dübendorf habe ich die Rekruten-, die Unteroffiziers- und die Offiziersschule bei der Florida-Luftraumüberwachung absolviert. Ich war als Oberleutnant Zugführer auf einer der drei Luftraumüberwachungsstationen in den Bergen. Später war ich dann Kommunikationstrainer und Ausbilder von Kommunikationstrainern im Armeestab.

Welches sind Ihre Ziele als Präsident der PGLR?

Die PGLR soll Leute, die an der Luft- und Raumfahrt interessiert sind, zusammenbringen und zwischen den verschiedenen Interessenvertretern Diskussionen ermöglichen. Das ist wichtig, weil es sich hier nicht um einen ho-

mogenen Kreis von Personen handelt, denn die Interessen der einzelnen Mitglieder sind sehr vielfältig. Es geht darum, sich zu informieren, sich auszutauschen und bei luftfahrtpolitischen Geschäften Einfluss zu nehmen. Wichtig scheint mir auch, dass sich durch die PGLR diejenigen Parlamentarier, die nicht der Verkehrskommission des National- oder Ständerates angehören, über luftfahrtpolitische Geschäfte informieren können, wie zum Beispiel über den Luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrates (Lupo).

Sie erwähnen den Lupo. Welche Bedeutung messen Sie ihm bei?

Zunächst ist er natürlich nur Text und Worte. Der Lupo enthält ein klares Bekenntnis zu einem zukunftsfähigen Luftfahrtstandort Schweiz und insbesondere zum Hub Flughafen Zürich. Wenn diesen Worten auch Taten folgen, dann hat er eine grosse Bedeutung.

ZUR PERSON

Hans-Ueli Vogt

Geboren am 5. Dezember 1969 in Winterthur, wuchs Hans-Ueli Vogt in Illnau (Gemeinde Illnau-Effretikon) auf. Seit 1993 wohnt er in Zürich. Auf das Gymnasium an der Kantonsschule Zürcher Oberland in Wetzikon (1985-1989) folgte das Studium der Rechtswissenschaft an der Universität Zürich (1989-1995). Die Anwaltszulassung im Kanton Zürich erhielt er 1998, im Jahr 2002 diejenige im US-Bundesstaat New York. Nach seinem Masterstudium (LL.M.) an der New York University School of Law (1999-2000) erlangte er die Doktorwürde an der Universität Zürich (2001). Forschungsaufenthalte und Gastprofessuren brachten Hans-Ueli Vogt ans European University Institute in Florenz (2002-2003), an die Harvard Law School (2005), an die Tsinghua-Universität in Peking und ans King's College in London (beides 2009). Seit 2003 wirkt er als Professor für Privat- und Wirtschaftsrecht an der Universität Zürich (ab 2003 als Assistenzprofessor, seit 2007 als vollamtlicher Professor).

Daneben war und ist er auch anwaltlich tätig. 2006 bis 2008 folgte noch ein MBA-Studium an der Universität St. Gallen (HSG). 2011 bis 2015 war Hans-Ueli Vogt Mitglied des Zürcher Kantonsrates. 2015 wurde er in den Nationalrat gewählt. Die Politik reizt ihn, weil er sich aktiv in der Gesellschaft einbringen will. «In der Wissenschaft diskutiert man über Sachen theoretisch und analytisch, und das ist gut so. Aber ich will auch einen Beitrag leisten, handeln und etwas bewirken», sagt Hans-Ueli Vogt, der sich als «Minderheiten-Politiker» bezeichnet, weil die SVP in einer Minderheit sei.

Hans-Ueli Vogt lebt als Single. In seiner Freizeit treibt er Sport (Fitness, daneben auch Schwimmen und Skifahren), trifft sich gerne mit Freunden und diskutiert mit anderen Leuten. Er fährt sehr gerne Auto, einen sportlichen VW Polo, denn das Auto ist für ihn Ausdruck von persönlicher Freiheit. Allen Präsidenten zum Trotz ist er übrigens nach wie vor ein grosser Freund der USA.

Klar ist aber, Luftfahrtpolitik wird am Schluss regional betrieben, deshalb sind die allgemeinen strategische Aussagen des Bundes wichtig.

« Die Betreiberin des Flughafens Zürich hat in den letzten 15 Jahren fast 800 Millionen Franken an die öffentliche Hand bezahlt.

Die Luftfahrt verfügt im Parlament nur über eine kleine Lobby, weshalb?

Eigentümlicherweise ist dem so. Der Grund ist vermutlich, dass die Luftfahrt im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern – wie etwa der Bahn – auf keine staatlichen Subventionen angewiesen ist. Darum kommen die Akteure der Luftfahrt nicht als Bittsteller nach Bern, was ja sehr zu begrüßen ist. Im Gegenteil: Die öffentliche Hand profitiert von der Luftfahrt. Die Betreiberin des Flughafens Zürich hat in den letzten 15 Jahren fast 800 Millionen Franken an die öffentliche Hand bezahlt. Es mag sein, dass die organisierte Lobby der Fliegerei nicht sehr prominent ist, aber die Luftfahrt verfügt über sehr viel Sympathie bei grossen Teilen der Bevölkerung und auch in der Politik. Als Politiker müssen wir dafür sorgen, dass dieser Sympathiebonus erhalten bleibt.

Die Luftfahrt wird in der Politik oft nur über das Thema Fluglärm wahrgenommen, weshalb spielt die hohe Wertschöpfung von über 33 Milliarden Franken pro Jahr keine Rolle?

Konkrete Sorgen und Anliegen einer bestimmten Gruppe geniessen eine grössere Aufmerksamkeit als harte Fakten zu Wertschöpfung und Arbeitsplätzen. Das sieht man in anderen Bereichen auch. Betroffene schaffen es immer wieder, sich Gehör zu verschaffen. Das hat auch damit zu tun, wie kommuniziert wird. Die Vertreter der Luftfahrt müssen auch selber dafür sorgen, dass sie ihre Standpunkte besser einbringen können. Auf der anderen Seite zeigt sich im Kanton Zürich, dass die Bevölkerung nirgends so stark wächst wie in unmittelbarer Flughafennähe. Das ist für mich eine Abstimmung mit den Füßen. Das heisst, dass die Luftfahrt nicht nur in den Köpfen vieler Politiker positiv aufgenommen wird, sondern eben auch bei den Einwohnern. Die Leute schätzen die Nähe zum Flughafen, weil sie ihn selber brauchen, aber auch als Arbeitsplatz, oder sie erkennen die Bedeutung des Flughafens für den Standort Zürich. Das hat sich auch über Jahrzehnte in den verschiedenen Flughafen-Abstimmungen bewahrt.



Foto Hansjörg Bürgi

Der Zürcher Nationalrat Hans-Ueli Vogt in einem Kommissionszimmer im Bundeshaus: «Die Zurückhaltung der Regierung und vieler bürgerlicher Kantonspolitiker kann ich mir nur mit der Angst vor einer Abwahl erklären, doch diese ist meiner Ansicht nach unbegründet, denn eine Mehrheit im Kanton Zürich befürwortet den Flughafen klar.»

Aber im Zürcher Kantonsrat und auch in der bürgerlichen Zürcher Regierung ist wenig von dieser positiven Flughafenstimmung zu spüren.

Das ist auch mein Eindruck. Es ist für mich nur schwer zu erklären, dass man sich gegen eine Infrastruktur, die auch noch viel Geld in die Kantonskasse spült, wehrt. Insbesondere eben auch, wenn man das Bevölkerungswachstum in der Flughafenregion betrachtet, das mit dem Wirtschaftswachstum verbunden ist. Niemand will ein massloses Wachstum, aber die Infrastruktur soll sich entlang dem Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum entwickeln können. Dafür muss man kein Turbo-Kapitalist sein, sondern es muss auch in der Luftfahrt – gleich wie bei anderen Verkehrsträgern – möglich sein, Kapazitäten für das weitere Wachstum und die Mobilitätsbedürfnisse der Wirtschaft bereitzustellen. Deshalb müsste auch ein bürgerlicher Regierungsrat für ein nachfrageorientiertes Wachstum und entsprechende Infrastruktur-Verbesserungen eintreten. Die Zurückhaltung der Regierung und vieler bürgerlicher Kantonspolitiker kann ich mir nur mit der Angst vor einer Abwahl erklären, doch diese ist meiner Ansicht nach unbegründet, denn eine Mehrheit im Kanton Zürich befürwortet den Flughafen klar.

Und der Fluglärm nimmt ja laufend ab.

Ja, darum sollte die Luftfahrt für Leute, denen Umweltsachen wichtig sind, ein Vorbild sein, weil sie aus eigenem Antrieb, aber natürlich auch aufgrund von Vorgaben des internationalen Rechts, um eine Reduktion der Emissio-

nen bestrebt ist und in den vergangenen Jahrzehnten sehr viel erreicht hat. Deshalb könnte man sich auch als grüner Politiker für die Luftfahrt einsetzen und sie als Vorbild für andere Verkehrsträger nehmen.

Die Flughäfen Zürich und Genf sind heute in den Spitzenzeiten an ihren Kapazitätsgrenzen angelangt, und die Perspektiven, um die stetig zunehmenden Nachfrage zu befriedigen, sind schlecht. Was ist Ihre Lösung?

Einfache Lösungen für komplexe Probleme gibt es nicht. Aber innerhalb der bestehenden Möglichkeiten unterstütze ich die diskutierten Ausbauvarianten in Zürich. Genf kenne ich zu wenig. Ich bin auch der Meinung, dass Südstarts ungeachtet von Wetterlagen während den Spitzenzeiten über Mittag möglich sein sollen. Ich habe Verständnis für Lärmargumente, welche Flüge am frühen Morgen oder späten Abend betreffen, aber mitten am Tag in einer Agglomeration von Zürich, wo gearbeitet wird und viele andere Lärmquellen auch akzeptiert werden, sollten Südstarts geradeaus, auch aus volkswirtschaftlichen Interessen möglich sein. Wie erwähnt, ist es mir unerklärlich, dass ein bürgerlicher Regierungsrat nicht klarer gegenüber Bern signalisiert, was die Bedürfnisse des Wirtschaftskantons Zürich sind.

Denn der Bund wird sich in dieser Frage kaum über den Kanton hinwegsetzen?

Das bleibt abzuwarten. Wenn nicht, dann sei die Frage erlaubt, ob der Bund nicht eine aktivere Rolle im Flughafendossier übernehmen

sollte. Als Föderalist wünsche ich das nicht, auch darum nicht, weil ich überzeugt bin, dass ein Flughafen in der Bevölkerung seiner Umgebung verankert sein muss. Deshalb sind gelegentliche Flughafenabstimmungen, wie zum Beispiel über Änderungen am Pistensystem, sehr zu begrüssen. Aber nochmals: Wenn die lokalen Politiker hier nicht Farbe bekennen, dann wird der Druck aus Bern steigen.

Im Wahlkampf haben Sie sich als einer der wenigen Kandidaten für eine aviatische Zukunft in Dübendorf eingesetzt. Weshalb?

Ich stehe hinter der geplanten Dreifachnutzung. Ich kann mich auch mit der Idee eines Innovationsparkes anfreunden, auch wenn es mich anfänglich bei der Vorstellung schauderte, dass der Staat Bauten erstellt und dann verordnet, dass darin Innovation stattfinden soll. Das tönt nach Planwirtschaft. Aber wenn man den Innovationspark als Schlagwort für private unternehmerische Tätigkeiten versteht, dann stimmt es für mich. Die aviatische Nutzung von Dübendorf finde ich wichtig, weil die Geschäftsfliegerei ihre Bedeutung hat und auch ihren Raum braucht, der am Flughafen Zürich immer kleiner wird. Die Verlagerung der Business Aviation nach Dübendorf führt zu mehr Kapazitäten in Kloten, was auch aus Sicherheitsgründen zu begrüssen ist. Auf militärischer Seite entspricht die Entwicklung der letzten 20 Jahre gar nicht meinen Vorstellungen. Darum finde ich es richtig, dass sämtliche militärische Infrastruktur, die einer aktuellen Strategie der Armee entspricht, erhalten bleibt. Und neue Flugplätze wird es in diesem Land nie mehr geben, deshalb muss man sich zehnmal überlegen, ob man auch nur einen für immer aufgeben möchte.

Wir stehen wieder am Beginn einer langen Diskussion um neue Kampffjets für die Luftwaffe. Wie ist Ihre Haltung dazu?

Die Luftwaffe ist ein zentraler Pfeiler für die Erfüllung aller Teilaufträge der Schweizer Armee. Bezüglich Landesverteidigung, also für die Fähigkeit, den eigenen Boden und die eigenen Leute zu verteidigen, und für die Dissuasion – so hiess es früher, also die Abschreckung –, da spielt die Luftwaffe eine wichtige Rolle. Dazu gehören die einzelnen Aufträge wie die Verteidigung des Luftraums, die Luftpolizei und die Unterstützung von Aktivitäten am Boden, seien es Kampfhandlungen oder die Gewährleistung der Sicherheit. Es ist klar, dass dies nur mit der entsprechenden Ausrüstung geschehen kann. Zum Bericht der Begleitgruppe möchte ich mich jetzt nicht äussern, das überlasse ich jenen, die sich intensiv damit befasst haben.

«*Es ist wichtig, dass man der Luftwaffe die Mittel zur Verfügung stellt, die sie braucht, damit sie ihren Auftrag erfüllen kann.*»

Welche Lehren sollten Ihrer Meinung nach aus der Gripen-Abstimmung gezogen werden?

Im Nachhinein wurde viel darüber diskutiert, was alles falsch gelaufen ist. Ich denke, wie erwähnt, es ist wichtig, dass man der Luftwaffe die Mittel zur Verfügung stellt, die sie braucht, damit sie ihren Auftrag erfüllen kann. Ich erinnere mich an einen meiner Kommandanten in Dübendorf, der jeweils sagte, dass die Polizei auch nicht mit 40-jährigen VW-Käfern ausgerüstet werde, wenn auf der Strasse mit neuen, grossen BMW's herumgefahren werde. Diese Botschaft müssen wir der Bevölkerung herüberbringen. Zudem müssen die aktuellen Sicherheitsrisiken und die Gefahren aufgezeigt werden. Am Schluss wird die Kampffjet-Debatte eine Armee-Debatte sein, was auch richtig

ist. Wir leben, weiss Gott, nicht in einer Zeit, in der wir uns eine veraltete Armee und damit einen Abbau von Sicherheit leisten können.

Die Armee an sich ist ja in der Schweiz nicht umstritten.

Das ist so. Das zeigt auch der 2016 an der ETH verfasste Sicherheitsbericht. Gemäss der dort wiedergegebenen Umfrage liegt die Unterstützung der Armee bei über 84 Prozent der Bevölkerung. Sie war in den vergangenen 20 Jahren noch nie so hoch. Die Menschen erkennen also, dass wir in einer Zeit leben, in der es wichtig ist, eine gute Armee zu haben, weil die Gefährdungen so nahe und konkret sind, dass es wichtig ist, in Sicherheit zu investieren.

Wie oft fliegen Sie und welches war Ihr bislang bestes Flugerlebnis?

Ich fliege vier- bis fünfmal pro Jahr, für Städtereisen, an Tagungen ins Ausland oder in die Ferien. Ein ganz besonderes Erlebnis war ein Durchstart, das fand ich faszinierend. Immer wieder wunderschön finde ich auch An- oder Abflüge über Zürich und die Schweiz, wenn das Wetter gut ist. +

STICHWORTE

BAZL

Es hat eine schwierige Aufgabe. Ich wünschte mir da und dort etwas mehr Handlungsspielraum und Flexibilität, aber das gilt auch für die anderen Aufsichtsbehörden des Bundes.

Swiss

Ich gehöre zu jenen Passagieren, die bereit sind, mehr zu bezahlen, um mit Swiss zu fliegen. Ich habe so jeweils ein gutes Gefühl beim Abflug, vor allem aber beim Heimflug. Das ist mit Emotionen verbunden. Es freut mich auch, wenn Swiss in vielen Rankings sehr gut abschliesst. Obwohl ich es bedauere, dass Swiss nicht mehr in Schweizer Besitz ist, bin ich froh, dass sie unter dem Dach der Lufthansa als schweizerischer Carrier erfolgreich ist. Ich hoffe, dass dies auch weiterhin so bleibt.

Aerosuisse

Der Dachverband der Schweizer Luft- und Raumfahrt spielt eine wichtige Rolle, um die verschiedenen Interessen der Branche auf einen Nenner zu bringen. Das Verbindende zwischen ihren Mitgliedern ist die positive Grundhaltung zur Luft- und Raumfahrt, und die Aufgabe von Aerosuisse ist es, sich entsprechend in die Politik einzubringen.

F/A-18 Hornet

Ich bin leider noch nie in einer mitgeflogen, da würde ich nicht Nein sagen... Ich erinnere mich an die F/A-18-Abstimmung, weil ich 1993 in Dübendorf den Leutnant «abverdient» habe. Mittlerweile ist die Hornet in die Jahre gekommen und muss mittelfristig ersetzt werden.

Doris Leuthard

Zweifellos eine ganz smarte und erfolgreiche Politikerin. In der Luftfahrt setzt sie sich durchaus engagierter ein als ihr «Pendant» im Kanton Zürich. Sie muss auf verschiedenste Interessen Rücksicht nehmen, aber mit dem luftfahrtpolitischen Bericht hat sie eine strategische Leitlinie gesetzt. Zu hoffen bleibt, dass sie dem Bericht auch Taten folgen lässt.