

Wenn der Himmel schwarz wird

- 06.07.2025
- NZZ am Sonntag

Radarbildschirme, die plötzlich ausfallen, eine Krisen-Task-Force, zerstörtes Vertrauen beim Personal – und jetzt geht Skyguide auch noch das Geld aus. Ist die Schweizer Flugsicherheit fit für den Ferienansturm? Von Mirko Plüss Das Gepäck ist abgegeben und die Sicherheitskontrolle geschafft. Nichts mehr scheint dem wohlverdienten Abflug in die Ferien im Weg zu stehen. Doch am Gate plötzlich die Hiobsbotschaft: Der Flug fällt aus und nach und nach auch alle anderen. «Annulliert», flimmert es dutzendfach über die Abflugtafeln.

Schuld für den Totalausfall am Flughafen ist ein Software-Bug, der irgendwo in den Systemen der Schweizer Flugsicherung lauerte. Ein unrealistisches Szenario? Nicht beim gegenwärtigen Zustand von Skyguide. Die Rolle der Flugsicherung basiert auf einem grossen Versprechen. Skyguide gewährleistet die Sicherheit von täglich über 3500 Flügen in der Schweiz. 550 Skyguide-Fluglotsen sorgen dafür, dass Flugzeuge durch den Luftraum navigieren, ohne ineinanderzukrachen.

Und dass sie pünktlich starten und landen. Jeden Tag. Doch dieses Versprechen bröckelt gerade. Die Wächterin der Lüfte ist in der wahrscheinlich grössten Krise ihrer Geschichte. Seit drei Jahren hält eine IT-Pannenserie an.

Und nun droht dem Betrieb auch noch das Geld auszugehen. Recherchen zeigen: Das Personal ist verunsichert, die Leitung rüttelt an Tabus. Sie will derzeit nicht einmal mehr garantieren, dass Skyguide ohne Staatshilfe über die Runden kommt. Wie konnte es so weit kommen? Die Systeme wackeln Ende Juni in einem heruntergekühlten Besprechungszimmer im Skyguide-Gebäude am Flugplatz Dübendorf. Es ist neben dem Tower in Zürich und Genf der dritte wichtige Standort.

Draussen kurven zwei Militärhelikopter unter einem wolkenverhangenen Himmel, drinnen sitzt Urs Lauener, 59 Jahre alt, Skyguide-Urgestein. Vor 30 Jahren begann er als Lotse, nun ist er Chief Operating Officer und Mitglied der Geschäftsleitung. Wie geht es ihm gerade? Zumindest gegenwärtig würden alle Systeme ruhig laufen, sagt Lauener. «Holz anfassen.» Soll das Flugreisende beruhigen? Es ist zumindest ehrlich.

Denn tatsächlich ist die letzte Meldung zu einer Software-Panne in diesem Moment erst wenige Wochen alt. Am 2. Juni teilte Skyguide mit, dass es im Tower des Flughafens Genf zu einer Fehlfunktion der Radarcomputer gekommen sei. Die Bildschirme, auf denen die Lotsen jeden Tag stundenlang und hochkonzentriert die Flugbewegungen verfolgen, wurden plötzlich schwarz - bis zu acht Sekunden lang. Acht Sekunden sind eine Ewigkeit, angesichts der geringen Abstände der Flugzeuge und ihrer hohen Geschwindigkeit.

Allein in Genf gibt es jeden Tag über 400 Starts und Landungen. Kleinste Pannen können grosse Auswirkungen haben. Als Folge dieses Ausfalls reduzierte Skyguide die Anflugkapazität für mehrere Tage um 20 Prozent. Der Abstand zwischen den Flugzeugen wurde vorsorglich vergrössert, Verspätungen waren die Folge. Bisher nicht bekannt war, dass der Software-Bug schon Ende letzten Jahres in Dübendorf auftrat.

Er steckte jahrelang in einem System, das Skyguide selber entwickelt hat. Besonders schlimm war der Sommer 2024. «Krisensommer» nennt ihn Urs Lauener. Skyguide musste den Betrieb monatelang um 20 Prozent drosseln. «Das möchte ich nicht mehr erleben.

Wir hatten Task-Forces im Wochenrhythmus, immer wieder fiel ein System aus, oder man musste eine Software ersetzen», erzählt Lauener. «Unsere Grundnervosität war hoch.» Waren Flugpassagiere gefährdet? «Nie.» Am Anfang dieser Pannenserie stand der 15. Juni 2022.

Damals wurde Lauener frühmorgens aus dem Bett geholt - die Fluglotsen hatten Alarm geschlagen, sie sahen auf ihren Bildschirmen plötzlich weder die Flugnummern der Maschinen noch deren aktuelle Höhe. Das Extremverfahren wurde eingeleitet: «Clear the sky.» Alle Flugzeuge mussten sofort landen oder den Schweizer Luftraum verlassen. «Ein absolutes Novum für die Schweizer Flugsicherung», sagt Lauener. Erst Stunden später konnte das System wieder hochgefahren werden.

An diesem 15. Juni 2022 wurde klar, dass Skyguide auf die falsche Strategie gesetzt hatte. Lange fokussierte sie auf die Idee, dass möglichst bald alle Lotsen von jedem Standort aus den gesamten Luftraum überwachen können. Das Projekt heisst Virtual Centre, kostet über 280 Millionen Franken. Um das Grossprojekt stemmen zu können, zog man Personal und Finanzmittel von bestehenden IT-Systemen ab und dehnte deren Unterhaltszyklen so weit wie möglich aus.

Doch plötzlich begannen die bestehenden Systeme «zu wackeln», wie es Urs Lauener ausdrückt. «2022 mussten wir realisieren: Wir sind zu weit gegangen. Seither ist unsere oberste Priorität nicht mehr die Innovation, sondern die Systemstabilität.» Der ursprünglich für 2024 vorgesehene Abschluss des Virtual Centre wurde mittlerweile verschoben - auf das Jahr 2031. Doch die Auswirkungen sind bis heute spürbar, in Form von Blackouts auf den Bildschirmen und Unsicherheit beim Personal.

Wie waren diese Fehlannahmen möglich? Wer ist verantwortlich für die gescheiterte Strategie? Lauener drückt sich um eine klare Antwort. Die ursprüngliche Annahme der Geschäftsleitung sei korrekt gewesen. Die IT-Systeme hätten einfach nicht so schnell ersetzt werden können wie gedacht. Das Debakel hatte Folgen: Kürzlich soll es in der Geschäftsleitung gerumpelt haben, wie Stimmen aus dem Unternehmen sagen. Der langjährige IT- und Technikchef wurde vom Verwaltungsrat an einen anderen Posten versetzt.

Laut Insidern wurde er wegbefördert, Skyguide äussert sich dazu nicht. Gleichzeitig geht auch der langjährige CEO Alex Bristol. Seine Nachfolge tritt im Herbst Peter Merz an, der bisherige Kommandant der Schweizer Luftwaffe. Mitten in diesen Wechseln steht die Skyguide-Leitung nun unter erhöhter Beobachtung. Nach den IT-Störfällen hat die Aufsicht, das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl), eine Task-Force eingesetzt.

Bisher nicht bekannt war, wie eng das Bazl Skyguide begleitet. So haben alleine seit Juli 2024 insgesamt 19 Treffen auf Management-Ebene stattgefunden. «Das Bazl beurteilt die Systemstabilität bei Skyguide laufend - auch im Hinblick auf den Sommerreiseverkehr», schreibt ein Sprecher des Bundes. Ein Loch in der Kasse Die Nervosität ist offenbar gross: nicht nur beim Bund, sondern auch bei den Mitarbeitern. Im Skyguide-Gebäude in Dübendorf, ein paar Sicherheitsschleusen von Urs Lauener entfernt, sitzen die Fluglotsen aneinandergereiht vor einer riesigen Wolkentapete im grossen Kontrollraum.

Sie sind hochkonzentriert, jeder beobachtet mehrere Bildschirme. Das Personal sieht das Wirken der Leitung kritisch, wie anonyme Aussagen zeigen. Man sei verunsichert, arbeite defensiv. Das IT-Debakel führt nicht nur zu Problemen am Himmel, sondern auch zu einem Loch in der Kasse von Skyguide, welche sich im Besitz des Bundes befindet. Da die IT-Strategie misslungen ist, trafen geplante Einsparungen nie ein.

Der Notfall-Unterhalt der bestehenden Systeme machte alles nur noch teurer. Die finanzielle Lage ist je nach Bericht «problematisch» (Bundesrat) bis «sehr besorgniserregend» (Finanzkontrolle). Alleine im letzten Jahr resultierte ein Verlust von knapp 19 Millionen Franken. Der Bundesrat schreibt dazu: «Es besteht Unsicherheit darüber, ob Skyguide in den kommenden Jahren zu einem kostendeckenden Betrieb zurückkehren kann.» Daneben ist das Finanzloch aber auch strukturell bedingt.

Die Anforderungen an die Flugsicherheit wachsen stetig, der Luftraum wird dichter und komplexer. Skyguide muss sich mit Gebührengeldern der Fluggesellschaften selber finanzieren. Dabei untersteht sie EU-Regulatorien und fühlt sich benachteiligt. «Wir haben im Vergleich zu unseren europäischen Partnern wenig Luft, weil wir keine Subventionen oder EU-Fördergelder

erhalten», sagt Urs Lauener. Skyguide drohe deshalb «mittelfristig zum Flaschenhals im europäischen Luftverkehr» zu werden.

Jetzt wird an Tabus gerüttelt. Im Juni trafen sich Geschäftsleitung und Verwaltungsrat von Skyguide zu einem Strategie-Workshop. Eine der zentralen Fragen lautete: Wie viel finanzielles Risiko kann sich das Unternehmen noch erlauben? Erstmals werden nun gemeinsame Beschaffungen mit anderen Ländern geprüft. Urs Lauener sagt: «Wenn einem das Geld ausgeht, muss man kreativ werden. Dann kann man nicht einfach weiterfahren wie bisher.

» Und er stellt eine Frage in den Raum, die noch viel weitgehender ist: «Ab welchem Zeitpunkt braucht Skyguide direkte Zahlungen vom Bund?» Skyguide wolle finanziell zwar, so lange es gehe, unabhängig bleiben vom Staat, so Lauener. «Aber wir können derzeit nicht garantieren, dass dies noch mehrere Jahre lang möglich sein wird.» «Das entbehrt nicht einer gewissen Ironie», sagt Min Li Marti, SP-Nationalrätin und Mitglied der Verkehrskommission. «Im Gegensatz zu SBB oder Post sah sich Skyguide stets mehr als privatwirtschaftlicher Betrieb denn als Service public, die Leitung erhielt vergleichsweise hohe Löhne.» Für Marti müssten Bundeszahlungen deshalb eng verknüpft sein mit einer Neuausrichtung des Betriebs und dem Durchleuchten der Kosten.

Ihr Kommissionskollege Thomas Hurter von der SVP fordert «so lange wie möglich» eine Eigenfinanzierung, zeigt sich aber offen für eine teilweise Unterstützung durch den Staat: «Man sollte diesen Weg prüfen, denn auch in anderen Ländern ist die Infrastruktur für den Flugverkehr teilweise eine Staatsaufgabe.» Währenddessen läuft im Kontrollraum in Dübendorf der Betrieb an diesem Junitag weiterhin störungsfrei. Das Flugnetz über der Schweiz ist heute schon ausserordentlich dicht. Gemäss Schätzungen verdoppelt sich der weltweite Flugverkehr bis 2040. Ist Skyguide für diese Zukunft gewappnet? Oder muss die Flugsicherung zuerst neu erfunden werden? Die Lotsen sahen plötzlich weder die Flugnummern der Maschinen noch deren aktuelle Höhe.