

Interview mit Josef Felder, CEO der Flughafen Zürich AG

«Eine bessere Stimmung»

Seit den Erlebnistagen hat sich die in vergangener Zeit von Negativmeldungen geprägte Stimmung um den Flughafen Zürich markant verbessert. Das hat Josef Felder, CEO der Flughafen Zürich AG im Interview mit SkyNews.ch dargelegt. Dennoch bereiten ihm die fehlenden Rahmenbedingungen für einen pünktlichen Flugverkehr Sorgen. Ein mögliches Zusammengehen der Swiss mit Lufthansa dagegen dürfte wenig negative Auswirkungen haben, wenn man weiterhin an den Markt Schweiz glaube, hält Josef Felder fest.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

ZRH

I 270'000 begeisterte Besucher kamen an die Erlebnistage. Wie hat sich dies auf die in letzter Zeit von Negativmeldungen geprägte Stimmung um den Flughafen ausgewirkt?

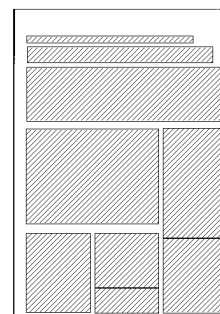
Nach drei Jahren Krise und drei Jahren schmerzhafter Zeit haben wir seit den Erlebnistagen eine neue Stimmung um den Flughafen. Auch unsere Mitarbeitenden haben den Anlass bei der Vorbereitung und Realisierung mit ihren Familien geprägt. Dies war eine Motivation für uns alle, welche wir in den nächsten Monaten und Jahren gezielt dazu nutzen wollen, um die anstehenden Herausforderungen anzupacken. Insofern waren die Erlebnistage für uns – bezüglich Motivation – essentiell. Zudem haben die Erlebnistage die Luftfahrt in all ihren Facetten dargestellt und gezeigt, dass es nicht nur um Lärm geht. Die fröhlichen 270'000 Gesichter haben dies bestätigt.

I Der Erfolg der Erlebnistage ruft nach einer Wiederholung. Wie sieht es diesbezüglich aus?

Vor den Erlebnistagen war die häufigste an mich gestellte Frage: Wie lange gibt es noch Südanflüge? Seit den Erlebnistagen fragen mich Mitarbeiter, Anwohner, Passagiere und Besucher des Flughafens: Wann kommen die nächsten Erlebnistage? Dabei darf der Organisationsaufwand für eine derartige Veranstaltung nicht unterschätzt werden. Es wäre neben dem Flugbetrieb nicht zu verantworten, jedes Jahr ein solches Projekt auf die Beine zu stellen. Aber wir überprüfen, in welcher Form wir künftig der interessierten Bevölkerung eine Plattform bieten können, um einmal im Jahr vor und hinter die Kulissen des Flughafens zu schauen. Eine Möglichkeit wäre die Reaktivierung des Terrassenfestes in einem etwas grösseren Umfang.

I Die neue Infrastruktur des Flughafens hat den Flugbetrieb noch nicht pünktlicher gemacht, was unternimmt Unique, um die Pünktlichkeit zu erhöhen?

In der Gesamtbetrachtung der aktuellen Situation ist die Pünktlichkeit ein ganz grosser Wertmestropfen. Dies, weil durch die deutsche Verordnung einerseits und die neuen, sehr kurzfristig, seit dem 2. Oktober, vom BAZL angeordneten Verfahren andererseits die Pünktlichkeit arg leidet. Trotz Krise haben wir mehrere Millionen Franken in die Informations- und



Kommunikationsplattform «Airport Steering» investiert, um mit allen Partnern an einem Tisch gemeinsam eine bessere Pünktlichkeit zu erzielen. Damit haben wir seit Oktober 2003 sehr viel erreicht, die neuen vom BAZL erlassenen Einschränkungen haben dies allerdings alles wieder zunichte gemacht. Aber wir sind dennoch hoch motiviert, den Flughafen Zürich im Hinblick auf Pünktlichkeit wieder dort zu positionieren, wo er einmal war. Das setzt aber politische Unterstützung voraus, sowie die Erkenntnis und Bekenntnis, dass ein Flughafen Rahmenbedingungen braucht, um bei allen Wetterverhältnissen und flugtechnischen Gegebenheiten operationsfähig zu sein. Das ist derzeit nicht der Fall, unser System ist sehr fragil und eben sehr verspätungsanfällig.

I Könnte die vom BAZL verordnete zeitliche Entflechtung der Landungen auf Piste

14 und der Starts auf Piste 16 aus Sicherheitsüberlegungen und mit einer Sofortmassnahme – wie bei den Südflügen – durch einen Right Turn auf Piste 16 umgangen werden?

Ein Right Turn (Rechtsabflug von Piste 16) ist ein Verfahren, das eine Änderung des Betriebsreglements bewirkt. Eine Rechtsgrundlage, welche die demokratischen Mittel der Bevölkerung, also Einsprachen, in diesem Fall verhindern würde, gibt es nicht. Insofern sind ein Right Turn oder auch ein Straight Departure (Geradausstart) von der Piste 16 Verfahren, deren Umsetzung zwei bis vier Jahre dauert. Die Deutsche Verordnung dagegen hat die demokratischen Wege aufgrund ihres übergeordneten Interesses gebrochen.



Josef Felder bei der Begrüssung der Tupolev-Delegation vor den Erlebnistagen des Flughafens Zürich. Dieses Flughafenfest hat die Stimmung um den Zürcher Flughafen erheblich verbessert.

I Wozu wird das ehemalige Fingerdock B nun in Zukunft benutzt?

Vor einigen Monaten haben wir einen Vorvertrag mit einer Eventorganisation abgeschlossen, um zu prüfen, ob wir das ehemalige Dock B für Messen oder andere Anlässe nutzen können. Der Vorvertrag muss bis Ende Jahr erfüllt sein, wenn diesbezüglich Umsetzungen erfolgen sollen. Damit ist für uns klar, dass diese neun Gates in den nächsten fünf bis zehn Jahren nicht für den Flugbetrieb genutzt werden.

I In seinem Entwurf zur Schweizer Luftfahrtspolitik stellt der Bund den Hub Zürich in Frage, dies nachdem er über zwei Milliarden in die Netzwerkkairline Swiss investiert hat. Wie reagiert Unique darauf?

Das Bedürfnis nach Direktverbindungen, die Verknüpfung von Kurz-, Mittel- und Langstrecken – wie beim Taktfahrplan der SBB – und eine Airline, welche diese Verknüpfungen anbietet, sind voneinander nicht zu trennen. Uns hat der Luftfahrtbericht insofern überrascht, als in Bern nicht bewusst ist, wie diese drei Elemente zusammenspielen. In der Vernehmlassung hat sich Unique entsprechend geäußert und versucht aufzuzeigen, wie diese drei Elemente miteinander verknüpft sind.

I Wie erklären Sie sich die unмотivierte Haltung des Schweizer Verkehrsministers zur Luftfahrt generell und dem Flughafen Zürich im Speziellen?

Anlässlich der offiziellen Eröffnung des Airside Centers hat der Verkehrsminister gesagt, dass es keine Liebesbeziehung zwischen dem Bund, also dem Regulator und dem Flughafen Zürich geben könne. So haben wir zur Kenntnis genommen, dass wir die Liebe bei den Passagieren und den Flughafenbesuchern holen müssen. Das kann mit Begeisterung, mit Engagement zu tun haben. Wir haben gelernt, dass wir uns selbst motivieren müssen, und wir uns nicht auf «Bern» verlassen können.

I Das ist aber alles andere als eine optimale Situation?

In Anbetracht dessen, dass die Aviatik nicht

Selbstzweck, sondern Mittel zum Zweck ist, und die Aviatik eine ganz wesentliche Rolle für die gesellschaftliche Entwicklung dieses Landes spielt, und es darum geht, grosse Probleme zu lösen, welche die Schweiz hat und weswegen sie auf Aussenwirtschaftswachstum angewiesen ist – wobei die Luftfahrt eine wesentliche Rolle spielt – ist dies ganz sicher nicht ideal.

I Gibt es Versuche, diese Wogen zu glätten und das Verhältnis zu verbessern?

Das ist ein andauernder Prozess und muss ein Anliegen aller in der Aviatik Involvierten sein, insbesondere jener, welche die vor- und nachgelagerten Leistungen in der Luftfahrt erbringen und aller Nutzniesser des Aviatiksystems Schweiz. Wir alle müssen versuchen, das Verständnis für die Luftfahrtindustrie bei allen Entscheidungsträgern – das ist der Bund an erster Stelle – zu verbessern. Die heutige Situation ist langfristig für unser Land nicht gut.

I Wie kann Ihrer Meinung nach der unsägliche An- und Abflugroutenstreit gelöst werden?

Dabei muss man sich zuerst fragen, wo die Ursache des heute weit verbreiteten Misstrauens ist. Sie liegt in der fehlenden Rechtssicherheit. Der Zürcher Flughafen ist 52 Jahre nach einem bestimmten An- und Abflugregime betrieben worden. Die Siedlungspolitik und Raumplanung haben sich darauf ausgerichtet, dies gab Rechtssicherheit. Mit der Diskussion um die Eckwerte des Staatsvertrages und der Umsetzung der deutschen Verordnung wurde plötzlich die ganze Rechtssicherheit in Frage gestellt. Wenn wir eine stabile Situation haben wollen, muss die Politik Rechtssicherheit schaffen.

I Welches ist der Stand der Dinge des «gekröpften Nordanfluges»?

Vor einem Jahr haben wir Bund und Skyguide vorgeschlagen, dass der Flughafen Zürich die Führung des «gekröpften Nordanfluges» in der Umsetzung übernehmen würde. Dies wurde von allen Betroffenen auch so anerkannt. Der Prozess läuft terminplangemäss. Innerhalb von Monaten könnte eine Betriebsreglementände-

rung für einen Sichtanflug ermöglicht werden. Die Frage ist aber, wie lange die Vernehmlassungsfristen angesetzt werden und welche Verfahren eingehalten werden müssen. Die politische Umsetzung liegt nicht in unserer Macht. Wir können die technisch möglichen Verfahren ausarbeiten, in einer ersten Phase mit einem Sichtanflug und später mit einem ILS.

I Welche Auswirkungen hätte ein Zusammengehen der Swiss mit Lufthansa für den Flughafen Zürich?

Für den Flughafen Zürich ist entscheidend, dass die Swiss – welche einer der drei Pfeiler für die langfristige Entwicklung der Schweiz im internationalen Markt darstellt – eine langfristige stabile Zukunft hat. Wenn die Zukunft in einem Zusammengehen in irgendeiner Form mit der Lufthansa die richtige ist, wird das kurz- und mittelfristige Auswirkungen haben, die wir akzeptieren. Wenn wir an den Markt Schweiz und an unser Land glauben, dürfte es eigentlich keine Rolle spielen, welche Allianz oder Partnerschaft Swiss eingeht. Dann sind nämlich die Voraussetzungen gegeben – wer immer

auch Allianzpartner ist – dass der Markt Schweiz erkannt und auch abgeschöpft werden will. Insofern schauen wir dem – solange wir an die Schweiz glauben und hier auch eine interkontinentale Drehscheibe mit entsprechenden Rahmenbedingungen betreiben können – nicht verklemmt entgegen.

I Welche Rahmenbedingungen fordern Sie konkret?

Wir möchten unseren rund 60'000 Fluggästen pro Tag einen pünktlichen, zuverlässigen und sicheren Flugbetrieb zur Verfügung stellen. Das setzt voraus, dass wir Öffnungszeiten und ein An- und Abflugregime haben, das in erster Linie auf die topographischen Verhältnisse Rücksicht nimmt und dann auf die Wetterverhältnisse abgestützt ist. Heute sind diese Bedingungen so nicht gegeben, deshalb bekommen unsere Passagiere auch die negativen Auswirkungen zu spüren. Dies ist für uns als Flughafen alles andere als bequem und stellt der Schweiz ein negatives Image aus.



«Wenn die Zukunft in einem Zusammengehen in irgendeiner Form mit der Lufthansa die richtige ist, wird das kurz- und mittelfristige Auswirkungen haben, die wir akzeptieren», meint Felder zur Swiss.

I Bedauern Sie den Abschied von EasyJet und gewährt Unique – wie beispielsweise Basel und Genf – Low-Cost-Airlines auch spezielle Konditionen?

Jede Airline, die neu nach Zürich fliegt, bereitet uns Freude, jede Linieneinstellung bedauern wir – unabhängig in welchem Segment die Fluggesellschaften aktiv sind. Wir pflegen am Flughafen Zürich eine klare Preispolitik: Bei den Gebühren bevorzugen oder benachteiligen wir keine Airline. Es gibt Airlines, die seit dem ersten Tag des Flughafens hier landen und jeden Monat pünktlich ihre Rechnungen bezahlen und die gleichen Leistungen wie ein Low-Cost-Carrier beanspruchen. Deshalb können wir keine unterschiedlichen Tarife für unsere unterschiedlichen Kunden anwenden. Weder das Modell von Genf noch jenes von Basel kommt für uns in Frage. Wir haben für die Kunden und Konsumenten investiert, eine alternative Infrastruktur zu bauen, wäre betriebswirtschaftlich nicht verantwortbar. Wir werden die vorhandene Infrastruktur nutzen und rentabilisieren.

I Es fällt auf, dass mehr Frachtflugzeuge, insbesondere riesige An-124, häufiger in Zürich zu sehen sind, gewinnt die Luftfracht wieder an Boden?


Wir hoffen es. Die Luftfracht ist ein Stiefkind der Schweizer Aviatik. Es ist höchst bedenklich, dass im Luftfahrtbericht des Bundes die Luftfracht nicht erwähnt wird. Als Exportnation muss uns die Fracht ganz stark am Herzen liegen. In Zürich spielen zwei Elemente eine ganz wesentliche Rolle: Wir müssen jedem Langstreckencarrier ab Zürich die Möglichkeit bieten, auch Fracht zu transportieren, denn aus betriebswirtschaftlichen Gründen muss ein Langstreckenflugzeug vollbeladen – auch mit Fracht – in Zürich starten können. Gleichzeitig haben wir aufgrund unserer Einschränkungen – sprich Nachtflugsperrung und emissionsabhän-

gige Landegebühren – keine Rahmenbedingungen, die für eine professionelle Frachtorganisation mit Nurfachter attraktiv wären. Die einzelnen Frachtflüge holen meistens grosse Maschinenteile der Schweizer Industrie und fliegen sie in die ganze Welt – genau dies repräsentiert wieder die Exportorientiertheit unseres Landes.

I Was bewirkt ein Beitritt der Schweiz zu «Schengen» auf dem Flughafen Zürich?

«Schengen» würde bedeuten, dass wir die Abflugeinrichtungen unterteilen müssten, das ist mit Investitionen verbunden. Auf der anderen Seite erleichtert das Schengen-Abkommen die Einreise in die Schweiz. Gerade für den Tourismus und die Wirtschaft ist «Schengen» sehr wichtig, damit eine Reise nach Europa ohne Sonderregelung in die Schweiz fortgesetzt werden kann. Dies stimuliert sicher mittel- und langfristig den Markt in der Schweiz und ihre Position als Handels- und Exportnation, aber auch als Tourismusland. Die fünfte Ausbaustufe ist grundsätzlich für «Schengen» und «Non-Schengen» ausgerichtet, aber wir haben auf die Vorinvestitionen verzichtet.

I Sie sitzen im November 2004 bereits sechs Jahre im Cockpit des Zürcher Flughafens, welches ist Ihre kurz zusammengefasste Bilanz?

In den letzten drei Jahren erlebte ich eine intensive, spannende Phase. Der Flughafen Zürich will – wie vor sechs Jahren – auch heute seine Rolle wahrnehmen und eine Plattform bieten, damit die Schweiz mit der Welt verknüpft wird – wirtschaftlich, kulturell und touristisch. Daran hat sich nichts geändert. Die Rahmenbedingungen, das Umfeld, die Industrie, dies alles hat sich stark verändert, aber die Grundaufgabe des Flughafens ist dieselbe. 

Flughafen München

Ein sehr guter, professionell geführter Flughafen, welcher über den Vorteil verfügt, dass er auf einer grünen Wiese gebaut wurde. Er hat Expansionsmöglichkeiten, ohne die Bevölkerung zusätzlich negativ belasten zu müssen. München ist ein Airport, der für Zürich auch Vorbildfunktion haben kann, im ganzen Ablauf, in Betrieb und Logistik.

Deutsche Initiative Luftverkehr

Das ist ein Musterbeispiel wie ein Staat die Luftfahrt als aktives Instrument des Standortmarketings einsetzt. Für uns ist es eine Forderung, dass sich auch die Schweiz in dieser Form zum Luftverkehr bekennt.

BAZL

Das BAZL hat für uns zwei Funktionen: Es ist einmal die Aufsichtsbehörde, da hoffen wir, dass mit dem Aufbau der zusätzlichen Stellen diese Funktion auch verbessert werden kann. Eine starke Aufsichtsbehörde bedeutet auch einen starken Flughafen. Von der anderen Funktion des BAZL, in der es Rahmenbedingungen festlegt, erhoffen wir uns sehr, dass wir vom BAZL die notwendige Unterstützung erhalten, damit der Flughafen Zürich und die Aviatik generell als Standortförderungsmittel für die Schweiz eingesetzt werden kann.

Aerosuisse

Der Dachverband der Luftfahrt müsste ein besseres Gehör erhalten. Zum Teil werden von den Medien Experten der Luftfahrt angehört, welche gar nicht über die notwendige Kompetenz verfügen. Die Aerosuisse müsste in der Öffentlichkeit als die Profis der Aviatik wahrgenommen werden. Ich möchte meinen Beitrag dazu leisten, und die Aerosuisse zu einem Dachverband bringen, der jene Anerkennung genießt, welche die Industrie verdient.

Helvetic Airways

Eine junge, neue, spritzige Gesellschaft, die vieles anders macht. Mit ihrem Sitzabstand und der freundlichen Crew hat sie sich innert wenigen Monaten etablieren können.

Flugplatz Dübendorf

Er sollte auch in Zukunft in der Schweizer Luftfahrt eine Rolle spielen.