

Interview mit Thomas E. Kern, neuer CEO der Flughafen Zürich AG

«Die Flugfans sind wichtig»

Seit Mitte Januar 2008 führt Thomas E. Kern den Flughafen Zürich als neuer Direktor. Der Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit steht für ihn im Vordergrund. Der Flughafen wird sich insbesondere auf der nicht-aviatischen Seite entwickeln und für Flugfans hat Thomas E. Kern viel Verständnis, wie er im Interview darlegt.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

I Welches war Ihr Beweggrund, CEO von Unique zu werden?

Es ist sicher einer der vielseitigsten und faszinierendsten Jobs überhaupt, aber es ist auch eine sehr anspruchsvolle Aufgabe. Als Verwaltungsrat hatte ich während zweier Jahre die Gelegenheit, Unique zu begleiten. In dieser Zeit ist mein Wunsch, das Unique-Team auf allen Ebenen kennen zu lernen und aktiv mitzuwirken, gewachsen. Ich habe diese Herausforderung sehr gerne angenommen.

I Welche Ziele haben Sie sich gesetzt?

Das oberste und wichtigste Ziel ist, die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Zürich zu erhalten und damit die Nachfrage nach öffentlichem Luftverkehr langfristig zu befriedigen. Meiner Tätigkeit liegt folgende Vision zugrunde: Wir verbinden die Schweiz mit der Welt. Wir empfangen unsere Gäste rund um die Uhr. Wir realisieren Projekte im In- und Ausland, und wir unterscheiden uns durch «Swissness».

«**Das oberste und wichtigste Ziel ist, die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Zürich zu erhalten.**»

I Rund um die Uhr?

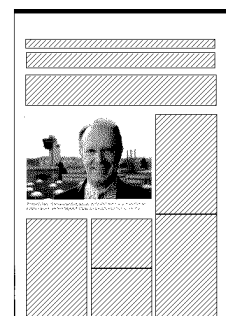
Das erklärt sich mit dem Hotel, das wir ab Mitte Jahr am Flughafen anbieten. Aber auch der Betrieb am Flughafen ist je länger je mehr – im nicht-aviatischen Bereich – rund um die Uhr zugänglich. Der Flughafen ist auch ein Begegnungszentrum.

I Während der «EURO'08» wird nicht rund um die Uhr, aber bis morgens um 2 Uhr geflogen. Wie wird der Mehrverkehr bewältigt?

Die beteiligten Flughafenpartner werden, davon bin ich überzeugt, diese Aufgabe mit Bravour meistern. Einerseits sind wir «WEF-geprüft», andererseits rechnen wir mit einem sehr kontrollierten Mehrverkehr. Die getroffene Nachtflugregelung ist natürlich sehr hilfreich, um diese Aufgabe zu erfüllen. Entsprechende Projektteams im Bereich Operationen und Marketing haben sich der Organisation des «EURO'08»-Verkehrs angenommen. Wenn man den Ausnahmezustand in der Stadt Zürich während den Spielen betrachtet, dann sind die 20 bewilligten Flüge nach 24 Uhr pro Spieltag sehr verhältnismässig. Und sollte der Final ein Thema für die Schweiz sein, dann gelten sowieso andere Regeln ...

I Eine weitere Herausforderung, später in diesem Jahr, dürfte die «Schengen»-Einführung sein.

Eine erste Herausforderung wird es sein, alle Passagierströme am Flughafen Zürich in



«Schengen» und «Non-Schengen» zu trennen. Dadurch brauchen wir mehr Platz, verlieren aber gleichzeitig an Flexibilität. Deshalb müssen wir rechtzeitig zusätzliche Gate-Kapazitäten schaffen. Als erstes wird per Ende Oktober 2008 das Busgate Süd mit zehn Ausgängen und einer Kapazität von rund 800 Passagieren eröffnet. In einer zweiten Phase wird das Dock B vollständig erneuert und als «Schengen/Non-Schengen»-Dock per Ende 2010 wieder in Betrieb genommen. Zudem bauen wir gleichzeitig im Zentrum des Flughafenkopfes einen zehnstöckigen Turm. Zuoberst wird es ein gehobenes Restaurant à la «Top Air» geben, darunter drei Stockwerke für «gehobenes Arbeiten», und auf vier Stockwerken die zentralisierte Sicherheitskontrolle. Dies wird uns die nötige Flexibilität und Kapazität geben, um in höchster Qualität unsere Kunden zu bedienen.

I Die «Schengen»-Einführung am Flughafen Zürich ist auf den Flugplanwechsel diesen Herbst gelegt worden?

Wir gehen momentan davon aus. Aber es ist zwischenzeitlich bekannt, dass die «Schengen»-Einführung auch um eine Flugplanperiode auf Frühling 2009 verschoben werden könnte. Das ist ein politischer Entscheid. Einerseits möchte unser Homecarrier Swiss die Übergangszeit von Beginn der Einführung bis zur Fertigstellung der neuen Infrastruktur möglichst kurz halten, andererseits könnte der Bund mit dem europäischen Personen-Datenbank-System noch nicht bereit sein, was auch für eine Verschiebung sprechen würde. Wir als Flughafen sind aber ab Herbst dieses Jahres bereit.

I Dauerbrenner Fliegen über Deutschland: Kanzlerin Merkel weite ja in der Schweiz. Wie reagieren Sie auf Ihre Aussagen?

Ich möchte dazu mit einer grundsätzlichen Überlegung anfangen: Der Flugverkehr richtet sich nicht nach Landesgrenzen, er verbindet Landverkehrsknotenpunkte mit der Welt. Ein vernünftiger Luftverkehr richtet sich somit nach topographischen und meteorologischen Kriterien und belärmt möglichst wenig Menschen. Deshalb ist der nun von Frau Merkel gewählte Ansatz richtig. Es soll unabhängig von der Grenze die Lärmbelastung in einer Region erfasst werden. Damit besteht zumindest die Hoffnung, dass eine gute Grundlage für eine gangbare Lösung geschaffen wird. Wir meinen, dass der Lärm zwar bereits erfasst wurde, aber es braucht wahrscheinlich nochmals eine einvernehmliche Beurteilung.

I Was unternimmt der Flughafen?

Wir machen unsere eigenen Analysen und schätzen unsere eigenen Handlungsoptionen ab, aber mit der notwendigen Zurückhaltung.

I Was halten Sie von geraden Südstarts auf der Piste 16, welche für eine Entflechtung vom Landeverkehr auf der 14 sorgen würden?

Dabei geht es um die Optimierung eines hochkomplexen Systems bei Nebel- und Bisenlagen und, um gezielt Verspätungen abzubauen. Dadurch würde der Betrieb am Flughafen Zürich robuster. Meines Erachtens darf aber der Südstart nicht zu einer zusätzlichen Belastung

des Südens führen, sondern nur in einem neuen Betriebssystem eingebunden sein. Unser Grundsatz bleibt gleich: Wir wollen möglichst wenig Leute belärmen.

I Wie sieht es nun mit den Lärmentschädigungen aus?

Bislang haben wir erst wenige Entscheide in diesen Pilotfällen. Wir erwarten weitere zwölf Entscheide. Aufgrund des heutigen Wissensstandes dürfte die Gesamtentschädigungssumme gemäss unseren Erwartungen zwischen 0,8 und 1,2 Milliarden Franken liegen. Wir sind daran, dieses Geld bereit zu stellen.

I Ohne weitere Gebührenerhöhungen?

Wenn am Schluss tatsächlich 1,2 Milliarden notwendig sein werden, müssen wir in einer späteren Phase den «Lärmfünfliber» auf eine «Lärm-Zehnernote» erhöhen. Daraus kann geschlossen werden, dass Unique heute der Meinung ist, dass die Entschädigungssumme eher tiefer liegt. Sonst hätte die Erhöhung schon eingeleitet werden müssen.

«**Früher oder später wird die Nachfrage am Flughafen Zürich grösser als das Angebot sein.**»

I Der Flughafen Zürich wächst ansehnlich, wie lange reicht die heutige Kapazität beim heutigen Flugregime noch?

Früher oder später wird die Nachfrage am Flughafen Zürich grösser als das Angebot sein. Es stellt sich einzig die Frage, ob wir eine technische oder politische Plafonierung erleben werden. Die technische Kapazitätsgrenze mit unserem heutigen System liegt etwa bei 340'000 Bewegungen. 2007 haben wir rund 268'000 abgewickelt, im «Peak-Jahr» 2001 waren es 325'000. Daraus kann abgeschätzt werden, wohin uns das Wachstum noch führen kann. Die Gefahr besteht aber, dass eine «politische Plafonierung» vor der technischen eintritt. Da Infrastrukturanpassungen sehr langfristig erfolgen, müssen bereits heute im Rahmen des

Prozesses um den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) die richtigen Entscheide gefällt werden, um die Nachfrage am Flughafen Zürich möglichst lange befriedigen zu können.

I Nun gibt es aber Kreise, die dem Flughafen Zürich am liebsten heute ein Korsett anziehen würden und sich um die Wettbewerbsfähigkeit foutieren.

Wir sind nur dann gut, wenn wir unseren Auftrag erfüllen können, nämlich die Schweiz und Zürich mit den wichtigsten Zentren der Welt zu verbinden. Ab einem bescheidenen Flughafen geht das nicht. Es braucht die Hubfunktion, um die Inlandnachfrage nach Direktflügen in die ganze Welt zu ermöglichen. Wir sind also verpflichtet, den Flughafen auf einem gewissen Niveau zu betreiben, um dies zu gewährleisten. Es gibt keinen Weg zurück, sondern nur einen qualitativ hoch stehenden Weg nach vorne. Ein Beispiel dafür ist die Anfang Mai von Swiss neu eröffnete Linie nach Shanghai.

I Die Schweizer Flughäfen bezahlen die Sicherheitskosten selber, obwohl dies eigentlich eine Bundesaufgabe wäre. Doch der gute Jahresabschluss von Unique wird den Bund kaum dazu bewegen, diese Kosten zu übernehmen?

Wir sind der Meinung, dass die Sicherheitskosten hoheitlich sind und vom Bund übernommen werden müssen. Auf der anderen Seite brauchen wir unsere erfreulichen Erträge, um unsere Investitionen zu tätigen: Für Schengen, für die zentralisierte Sicherheitskontrolle und für die nicht-aviatische Entwicklung am Flughafen. Es ist eine Aufgabe unserer Aktiengesellschaft, ihre Attraktivität am Kapitalmarkt zu erhalten. Das Wachstum unserer Unternehmung liegt eher auf der nicht-aviatischen Seite.

I Die Aufwendungen für die Sicherheit an Flughäfen verschlingen Unsummen, deren Wirksamkeit ist umstritten. Und müssten nicht auch andere Grosskonzentrationen von Menschen in Bahnhöfen, Einkaufszentren oder Fussballstadien gleich geschützt werden?

Glücklicherweise können wir unseren Bahnhof

und unser Einkaufszentrum noch ohne Sicherheitskontrolle betreiben. Es ist tatsächlich so, dass beispielsweise die Wirksamkeit der Flüssigkeitsvorschriften umstritten ist, aber wir sind ganz klar verpflichtet, uns an diese Spielregeln zu halten. Wir wollen auf jeden Fall innerhalb

der EU und Weltgemeinschaft als sicherer Flughafen gelten. Da bleibt uns nichts anderes übrig, als diese Vorschriften umzusetzen.

I Was steht als nächstes an, ich denke an die Flughafen-Mitarbeitenden?

Abgesehen von «Schengen» ist das «Staff Screening 3» per 1. Juli so aufgegleist, dass alle Zutritte auf das luftseitige Flughafengelände sicherheitskontrolliert werden, das betrifft Menschen wie auch Waren. Das führt dazu, dass die Anzahl Zugangstore reduziert und aufgerüstet werden. Die Mitarbeitenden werden mit einem grossen technischen Aufwand, wie die Passagiere, kontrolliert.

«*Wer ins nicht öffentliche Flughafengelände will, wird kontrolliert.*»

I Dies bedeutet aber für viele Flughafenangestellte längere Arbeitswege?

Dem ist so. Ein Beispiel: Wir müssen neue Parkplätze ausserhalb des Flughafens schaffen, weil es für die Mitarbeiter nicht mehr zulässig ist, mit ihren Autos in das Gelände zu fahren. Wir werden die Entwicklung mit viel Aufwand beobachten und flexibel reagieren. Die Fakten sind klar: Wer ins nicht öffentliche Flughafengelände will, wird kontrolliert. Das führt zu gewissen Behinderungen. Unsere Partner am Flughafen haben aber sehr wohl verstanden, dass dies nicht unsere Ideen sind, sondern, dass wir verpflichtet sind, diese Massnahmen so umzusetzen, weil wir uns nicht erlauben können, auch nur im Ansatz als «nicht sicher» zu gelten.

I Dann gibt es auch im General Aviation Center eine Screening-Anlage?

Ja, das ist eine der Schleusen. Eine anspruchsvolle Anlage wird bei SR Technics installiert, da dort viele Waren ins Gelände gelangen. Beim Tor 101 ist die neue Schleuse bereits im Bau.

I Der Flughafen Zürich gilt als besucher-

freundlich und bietet auch Flugzeugfans sehr viel. Bleibt dies so?

Flugzeugfans sind mir sehr wichtig. 2007 verzeichneten wir 310'000 Besucher auf unserer Terrasse. Im Zusammenhang mit dem Neubau des Docks B wird der Terrassenbesuch temporär nicht möglich sein, aber es ist klar unser Ziel, dass wir diese Möglichkeit wieder anbieten. In der Übergangsphase wird der Busshuttledienst verstärkt, damit die Terrasse auf dem Dock E besucht werden kann. Auch der Rundfahrtenbetrieb wird während der Umbauphase aufrecht erhalten, einfach nicht via Terrasse. Im Endausbau schwebt mir vor, dass wir mindestens die heutige Situation wieder haben, lieber aber noch attraktiver als heute. Dies auch, um den Besuchern, die nicht fliegen, das Gefühl des Fliegens zu vermitteln. Die Sicherheitskontrolle wird dann positiv aufgenommen, die Besucher werden möglicherweise einen Boarding-Pass erhalten und anderes mehr. Wir wollen das Erlebnis «Fliegen» vermitteln. Auch die Spottertouren werden bleiben.

I Auch während des WEFs?

Das ist unser Ziel.

I Was ist unter dem Projekt «Butzenbüel» zu verstehen?

Wir planen am Fuss des Butzenbüels eine innovative, ergänzende Nutzung mit einer direkten Anbindung an den Flughafen. Details können wir noch keine nennen. Aber es wird sich im «Premium-Segment» abspielen. Wir sind im Moment am Prüfen verschiedenster Varianten. Im Herbst werden wir damit an die Öffentlichkeit gehen. Wichtig ist, dass wir die Standortgemeinde und die Nachbarn zuerst ins Boot holen können. Wir sprechen von 40'000 Quadratmetern Grundfläche, von 200'000 Quadratmetern Nutzfläche und einer Investition in der Grössenordnung von rund einer Milliarde Franken. Das sind also nicht ein paar Häuser, sondern eine ganze nicht-aviatische Entwicklung am Flughafen Zürich.

I Gibt es noch weitere solche Pläne?

Nein, unsere Auslandengagements sind aviatischer Natur: So wird der Flughafen im südindischen Bangalore – wir halten 17 Prozent des Aktienkapitals und werden ihn betreiben – nun voraussichtlich Ende Mai eröffnet. Zudem haben wir neun Engagements in Lateinamerika. Diesen Bereich wollen wir ausbauen. Das reicht vorerst. Denn die 460 Millionen, die wir für «Schengen» und das neue Gebäude für die Sicherheitskontrolle aufwenden, ist die grösste Investition, welche Unique seit ihrer Verselbständigung tätigt.

I Wie sehen Sie den Flughafen Zürich in zehn Jahren?

Die Weichen für diese Entwicklung werden heute und im Rahmen des SIL-Prozesses in den nächsten ein bis zwei Jahren gestellt. Je nach dem, wird der Flughafen Zürich noch eine gewisse Entwicklung durchlaufen können oder er wird eingeschränkt und muss mit den bestehenden Rahmenbedingungen auskommen.

I Eine Parallelpiste wird es in zehn Jahren noch nicht geben?

Nein, aber ich denke, wenn diese Parallelpiste raumplanerisch gesichert werden kann, ist dies ein Bekenntnis zu einer Entwicklung, die auch das Mobilitätsbedürfnis nachfolgender Generationen befriedigen könnte. Aber im Moment spricht niemand vom Bau einer Parallelpiste.

I Wohin steuert der weltweite Luftverkehr?


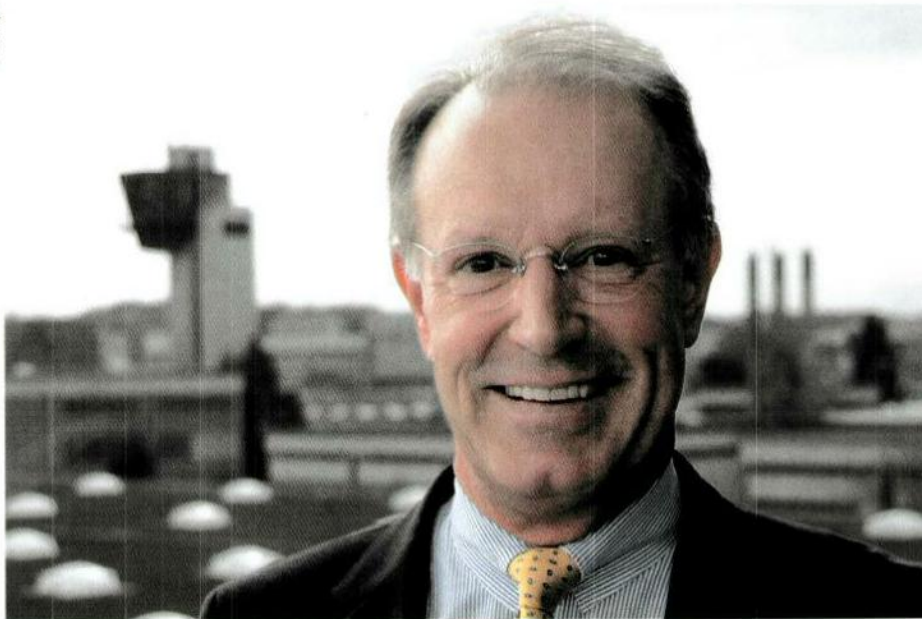
Abgesehen von konjunkturellen Schwankungen und speziellen Ereignissen, bin ich überzeugt, dass die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen weiter ansteigen wird. Sie wird in 10 oder 20 Jahren sehr viel höher als heute sein. Einen Teil davon werden wir in Europa und in Zürich abfangen können, aber ein Teil wird in die neuen Hubs im Mittleren Osten ausgelagert. Wenn man nur die Anzahl der dort bestellten Verkehrsflugzeuge betrachtet, wird einem klar, dass uns hier zwar nicht die «Show gestohlen» wird, aber sich ein Teil der Aufgabe verlagern wird. Vielleicht ist das auch richtig so. 

Foto: hjb



Thomas E. Kern: «Oberstes und wichtigstes Ziel ist, die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens zu erhalten und damit die Nachfrage nach öffentlichem Luftverkehr langfristig zu befriedigen.»

ZUR PERSON

Thomas E. Kern

Am 15. Januar 2008 hat Thomas E. Kern die Nachfolge von Josef Felder als Direktor des Flughafens Zürich angetreten. Er war von 2006 bis zu seiner Ernennung zum Flughafendirektor Mitglied des Verwaltungsrates von Unique. Bis Ende 2006 war er CEO der Globus Gruppe. Zuvor leitete er die Globus Warenhäuser (2001) und die Interio AG (1986 bis 2000).

Thomas Kern erwarb sein Lizentiat an der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Zürich und verfügt über ein MBA der INSEAD in Fontainebleau, Frankreich. Der 1953 Geborene ist verheiratet und Vater von zwei Kindern. Er wohnt in Zumikon und gibt als Hobbys Reiten und Fotografieren an.

STICHWORTE

Flugplatz Dübendorf

Die Piste und der Flugplatz sollen für den Sichtflugverkehr erhalten bleiben.

Südschneiser

Das sind Leute, die im Süden des Flughafens wohnen.

Gekröpfter Nordanflug

Eine geeignete Möglichkeit, um den Süden zu entlasten.

Airbus A380

Er ist willkommen. Wir lassen ihn landen, wenn er kommt. Zwei Plätze am Dock E stehen für ihn zur Verfügung. Wir sind dafür eingerichtet, aber ich glaube nicht, dass wir ein grosser A380-Hub werden.

Aerosuisse

Wir sind Mitglied in diesem wertvollen politisch aktiven Verband.