

Verkehr ist kein Selbstzweck

Der Flughafen Zürich ist das Tor der Schweiz zur Welt und damit mehr als blosser Lärmproduzent.

Josef Felder

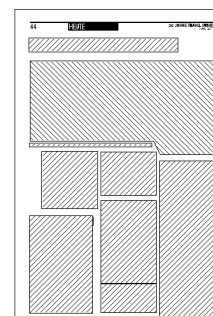
Bis zum Jahr 2020 wird sich der weltweite Luftverkehr auf über zwei Milliarden Passagiere pro Jahr verdoppeln. Dies sagen Studien der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO, der Flugzeughersteller Airbus und Boeing sowie der europäischen Luftfahrtvereinigung ECAC voraus. Die Ereignisse der vergangenen Jahre haben uns gelehrt, dass Prognosen nicht immer zu 100 Prozent eintreffen. Trotzdem sind diese Zahlen beeindruckend und die Frage, ob eine derart dynamische Entwicklung vertretbar ist oder sein kann, steht nicht nur im Raum, sie wird auch gestellt: nachdrücklich und – wie die gegenwärtige Flughafenendebatte in Zürich zeigt – sogar erregt. **DIE FLIEGEREI**, und mit ihr die Flughäfen, werden hinterfragt. Sie haben den Nimbus des Mythos verloren und stehen im Mittelpunkt einer heftig geführten Kontroverse. Denn sie eignen sich perfekt, um auf ein einziges, direkt erlebbares, fraglos unangenehmes Phänomen reduziert zu werden: den Lärm. Das ist die emotionale, von individuellem Erleben geprägte Seite der Medaille. Auf der anderen Seite sind die eingangs erwähnten Zahlen ein Spiegel der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung. Denn Luftverkehr ist kein Selbstzweck. Er ist Abbild von Handels- und Verkehrsströmen, welche die Grundvoraussetzung sind für den Wohlstand.

Der Flughafen Zürich macht da kei-

ne Ausnahme. Er ist das Tor der Schweiz zur Welt und in dieser Funktion von wesentlicher Bedeutung für die Volkswirtschaft unseres rohstoffarmen Binnenlandes. Umso erstaunlicher mutet es an, dass die Schweiz eine ihrer wichtigsten Verkehrsinfrastrukturen derart massiven Einschränkungen unterwirft, wie dies zurzeit geschieht. Keiner der grossen europäischen Flughäfen ist einer derart restriktiven Nachtflugsperre unterworfen. Kein anderer vergleichbarer Flughafen muss diskriminierende Luftraumeinschränkungen eines Nachbarlandes in Kauf nehmen. Und kein anderer Flughafenbetreiber muss für Lärmschutzmassnahmen in solch hohem Umfang aufkommen wie Unique (Flughafen Zürich AG). Dies alles notabene, ohne Subventionen zu erhalten.

TROTZ DIESES SCHWIERIGEN Umfeldes gelang es im vergangenen Jahr, wieder Boden gutzumachen. So wurde der Flughafen Zürich von über 100'000 befragten Fluggästen zum zweitbesten Flughafen Europas gewählt. Dazu hat sicherlich beigetragen, dass Zürich nach Abschluss der 5. Bauetappe nicht nur über eine sehr schöne und moderne Infrastruktur verfügt, sondern auch wieder im vorderen Drittel der Pünktlichkeitsstatistik angesiedelt ist und bei den Gepäckunregelmässigkeiten gar den Spitzenplatz belegt.

Diese erfreulichen Meldungen dürfen aber nicht über die anstehenden Probleme hinwegtäuschen. Die Schweiz braucht langfristiges und stabiles Wachstum, sonst droht Stillstand. Eine Plafonierung am Flughafen Zürich würde diesen Prozess lediglich beschleunigen.





Mit der 5. Bauetappe – hier das Airside Center – hat sich der Flughafen Zürich für die Zukunft fit gemacht.

DER AUTOR



JOSEF FELDER (45) ist seit 30. März 2000 Chief Executive Officer (CEO) der Unique (Flughafen Zürich AG). Nach seiner kaufmännischen Grundausbildung und Weiterbildung zum eidg. dipl.

Buchhalter/Controller war er als Buchhalter für verschiedene Firmen tätig. 1989 trat er in die Dienste der Crossair ein, zuerst als Buchhaltungschef, dann als Verantwortlicher für Marketing, das Product-Management und zuletzt als Stellvertretender Direktor. Von 1998 bis 2000 war er Direktor der FIG (Flughafen Immobilien-Gesellschaft). Felder ist Präsident der SIAA (Swiss International Airports Association), Mitglied des Vorstandsausschusses der Aerosuisse und Member of the Board von ACI (Airport Council International), das in Brüssel angesiedelt ist.