

# «In Indien musste ich niemandem erklären, weshalb der Flughafen wichtig ist»

Der Flughafendirektor Stephan Widrig wehrt sich gegen die Verteufelung des Fliegens, da der Flugverkehr nur rund drei Prozent der schädlichen Klimagase verursacht, aber volkswirtschaftlich bedeutend sei. Das Gespräch führte Michael von Ledebur

Herr Widrig, der neue Gebäudekomplex Circle soll zu einem urbanen Zentrum werden, der Circle-Park zum Stadtpark. Ist das realistisch – zwischen Rollfeld und Autobahn?

Es ist ziemlich einzigartig, dass man innerhalb eines Flughafens über 80 000 Quadratmeter freie Fläche verfügt. Mir ist kein Flughafen bekannt, der über einen derart grossen, derart nahe gelegenen Naturpark verfügt. Es ist zudem ein sehr ruhiger Ort. Die grossen Fassaden schirmen den Park zum Flughafen hin ab, und der Autobahnlärm verliert sich in einem derart grossen Gelände. Es entsteht ein Naturraum mit Qualität. Der Circle soll ja nicht nur Teil des Flughafens sein, sondern auch ein regionales Zentrum, und der Park wird den städtischen Charakter stärken.

Die Auslastung des Circle ist seit langem ein Thema. Wie sieht es rund ein Jahr vor der Eröffnung aus?

Derzeit sind knapp über 60 Prozent in Mietverträgen besiegelt. Hinzu kommen zahlreiche weitere potenzielle Mieter, bei denen noch diverse Fragen geklärt werden müssen, bis formell unterzeichnet werden kann. Das dauert in der Regel seine Zeit.

Man spürt, dass Sie die Frage nicht gerade mögen. Weshalb?

Für die Rentabilität des Projekts ist sie nicht entscheidend. Wir schaffen innert eines Jahres ein grosses Angebotsvolumen. Das entspricht naturgemäss kurzfristig nicht der Nachfrage nach Fläche, denn diese wächst linear. Natürlich hätten wir den Circle schrittweise bauen können, aber das wäre aus Kostenüberlegungen nicht sinnvoll. Wir sprechen von 160 000 Quadratmetern Fläche, das entspricht vier Mal der Fläche des Prime Tower. Die Vermarktung läuft aus meiner Sicht sehr gut. Bis zur Eröffnung und im Jahr danach wird sich der Circle schrittweise füllen, da bin ich zuversichtlich. Wichtiger als die Auslastung ist, dass die Miethöhe stimmt und dass das Produkt funktioniert.

Sie sehen keine Gefahr, dass der Ort unbelebt wirken wird?

Nein. Die Kernmieter im Erdgeschoss und im Zentrum, die der Besucher wahrnimmt, sind ohnehin alle längst definiert. Ob es im achten Stock noch einen Leerstand gibt, wird ihm nicht auffallen.

Seit kurzem wird gestritten, ob der Circle überhaupt Teil des Flughafens ist. Gewerkschafter verneinen dies und wollen Ausnahmeregelungen für den Sonntagverkauf verhindern. Geht davon eine Gefahr für das Projekt aus?

Nein. Der Circle befindet sich offensichtlich direkt an der öffentlichen Verkehrsdrehscheibe – näher als viele andere Teile des Flughafens. Unterirdisch bildet er mit dem Flughafenkomplex eine nahtlose Einheit. Ohnehin ist der Circle kein Shoppingcenter, sondern hat viele verschiedene Nutzungen, die sich in Bezug auf die Öffnungszeiten an die jeweiligen gesetzlichen Regelungen halten. Hotels und Restaurants wie auch der Park und touristische Nutzungen werden am Wochenende belebt sein, Bürogebäude nicht. Bei den «brand houses» gilt es die genauen Öffnungszeiten noch festzulegen, hier spricht aber vieles dafür, dass diese Teil des Flughafens sind.

Sind die Einkünfte aus dem Nicht-Flug-Bereich langfristig der einzige Weg für den Flughafen zu wachsen?

Die kommerziellen Einnahmen waren für den Flughafen immer schon wichtig. Rund um Personenfrequenzen ergeben Kommerz und Dienstleistungen Sinn. Doch der Kern ist und bleibt der Flughafen. Er macht die Seele unseres Unternehmens aus und gibt uns den Auftrag vor. Wenn wir in Zürich in Sachen avia-



«Ein sehr ruhiger Ort»: Stephan Widrig im Circle-Park des Flughafens. ANNICK RAMP / NZZ

tisches Wachstum an eine Grenze kommen werden, wird dies auch für die kommerzielle Nutzung gelten. Um auch eine langfristige Wachstumsperspektive in unserem Kerngeschäft, der Aviatik, zu haben, beteiligen wir uns in steigendem Umfang auch an Flughäfen in Asien und Südamerika.

In Ihrem Geschäftsmodell spielen die Gebühren, die Ihnen die Fluggesellschaften entrichten müssen, eine wichtige Rolle. Im November sackte der Kurs der Flughafenaktie ab, nachdem die Vorschläge des Bazl bezüglich Gebühren

bekanntgeworden waren. Diese sollen deutlich sinken. Steckt Ihnen diese Ankündigung noch in den Knochen?

Mit der Höhe der Gebühren steuert man die Investitionskraft des Flughafens. Wir stellen den Passagieren eine qualitativ hochstehende Verkehrsdrehscheibe zur Verfügung und tun dies aus eigenen Mitteln, ohne jegliche Subvention. Es hat uns deshalb schon ein wenig überrascht, wie unreflektiert der Regulator Verunsicherung geschaffen hat. Regulierung muss verlässlich sein, gerade bei sehr langfristig finanzierten Infrastrukturen. Dass die Schweiz entgegen der gängigen

Praxis derart einseitig die Spielregeln zu lasten der Infrastruktur am Boden verschlechtern will, ist bei unseren internationalen Anlegern auf Unverständnis gestossen. Das ist doch bemerkenswert, denn diese investieren in Infrastrukturen auf der ganzen Welt und sind mit den Handlungsweisen von Regulierungsbehörden vertraut. Mittlerweile konnten wir der Öffentlichkeit erklären, worum es geht, und nun hoffen wir auf eine gute Lösung, wenn der Bundesrat diesen Sommer endgültig über die Gebührenverordnung entscheidet.

Bei der Klimadiskussion steht der Flugverkehr im Fokus. Dennoch steigt die Zahl der Passagiere stetig an. Man hat den Eindruck, dass manche Leute am Wochenende für das Klima demonstrieren und grün abstimmen, um unter der Woche fieberhaft nach dem günstigsten Flug für die nächste Ferienreise zu suchen. Haben Sie als Flughafendirektor manchmal Mühe mit diesem Widerspruch?

Den Widerspruch, den Sie ansprechen, gibt es. Es ist wichtig, dass man die Gesellschaft, und gerade die junge Generation, für Umweltfragen sensibilisiert. Das darf aber nicht zu eindimensionalen Lösungen führen. Der Klimawandel ist im Gegensatz zur Luftqualität oder zum Gewässerschutz ein globales Problem. Deshalb bringt eine nationale Regelung wenig. Man muss die grossen Länder in eine Lösung einbinden. Wenn man das Fliegen als Stündenbock verteufelt, ist das Klima damit nicht gerettet. Der Flugverkehr macht rund drei Prozent der schädlichen Klimagase aus. Und uns allen ist doch klar, dass auch in Zukunft geflogen wird.

Ist das so? In Schweden hat sich die Diskussion auf die Frequenzen ausgewirkt. Ja, aber in geringem Umfang und über einen bisher kurzen Zeitraum. In China, Indien oder Brasilien ist die Entwicklung eine andere. Und diskutieren Sie mit den 16- bis 20-Jährigen, die für das Klima demonstrieren: Auch diese planen ihr Auslandjahr in den USA oder ihren Auslandsaufenthalt in Nepal oder Südamerika. Und das ist doch schön. Es ist eine Stärke, dass unsere Welt zusammenwächst. Wir müssen ein bewusstes Reiseverhalten fördern, aber es ist nicht realistisch, dass die Leute in den nächsten Jahrzehnten nur noch Wanderferien in der Schweiz machen und nicht mehr in die Ferien fliegen. Es braucht eine balancierte Lösung. Diese hat mit optimiertem Treibstoffeinsatz zu tun, mit alternativen Kraftstoffen, aber auch damit, dass wir unseren Wohlstand behalten. Wir müssen aufpassen, dass wir nicht Wertschöpfung ins Ausland verlagern, damit ist niemandem gedient.

Das gegenwärtige Korsett am Zürcher Flughafen ist eng, ein Ausbau nur minim möglich und mit langer Vorlaufzeit. Stört Sie das?

Nein. Die Luftfahrt ist kein Selbstzweck, sondern dient der Gesellschaft. Die Gesellschaft muss bestimmen, wie sich der Flughafen weiterentwickeln soll. Sie hat bei allen Volksabstimmungen den Flughafen aber immer auch in seiner moderaten Weiterentwicklung unterstützt.

Das System ist bereits heute zu Spitzenzeiten am Anschlag, aber ein politisches Thema ist das nicht. Ist den Leuten bewusst, wie wichtig die internationale Anbindung ist?

Die Politik funktioniert kurzfristig, Verkehrsinfrastrukturen hingegen werden über lange Zeiträume geplant. Das ergibt einen gewissen Widerspruch. Wenn wir die Qualität des Flughafens von heute auch in zwanzig Jahren sicherstellen wollen, müssen wir langfristig vorausschauend planen und handeln. Da sehe ich eine gewisse Gefahr. Niemand will aus Zürich einen Mega-Hub machen oder eine neue Piste bauen, wie das in München geplant ist. Unser Auftrag ist es nicht, möglichst viel Verkehr zu generieren, sondern, möglichst viele Ziele an die Schweiz anzubinden. Damit wir das weiterhin tun können, ist eine moderate Kapazitätsentwicklung Voraussetzung. Das Pistenystem hat sich seit 1976 nicht mehr verändert. Die internationale Mobilität ist heute aber ganz anders. Wenn wir unsere heutigen komplizierten Flugverfahren nicht entflechten, wird die Pünktlichkeit weiter abnehmen.

Fühlen Sie sich von der Politik allein gelassen?

Nein, so empfinde ich das nicht. Die Politik repräsentiert eine Gesellschaft, der es sehr gut geht. Entsprechend ist es schwierig, die Bedeutung der Luftfahrt für die Volkswirtschaft aufzuzeigen. Ich habe viele Jahre in Indien gearbeitet. Dort musste ich niemandem erklären, weshalb der Flughafen für die wirtschaftliche Entwicklung wichtig ist. Verkehrsanbindung ist die Basis für die Wirtschaft.

Ein Ärgernis ist für Anwohner in Flughafennähe der Verspätungsabbau nach 23 Uhr. Gibt es Aussicht auf Besserung?

Die gibt es tatsächlich. Es geht darum, das System mit kleinen Schritten zu optimieren. Was nun mit unseren beiden Betriebsreglementgesuchen auf dem Tisch liegt, mit dem grösstenteils entflechteten Ost- und Nordkonzept, dem neuen Bisenkonzept sowie der Verlängerung zweier Pisten, wird das System spürbar stabilisieren. Dies wird dazu führen, dass die Verspätungen nach 23 Uhr reduziert werden können. Allerdings wird die Umsetzung noch Jahre dauern.

Ist dies realistisch – trotz stetig wachsenden Passagierzahlen?

Ja, das ist realistisch, weil wir künftig bei allen Wetterlagen stabile Betriebskonzepte haben werden. Die Verspätungssituation ist an Tagen mit Bise oder Westwind besonders angraben, weil an diesen Tagen aufgrund von heute komplizierten Flugbetriebsverfahren besonders grosse Kapazitätseinschränkungen bestehen, die sich dann über Rotationsverspätungen bis in den Abend hineinziehen. Die Unpünktlichkeit hat nichts mit höheren Passagierzahlen zu tun. Das Verspätungsproblem entsteht in den Wellenspitzen, in welchen wir seit zwanzig Jahren keinen einzigen Slot mehr vergeben haben.

## Flughafen-Seilbahn auf einen klitzekleinen Ausflugsberg

mvl. · Das Wort Seilbahn gehört in Zürich zur Nomenklatur der politischen Reizwörter. Das ZKB-Bähnli über den Zürichsee ist vor allem linken städtischen Kreisen ein Dorn im Auge, und die Idee einer Bahn von Dübendorf zum Zoo wird von Anwohnern bekämpft. Völlig konfliktfrei baut die Flughafen Zürich AG derweil an ihrer eigenen Seilbahn. Sie entsteht im neuen Stadtpark hinter der Circle-Überbauung.

Die Standseilbahn wird ab kommenden Jahr auf den höchsten Punkt des Parks führen. Entstanden ist sie aufgrund der Vorgaben des behindertengerechten Zugangs. Aber sie adelt den Hügel hinter dem Circle-Park, eine kaum 50 Meter hohe Gletschermoräne namens Butzenbüel, zum Ausflugsberg. Manch ankommender Touristen wird von der Hügelspitze aus einen ersten Blick in die Alpen werfen wollen, was laut den Verantwortlichen möglich ist (am Montag war von

Bergen wetterbedingt wenig zu sehen). Ein «Panoramaweg» führt von der Bergstation hinauf zum höchsten Punkt. Immerhin: Der Versuchung, die Bahnfahrt in Heidi-Romantik zu inszenieren, wie man sie als Kulisse der Transferfahrt zum Dock E kennt, haben die Verantwortlichen widerstanden. Dort erzeugen Kuhlockengebimmel und Gemuhe ab Band eine Geräuschkulisse, die manch städtisch orientierten heimkehrenden Schweizer peinlich berührt. Die Bahn zum Dock E ist übrigens ebenfalls eine Standseilbahn – gar die am meisten frequentierte Seilbahn der Schweiz.

Die Flughafen Zürich AG lässt sich den Circle-Park 15 Millionen Franken kosten. Wie der Circle wird sich auch der Park an einem Kreis orientieren: in der Mitte der sonnenbeschiene Hügel, rundherum Wald. Dies gelang, weil Naturschutzverbände und kantonale Amtsstellen damit einverstanden waren,

dass der Wald ausgelichtet und zum Parkwald umgewandelt werden darf. Insgesamt wird das 80 000 Quadratmeter grosse, von der Autobahn umschlossene und von entsprechend wenig Tieren bevölkerte Gebiet ökologisch aufgewertet. Unter anderem werden die bereits bestehenden Magerwiesen vergrössert. Der Park soll zugleich das Ausflugserebnis am Flughafen erweitern. Es locken unter anderem eine «Himmelsplattform», womit eine Brunnensandschaft à la Bundesplatz gemeint ist, ein Outdoor-Gym oder ein Waldspielplatz.

Einem Faktor lässt sich jedoch mit allen Künsten der Landschaftsarchitektur nicht beikommen: dem Lärm. Während die Circle-Überbauung den Flughafenlärm abhält, ist die Autobahn je nach Standort unüberhörbar. Die von den Architekten angestrebte «kontemplative Mitte» des Flughafens dürfte er deshalb nur zum Teil werden.

Stephan Widrig referiert am Donnerstag, 23. Mai, ab 18 Uhr an einer Veranstaltung der Zürcher Volkswirtschaftlichen Gesellschaft an der Pädagogischen Hochschule Zürich, Gebäude LAA, Saal G001, zum Thema «Der Flughafen Zürich – das Tor der Schweiz zur Welt».